



Strafrecht

Sancties 'bijten' nog steeds veel te weinig, waardoor er nauwelijks preventieve werking is.

Een recidive-regeling is inmiddels bittere noodzaak! De huidige sancties zijn onvoldoende effectief om het gedrag in overstemming te brengen met de wegenverkeerswet. Het overtreden ervan verhoogt volkomen onnodig het risico voor andere weggebruikers. De opgelegde straffen dienen derhalve veel meer in overeenstemming te worden gebracht met de ernst van de overtredingen en de mogelijke gevolgen ervan. Daarnaast is het respecteren van de wegenverkeerswet beter voor het milieu en de leefomgeving.

Er is enige beweging te constateren in het toepassen van het strafrecht bij zware overtredingen en bij aanrijdingen waarbij er eerder sprake is van een misdrijf dan van een 'ongeluk'. Ook vanuit de samenleving komt er gemor over de aanpak van verkeersshuften. Maar vooralsnog is dit onvoldoende om veel preventieve werking op te leveren. Want het strafrecht heeft twee primaire doelen: vergelding voor de ernstige gevolgen van het wangedrag en preventie, zodat anderen geen vergelijkbaar gedrag gaan vertonen. Wat nog steeds ontbreekt is een recidive-regeling voor notoire overtredders. Wij begrijpen dat niet, dus ook dit jaar maar weer een oproep om dit zo snel mogelijk in te voeren. Zie ook het hoofdstuk 'Politiek'. Want dat de wegenverkeerswet er voor ons aller leven, veiligheid en welzijn is, is bij notoire overtredders overduidelijk niet ingedaald met alle (nadelige en vaak ernstige) gevolgen van dien. Hiervoor is het nodig dat de sancties op overtredingen voldoende 'bijten'. Dat werkt voor de meeste regels en wetten redelijk tot goed. **Behalve voor de wegenverkeerswet.** Met ellendige en kostbare gevolgen voor slachtoffers en samenleving (de verkeersonveiligheid kost de samenleving 33 MILJARD Euro PER JAAR, aanzienlijk meer dan de schade door de georganiseerde misdaad!). Maar de pakkans voor overtreding van de wegenverkeerswet is veel te laag en uit de praktijk blijkt dat opgelegde sancties veruit onvoldoende 'bijten' om gedragsverandering bij de overtredders te bewerkstelligen: de recidive is veel te hoog, reden waarom een recidiveregeling heel erg hard nodig is. Want de veiligheidsleer vertelt ons dat om ongevallen met ernstige gevolgen te verminderen, het cruciaal is om de 'lichte' overtredingen te verminderen. Dit wordt nader toegelicht in het aparte aanhangsel 'Het verkeer veiliger maken'. Want we kunnen veel leren van andere gebieden waar veiligheid van belang is, zoals de luchtvaart en de industrie. Methodes, die daar gebruikt worden zouden ook toegepast moeten worden in het wegverkeer en daarmee een wezenlijke bijdrage kunnen leveren aan het verminderen van de onveiligheid op de weg. Dat dient waarschijnlijk samen te gaan met een herziening van de wetgeving en het strafrecht. Want dat iemand een voorwaardelijke ontzegging van de rijbevoegdheid krijgt nadat hij met 126 km/h door de bebouwde kom geknald heeft, is voor een normaal denkend mens volkomen onbegrijpelijk. Als er ernstige gevolgen, zoals zwaar lichamelijk letsel of zelfs overlijden blijken te zijn, worden de opgelegde 'straffen' te vaak door veel slachtoffers en nabestaanden als schoffering ervaren i.p.v. een genoegdoening voor het aangedane onrecht. Zij ervaren een aanrijding, veroorzaakt door het zwaar overtreden van de verkeersregels niet als een 'ongeval', maar als een misdrijf, een levensdelict, en dat is het in feite ook. Daarom geven wij hen daarin gelijk: **de verkeersregels zijn er voor ons aller leven, welzijn en veiligheid** en als deze wel waren gerespecteerd had de aanrijding waarschijnlijk nooit plaatsgevonden en als het toch was gebeurd, waren de gevolgen aanzienlijk minder ernstig geweest. Zeker als er sprake is van wat als 'roekeloos rijgedrag' of 'hufferig gedrag op de weg' wordt gezien. Dan was het overlijden van een slachtoffer onnodig en worden de milde 'straffen' onbegrijpelijk gevonden. Want de consequenties voor de slachtoffers zijn gewoonlijk veel ernstiger dan die voor de veroorzaker. Wij zijn het dan ook volledig oneens met de 'visie' van de hoge raad, dat een veroorzaker niet de intentie had om iemand anders van het leven te beroven of zwaar te verwonden. Afgezien nog van het feit dat iemands intenties niet objectief bepaald kunnen

