

## Woord vooraf

De straffen die bij ernstige verkeersdelicten worden opgelegd staan in de samenleving, de politiek en de strafrechtswetenschap sterk in de belangstelling. In dit onderzoek, dat tussen de zomer van 2016 en de zomer van 2017 in opdracht van het WODC en op verzoek van het Ministerie van Veiligheid en Justitie is uitgevoerd door medewerkers van de vakgroep strafrecht en criminologie van de Rijksuniversiteit Groningen, wordt de straftoemeting ter zake van ernstige verkeersdelicten en het wettelijk kader waarin deze plaatsvindt onder de loep genomen.

Aan dat onderzoek hebben velen een bijdrage geleverd. Sjoerd Huisman heeft ten behoeve van het tweede hoofdstuk relevante richtlijnen en oriëntatiepunten in kaart gebracht. Erik Gritter, Kai Lindenberg, Annieke Nieuwenhuis en Stephanie ten Kate hebben aan het derde hoofdstuk bijgedragen door de tabellen ter zake van de straftoemeting bij enkele specifieke verkeersdelicten voor hun rekening te nemen (zie bijlage 4). Alwin van Dijk heeft de interviews ten behoeve van het vierde hoofdstuk afgenomen. Marjolijn van der Spek en Manuel Bonasia hebben die interviews uitgewerkt, en zijn in de laatste fase van het onderzoek bereid geweest tabellen en tekst van het derde hoofdstuk nog eens minutieus na te kijken. Jorien Roelfsema heeft een tabel vervaardigd waarin alle in het onderzoek betrokken uitspraken ter zake van ernstige verkeersdelicten zijn verwerkt. Laura Peters, Min Jung Kloosterhof, Pim Geelhoed, Rick Robroek en Rolf Hoving hebben ondersteunende werkzaamheden verricht. Monique Vanderheyden ten slotte heeft de aangeleverde teksten vliegensvlug tot een rapport omgevormd.

Graag willen wij ook de respondenten bedanken, die bereid zijn geweest tijd te investeren in een vraaggesprek over dit thema. De namen van de respondenten zijn te vinden in de tweede paragraaf van het vierde hoofdstuk. Veel dank gaat ook uit naar de voorzitter en de leden van de door het WODC ingestelde begeleidingscommissie onder voorzitterschap van prof. mr. F. de Jong. De volledige samenstelling van de begeleidingscommissie is te vinden in bijlage 1.

Hein Wolswijk  
Anne Postma  
Berend Keulen

## **Samenvatting**

De aanleiding tot het onderhavige onderzoek, dat in opdracht van het WODC en op verzoek van het Ministerie van Veiligheid en Justitie is verricht, is gelegen in een discussie die in de Tweede Kamer is gevoerd over de straftoemeting ter zake van ernstige verkeersdelicten en het bijbehorende wettelijk kader. In een Algemeen Overleg dat op 28 mei 2015 plaatsvond werd door een aantal Kamerleden aandacht gevraagd voor de bestraffing van verkeersdelicten. In een op 18 februari 2016 aan de voorzitter van de Tweede Kamer gezonden brief kondigt de Minister van Veiligheid en Justitie aan dat in opdracht van het WODC onderzoek zal worden gedaan naar de straftoemeting in ernstige verkeerszaken. Daarbij zal, zo geeft hij aan, ook onderzoek worden gedaan naar het 'strafgat' bij (kort gezegd) roekeloos rijgedrag. En de minister wil dat in het onderzoek ook wordt bezien of de opsporingsbevoegdheden bij het doorrijden na een ongeval met ernstig letsel of de dood als gevolg dienen te worden uitgebreid. Dit onderzoek strekt ter uitvoering van deze toezegging(en). De onderzoeksvragen betreffen de straftoemeting bij ernstige verkeersdelicten, de opvattingen van praktijkjuristen over die straftoemeting, en knelpunten van juridische of praktische aard bij de afdoening van ernstige verkeersdelicten (zie voor de precieze formulering van de onderzoeksvragen hoofdstuk 1, par. 2).

### **Hoofdstuk 1**

Het onderzoek naar de straftoemeting heeft zich, zo is in het eerste hoofdstuk uiteengezet, gericht op de strafbaarstellingen in art. 5 t/m 9, 107 en 163 Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) alsmede enkele misdrijven uit het Wetboek van Strafrecht. De straftoemeting bij deze strafbaarstellingen is onderzocht aan de hand van vonnissen en arresten die zijn gepubliceerd op [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl). Ongeveer 314 strafzaken zijn in dit deel van het onderzoek betrokken. Verder zijn in het kader van dit onderzoek twintig interviews gehouden: vijf met rechters en raadsheren, vijf met leden van het Openbaar Ministerie, vijf met advocaten en vijf met experts. In elk interview zijn vragen betreffende de straftoemeting en vragen betreffende het juridisch kader aan bod gekomen.

### **Hoofdstuk 2**

Het tweede hoofdstuk beschrijft de strafbaarstellingen die bij ernstige verkeersdelicten tot een veroordeling kunnen leiden en de sancties die bij ern-

stige verkeersdelicten op grond van de wet kunnen worden opgelegd. En het bevat een bespreking van de aanvullende kaders voor straftoemeting die zijn neergelegd in beleidsregels van het Openbaar Ministerie en in oriëntatiepunten die binnen de rechtspraak landelijk zijn ontwikkeld (LOVS-oriëntatiepunten).

Wat de strafbaarstellingen uit het Wetboek van Strafrecht betreft gaat het om moord en doodslag, (zware) mishandeling en bedreiging, alsmede strafbare poging tot één van deze misdrijven. Uit rechtspraak van de Hoge Raad blijkt dat (voorwaardelijk) opzet op de dood van andere weggebruikers niet snel mag worden aangenomen. Ook de reikwijdte van beide andere strafbaarstellingen wordt door opzeteisen ingeperkt. In de strafbaarstellingen uit de WvW 1994 die in dit onderzoek zijn betrokken, wordt een breed palet aan gedragingen met strafmaxima van sterk verschillende hoogte bedreigd. De zwaarste strafmaxima zijn van toepassing bij het culpoos veroorzaken van een verkeersongeval waardoor een ander wordt gedood of nader omschreven lichamelijk letsel oploopt (art. 6 jo. art. 175 WvW 1994). In geval de schuld bestaat in roekeloosheid zijn nog hogere strafmaxima van toepassing. De Hoge Raad stelt evenwel strenge eisen aan het bewijs van roekeloosheid. Het doorrijden na ongeval, het rijden onder invloed en het weigeren van medewerking aan een alcoholonderzoek zijn eveneens misdrijven; de maximale gevangenisstraf bedraagt bij deze misdrijven drie maanden (art. 7, 8, 163 jo. art. 176 WvW 1994). En hetzelfde geldt voor het rijden tijdens een rijontzegging, na ongeldigverklaring van het rijbewijs of nadat het rijbewijs zijn geldigheid heeft verloren (art. 9, eerste en tweede lid jo. art. 176 WvW 1994). De overtredingen die in dit onderzoek zijn betrokken betreffen (kort gezegd) gevaarlijk en hinderlijk rijgedrag (art. 5 WvW 1994) en rijden zonder rijbewijs (art. 107 WvW 1994). De maximale vrijheidsstraf bedraagt bij deze strafbare feiten twee maanden hechtenis (art. 177 WvW 1994).

Het strafvorderingsbeleid bij een aantal ernstige verkeersdelicten wordt genormeerd door richtlijnen voor strafvordering. Deze richtlijnen zijn vastgesteld door het College van procureurs-generaal en binden het OM op grond van beginselen van een behoorlijke procesorde. In de richtlijn voor strafvordering poging doodslag wordt het met een auto opzettelijk inrijden op een persoon wat de te eisen vrijheidsstraf betreft op één lijn gesteld met enkele andere gedragingen, zoals verdrinken of verwurgen. Daarbij komt specifiek bij deze gedraging nog een eis inzake een rijontzegging. Ook de richtlijnen voor strafvordering inzake zware mishandeling, poging tot zware mishandeling en bedreiging formuleren uitgangspunten voor een strafreis bij het (met een auto) inrijden op een persoon. De richtlijn voor strafvordering ter zake van verkeersongevallen en verlaten plaats ongeval kent drie tabel-