worden, stellen wij dat het bewust negeren van de verkeersregels het risico voor andere weggebruikers, volkomen onnodig, sterk verhoogt en dat dit dus volstrekt onacceptabel gedrag is. Daarom vinden wij dat de veroorzaker geheel verantwoordelijk is voor alle gevolgen van dit gedrag en dus ook dat het strafrecht op dit punt scherper dient te worden toegepast. Een half jaar gevangenisstraf voor het doodrijden van een jonge vrouw als je ter plekke minstens 100 km/h reed waar je 50 mag, is, in onze ogen, een vrijbrief voor moorden: het staat in geen enkele verhouding tot het aangerichte leed. Tevens maakt dit voorbeeld duidelijk dat hier hoegenaamd ook geen preventieve werking van uitgaat. Terzijde willen wij opmerken dat een ieder die de verkeersregels niet wenst te respecteren, minachting heeft voor het leven en welzijn van zijn medeweggebruikers, het milieu en onze leefomgeving. Voor het laatste: zie *‘Verkeersveiligheid en Klimaat’*. Ook daarmee zou het strafrecht rekening moeten houden. Gelukkig zien we wel een toename van de zwaarte van de opgelegde straffen als er sprake is van verkeersmisdrijven, maar dit is nog steeds te veel afhankelijk van de betreffende rechtbank en het is nog maar de vraag of de hoge raad zwaardere straffen intact laat. De ervaringen uit het verleden stellen ons niet echt gerust. Zoals het saboteren van het artikel uit 2002 over ‘roekeloos rijgedrag’, waardoor een aangescherpte versie in 2020 moest worden ingevoerd. Dat een aangescherpte versie nodig bleek, toonde aan dat de ‘interpretatie’ van het artikel uit 2002 haaks stond op de bedoelingen van de wetgever, zoals duidelijk werd verwoord in de ‘Memorie van Toelichting’. Dat de ‘interpretatie’ deze woorden verdraaide tot ‘slechts in zeer uitzonderlijke gevallen’ is naar onze mening het herschrijven van de wet, een bevoegdheid die de hoge raad niet heeft en dus haar boekje te buiten is gegaan. Met het gevolg dat gedurende die jaren verkeershufters een straf kregen opgelegd die niet in verhouding stond met het begane misdrijf.

Bekeuringen zijn een sanctie voor wetsovertreding. Respecteer de wet en je wordt niet bekeurd!

De ‘opbrengsten’ van bekeuringen zijn een schamele 3% van de kosten van de verkeersonveiligheid. Om dit te gebruiken om een begroting rond te krijgen is nogal dom. Het verminderen van de verkeersonveiligheid levert de staatskas en de samenleving heel veel meer geld op.

Er is dit jaar een uitgebreide discussie geweest over de hoogte van de bekeuringen voor verkeersovertredingen. Deze worden door een aantal mensen als ‘te hoog’ weggezet en daardoor zouden bekeurden in financiële problemen komen, vooral door de verhogingen wegens te late betaling. Zelfs de vergelijking met de toeslagenaffaire werd gemaakt. Wij vinden dat hier toch enige nuancering noodzakelijk is.

Allereerst is een bekeuring een sanctie voor het overtreden van de wet. Gezien de hoge kosten van de verkeersonveiligheid vinden dit wij een sanctie volkomen op zijn plaats. Want men loopt geen bekeuring op als men de verkeersregels respecteert. Dus het zijn -in principe- geheel vermijdbare kosten. Dus is de vergelijking met de toeslagenaffaire volkomen onterecht. En gezien de gevolgen van een aanrijding voor een slachtoffer als de verkeersregels niet gerespecteerd zijn, is het bedrag van de bekeuring er maar een kleine fractie van. Zelfs de totale ‘opbrengst’ van de bekeuringen komt niet veel verder dan zo’n 3% van de kosten van de verkeersonveiligheid. Dus dat de hoogte van de bekeuringen niet in verhouding staan tot de overtreding klopt, maar precies de andere kant uit dan veel mensen denken. Als deze de kosten van de verkeersonveiligheid zouden moeten dekken, moeten deze minstens 30 maal HOGER worden! Wel vinden wij de motivatie door het ministerie van Justitie en Veiligheid voor het aanpassen van de hoogte van de bekeuringen volstrekt onjuist: de opbrengsten van de bekeuringen zouden niet moeten dienen om een begroting rond te krijgen. Allereerst dienen de opbrengsten aan de algemene middelen toegevoegd moeten worden. Daarnaast geeft het

Bij een recidive-regeling zouden de incidentele bekeuringen voor een vergissing omlaag kunnen omdat deze voor notoire overtreders fors gaan oplopen.