len. Deze betreffen respectievelijk verkeersongevallen waarbij art. 5 WVV 1994 is overtreden, het veroorzaken van een ernstig ongeval (art. 6 WVV 1994) en het verlaten van de plaats van het ongeval (art. 7 WVV 1994). De strafeis ter zake van het veroorzaken van een ernstig verkeersongeval wordt ingevolge de betreffende tabel bepaald aan de hand van drie variabelen: 1. de gevolgen voor het slachtoffer; 2. alcoholgebruik en 3. de mate van schuld. Ook voor de strafvordering bij rijden onder invloed van alcohol en/of drugs en rijden tijdens een rijverbod bestaat een richtlijn. Blijkens de tabel die ziet op de ervaren bestuurder wordt de strafeis bepaald door twee factoren: alcoholgehalte van adem of bloed en recidive.

Binnen de rechtspraak zijn voor een aantal vaak voorkomende delicten oriëntatiepunten aangegeven waarop de rechter zich kan oriënteren bij de oplegging van de straf. Oriëntatiepunten inzake commune delicten die bij berechting van ernstige verkeersdelicten een rol kunnen spelen zijn geformuleerd bij bedreiging. Indien bedreiging plaatsvindt in de vorm van inrijden op een persoon geldt sinds 11 maart 2016 een oriëntatiepunt van 4 maanden gevangenisstraf. Indien het feit is begaan tegen een politieagent (etc.), kan de straf met 33 tot 100% worden verhoogd, volgens de toelichting. Oriëntatiepunten zijn ook vastgesteld bij art. 6 WVV 1994. De betreffende tabel lijkt sterk op de tabel voor dit misdrijf in de richtlijn, al zijn er verschillen. Ook de (tabellen met) oriëntatiepunten voor art. 8 WVV 1994 lijken sterk op de corresponderende tabellen in de richtlijnen, al zijn er ook hier verschillen. Voor de genoemde verschillen geldt dat soms de richtlijnen en soms de oriëntatiepunten een hogere straf aangewezen achten.

### Hoofdstuk 3

Het derde hoofdstuk behelst de resultaten van het onderzoek naar de **straftoemeting bij ernstige verkeersdelicten**. Binnen die ernstige verkeersdelicten zijn 17 categorieën onderscheiden. Deze zijn weergegeven in onderstaande tabel.

**Tabel 1 Categorieën ernstige verkeersdelicten**

Nummer	Naam categorie	Aantal zaken
1.	Moord en doodslag	11
2.	(Zware) mishandeling	7
3.	Roekeloosheid	17

Nummer	Naam categorie	Aantal zaken
4.	Art. 6 WVV, onder invloed	26
5.	Art. 6 WVV, niet onder invloed	29
6.	Art. 5 WVV, met ernstige gevolgen	15
7.	Poging tot doodslag, inrijden op auto	11
8.	Poging tot doodslag, inrijden op persoon	24
9.	Poging tot zware mishandeling	29
10.	Art. 5 WVV, zonder ernstige gevolgen	20
11.	Bedreiging	10
12.	Rijden onder invloed	36
13.	Art. 163 WVV	13
14.	Doorrijden na ongeval	18
15.	Rijden tijdens rijontzegging	14
16.	Rijden na ongeldigverklaring of verlies geldigheid rijbewijs	16
17.	Rijden zonder rijbewijs	18

Deze categorieën zijn samengebracht in drie subgroepen. De eerste betreft ernstige verkeersdelicten met ernstige gevolgen. Daaronder vallen de categorieën 1 t/m 6. De tweede subgroep betreft ernstige verkeersdelicten zonder ernstige gevolgen waarbij wel van gevaarstelling voor of bedreiging van een concreet persoon sprake is geweest. Daaronder ressorteren de categorieën 7 t/m 11. De resterende categorieën reganderen ernstige verkeersdelicten waarbij niet van ernstige gevolgen dan wel gevaar daarvoor of bedreiging daarmee sprake behoeft te zijn geweest. Daaronder vallen de categorieën 12 t/m 17.

De strafbepaling wordt per subgroep besproken. Eerst wordt de strafbepaling per tot een subgroep behorende categorie in kaart gebracht. Die bespreking kent (uitgezonderd de paragraaf over roekeloosheid) een vaste opbouw. Per categorie wordt (in een tabel) aangegeven (1) welke strafzaken in het onderzoek zijn betrokken; (2) welke straffen de feitenrechter heeft opgelegd en welke straffen door het OM zijn geëist en (3) welke factoren door de hoogste feitenrechter die over de zaak heeft geoordeeld zijn betrok-

ken bij de straftoemeting. Daarna wordt per subgroep een deelconclusie getrokken. In die deelconclusies zijn telkens tabellen opgenomen waarin per categorie de frequentst opgelegde hoofdstraf en rijontzegging alsmede de bandbreedte van de opgelegde hoofdstraffen is weergegeven.

Bij de eerste subgroep (de ernstige verkeersdelicten met ernstige gevolgen) kan uit die tabel worden afgeleid dat bij een combinatie van zeer ernstige gevolgen (fataal of zwaar lichamelijk letsel) en een hoge schuldgraad (opzet of roekeloosheid) het opleggen van een (deels) onvoorwaardelijke gevangenisstraf het uitgangspunt is. Alleen in zeer uitzonderlijke gevallen kiest de rechter voor een andere strafmodaliteit. Als de schuld niet bestaat in roekeloosheid blijkt (in lijn met de oriëntatiepunten) van betekenis of de verdachte al dan niet onder invloed verkeerde. Ook bij een combinatie van schuld, kortweg drugs- of alcoholgebruik en zeer ernstige gevolgen (fataal of zwaar lichamelijk letsel) is het uitgangspunt dat een (deels) onvoorwaardelijke gevangenisstraf wordt opgelegd. Is geen alcohol- of drugsgebruik vastgesteld dan blijkt de rechter in de onderzochte gevallen meestal een taakstraf (gekoppeld aan een voorwaardelijke gevangenisstraf) op te leggen, ook bij dodelijk letsel. In vrijwel alle zaken heeft de rechter als bijkomende straf een rijontzegging opgelegd, bijna altijd (deels) onvoorwaardelijk.

Bij de tweede subgroep (de ernstige verkeersdelicten met gevaarzetting voor of bedreiging van een concreet persoon) kan uit de tabel worden afgeleid dat de rangschikking van de straftoemeting in de verschillende categorieën aansluit bij de wettelijke strafbedreiging. Hoe hoger de wettelijke strafbedreiging, hoe zwaarder de strafmodaliteit is die het frequentst wordt opgelegd en hoe zwaarder de hoogst opgelegde hoofdstraf is. Bij poging tot doodslag blijkt de rechter in de regel een onvoorwaardelijke gevangenisstraf op te leggen. Bij bedreiging kiest de rechter in de regel voor een gevangenisstraf of een taakstraf. Bij overtredingen van art. 5 WVV 1994 zonder ernstige gevolgen vertoont de straftoemeting een rijk geschakeerd beeld. In een aanmerkelijk deel van de onderzochte zaken heeft de rechter hechtenis opgelegd; in een deel van die zaken zelfs de maximale. In veel van deze zaken is de verdachte echter ook voor andere (ernstige) delicten veroordeeld; de onderzochte zaken vormen geen representatieve afspiegeling van de strafzaken waarin voor art. 5 WVV 1994 wordt veroordeeld.