Het alcoholslot is cruciaal, niet alleen om het aantal aanrijdingen ‘onder invloed’, maar ook de gevolgen ervan flink te verminderen. Het ‘op cursus sturen’ heeft waarschijnlijk maar tijdelijk effect en er zijn nog teveel bestuurders die deze dans ontspringen.

tegenstanders het ‘argument’ in handen dat ‘bekeuringen er alleen maar zijn om de schatkist te spekken en niet voor de verkeersveiligheid’. Maar juist het laatste zou moeten worden benadrukt! Want als het opleggen van bekeuringen effectief zou zijn, drogen de inkomsten voor het ministerie van Justitie & Veiligheid op en zal een andere financiering moeten worden gevonden.

Als argument tegen bekeuringen wordt aangevoerd dat ‘iedereen wel eens een foutje maakt’ en daardoor bekeuring oploopt. Dat is mogelijk, niemand is onfeilbaar, maar gezien de huidige pakkans is het zeldzaam dat je hier ook nog voor bekeurd wordt. Maar dit probleem is te verminderen als er een recidiveregeling ingevoerd zou worden. Dit hebben we al meermalen aan de orde gesteld, ook in deze Appendix, en een mogelijkheid zou zijn om de ‘incidentele’ bekeuring te verlagen. Wij denken daarbij aan een bestuurder die, zeg, eens in de drie jaar of minder vaak een bekeuring oploopt. De toename van de hoogte van de bekeuringen voor notoire overtreder compenseert dan de lagere bijdrage van de ‘incidentele’ bekeuringen. Naar onze mening is een dergelijk systeem rechtvaardiger dan het huidige.

Los hiervan zou het eenvoudiger moeten worden om een betalingsregeling te treffen voor de ‘incidentele’ bekeuringen, zodat exorbitante verhogingen voor ‘niet-tijdig’ betalen kunnen worden vermeden.

Het is inmiddels al meer dan twaalf jaar geleden dat het alcoholslot werd ‘afgeschoten’ omdat het ‘dubbel’ straffen’ zou zijn. Maar er zou ‘snel’ een effectieve vervanger voor komen. Nu begrijpen wij dat ‘snel’ een relatief begrip is, maar wat er in de tussentijd naar voren is gekomen kan op z’n best als een proppenschietter worden gekwalificeerd. Met als gevolg dat alcohol & drugs nog steeds tot de ‘grote vier’ behoort bij de dieperliggende oorzaken van aanrijdingen. Wij hebben al meerdere malen voorgesteld om de kosten van alcoholsloten te betalen uit de boetes voor ‘rijden onder invloed’, die daarvoor verhoogd mogen worden om de kosten te dekken. Dan vervalt het ‘argument’ van ‘dubbel straffen’, de alcoholsloten worden dan door de alcomobilisten gezamenlijk betaald. Dat alcoholsloten effectief zijn en afschrikwekkend werken is inmiddels al wel gebleken uit de ervaringen uit het buitenland, op deze wijze zouden deze ook in Nederland kunnen worden geïmplementeerd. Dus waar wachten we op? Want er komen steeds meer alcomobilisten op de Nederlandse wegen. In 2025 zijn 31 000 bestuurders, die betrapt werden voor ‘rijden onder invloed’ op cursus gestuurd naar het CBR. Maar gezien de pakkans in Nederland is dit nog niet eens de ‘top van de ijsberg’ en je moet pas naar zo’n cursus bij een flinke overtreding. Het aantal bestuurders ‘onder invloed’ moet dus zo snel mogelijk en sterk worden verminderd om het aantal aanrijdingen en daarmee ook het aantal slachtoffers naar beneden te krijgen. Zie ook het aparte aanhangsel *‘Het verkeer veiliger maken’*, want alcomobilisme is een ‘prachtig’ voorbeeld van de effectiviteit van het verkleinen van het grondvlak van de Piramide.