De derde subgroep (de ernstige verkeersdelicten waarbij niet sprake hoeft te zijn geweest van ernstige gevolgen dan wel gevaar daarvoor of bedreiging daarmee) kent, zo bleek al, een aantal misdrijven waarvoor dezelfde strafbedreiging geldt: het rijden onder invloed, het weigeren medewerking te verlenen aan een alcoholonderzoek, het doorrijden na ongeval en het rijden tijdens een rijontzegging. De hoogst opgelegde straffen wegen elk

van deze misdrijven laten zich niet goed rangschikken. Zo is de hoogste hoofdstraf opgelegd wegens doorrijden na ongeval (drie maanden gevangenisstraf); tegelijk legt de rechter bij dit misdrijf in de meeste gevallen slechts een geldboete op. Bij de weigering om mee te werken aan een ademanalyse kiest de rechter het frequentst voor een taakstraf. Bij rijden onder invloed blijkt de rechter in de onderzochte zaken in de meeste gevallen een geldboete op te leggen, maar in ernstige gevallen legt hij ook bij dit delict gevangenisstraffen op. Bij rijden tijdens een rijontzegging, na ongeldigverklaring of nadat het rijbewijs zijn geldigheid heeft verloren legt de rechter in een deel van de gevallen een onvoorwaardelijke gevangenisstraf op; in de meeste gevallen blijft het evenwel bij een taakstraf.

Uit de bevindingen in de verschillende subgroepen gezamenlijk kan worden afgeleid dat verschillen tussen strafoplegging en strafeis er voor een deel mee samenhangen dat de eis en de straf op uiteenlopende delicten gebaseerd zijn. Dat doet zich onder meer voor bij (1) veroordelingen voor schending van art. 6 WVV 1994 op grond van schuld niet bestaande in roekeloosheid (grondslag strafeis: schuld bestaande in roekeloosheid); (2) veroordelingen voor schending van art. 5 WVV 1994, waarbij ernstige gevolgen zijn ingetreden (grondslag strafeis: overtreding van art. 6 WVV 1994); (3) veroordelingen voor poging tot zware mishandeling (grondslag strafeis: poging tot doodslag) en (4) veroordelingen voor bedreiging met een levensdelict of met zware mishandeling (grondslag strafeis: poging tot doodslag of poging tot zware mishandeling).

#### **Hoofdstuk 4**

In het vierde hoofdstuk wordt verslag gedaan van de opvattingen van praktijkjuristen, zoals deze uit de interviews naar voren komen. Daarbij gaat het om verschillende typen bevindingen. In de eerste plaats komt uit de interviews een beeld naar voren van het draagvlak dat bepaalde opvattingen binnen (deelgroepen van) respondenten hebben. In de tweede plaats zijn in de interviews argumenten geformuleerd voor opvattingen. In de derde plaats zijn in de interviews suggesties voor wetswijziging gedaan.

Wat de straftoemeting betreft, geeft een deel van de respondenten aan de straftoemeting bij ernstige verkeersdelicten in Nederland redelijk adequaat te vinden. Andere respondenten geven aan de gestelde vraag (hoe denkt U over de straftoemeting ter zake van ernstige verkeersdelicten in Nederland in het algemeen?) eigenlijk niet te kunnen beantwoorden. Enkele respondenten zijn ronduit ontevreden over het niveau van straftoemeting. Bij de tweede vraag, die ziet op het niveau van straftoemeting bij specifieke de-

licten, komen meer respondenten met kritiek. De straftoemeting bij gevaarlijk rijgedrag dat zonder gevolgen is gebleven, zou volgens sommige respondenten te laag zijn. Ook de straffen bij doorrijden na ongeval zouden volgens enkele respondenten te laag zijn (vooral waar een persoon letsel heeft bekomen). Bij rijden onder invloed hebben enkele respondenten kritiek op de oriëntatiepunten, onder meer waar het de bestaffing bij recidive betreft. Het rijden tijdens een rijontzegging wordt volgens sommige respondenten ook te laag bestraft. En sommigen betogen dat te licht wordt gestraft in gevallen waarin iemand onder invloed van alcohol een ongeval heeft veroorzaakt waarbij een ander zwaar lichamelijk letsel heeft bekomen of om het leven is gekomen. Kritiek dat het niveau van straftoemeting te hoog is, klinkt veel minder door in de interviews, en komt alleen van twee respondenten uit de advocatuur.

Aan de respondenten is de vraag gesteld of het beeld inzake de straftoemeting dat uit het derde hoofdstuk naar voren komt, in het bijzonder wat art. 6 WVV 1994 betreft, representatief is. Deze vraag wordt door een deel van de respondenten bevestigend beantwoord, een klein deel kiest voorzichtiger bewoordingen, en enkele respondenten onthouden zich van een oordeel. Een aantal respondenten maken daarbij opmerkingen en kanttekeningen, onder meer over de beperking tot op [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl) gepubliceerde strafzaken. De laatste vraag betreffende de straftoemeting bij ernstige verkeersdelicten die aan de respondenten is voorgelegd, ziet op de invloed van processuele aspecten. Dat (per parket) verschillende keuzes in de wijze van tenlastelegging worden gemaakt (art. 5 dan wel art. 6 WVV 1994), wordt door een aantal respondenten bevestigd. Een respondent uit het Openbaar Ministerie geeft aan dat in verband met deze problematiek inmiddels maatregelen zijn getroffen.

Wat het wettelijk kader betreft geven een aantal respondenten aan dat in gevallen van ernstig gevaarzettend rijgedrag art. 5 WVV 1994 onvoldoende soelaas biedt. De meeste respondenten zijn voorstander van of zien voordelen in een strafbaarstelling van ernstig gevaarzettend gedrag als zodanig, met een strafmaximum dat beduidend hoger ligt dan dat van art. 5 WVV 1994. Alle respondenten geven verder aan de interpretatie van roekeloosheid (art. 175, tweede lid WVV 1994) door de Hoge Raad (zeer) streng te vinden. Enkele respondenten hebben geen problemen met die strenge interpretatie; andere zijn er (zeer) ongelukkig mee. Verschillende bezwaren worden genoemd. De strenge interpretatie zou niet goed zijn uit te leggen aan slachtoffers en nabestaanden; niet alleen de straf, maar ook de kwalificatie (het etiket) die aan een gedraging wordt gegeven is van belang; en de strenge interpretatie strookt niet met de bedoeling van de wetgever. Daarnaast roe-



pen de strafverzwarende omstandigheden van het derde lid van art. 175 WVV 1994 alsmede de verhouding tussen die omstandigheden en de roekeloosheid kritiek op. De vraag of op andere wijze in strafbaarstelling van de ernstigste vormen van gevaarzettend gedrag met ernstige gevolgen dient te worden voorzien, wordt verschillend beantwoord. Sommige respondenten willen tot aanpassingen komen die tot gevolg hebben dat gedragingen die nu niet onder roekeloosheid vallen met een hoger strafmaximum worden bedreigd. Over de vraag of een vervolging ter zake van art. 5 WVV 1994 wenselijk is in gevallen waarin een andere verkeersdeelnemer bij gelegenheid van het gevaarlijke verkeersgedrag om het leven is gekomen, wordt verschillend gedacht. Meer consensus is er over het wenselijke forum als in dergelijke gevallen toch vervolgd wordt: nogal wat respondenten geven aan dat de zaak dan door de meervoudige kamer zou moeten worden behandeld.

Over de inhoud van de oriëntatiepunten en/of richtlijnen hebben enkele respondenten geen uitgesproken opvattingen. Veel respondenten vinden de inhoud in het algemeen adequaat. Wel merken enkele respondenten op dat recidive een belangrijkere rol zou mogen spelen in de oriëntatiepunten. Ook komt in enkele gesprekken naar voren dat de oriëntatiepunten zich over sommige onderwerpen niet of niet duidelijk genoeg uitlaten. Sommige respondenten vinden dat de in de oriëntatiepunten geïndiceerde straffen in het algemeen aan de lage kant zijn. Over de oriëntatiepunten bij art. 6 WVV 1994 en art. 8 WVV 1994 zijn specifieke opmerkingen gemaakt. Zo zijn een aantal respondenten van mening dat de factor recidive bij rijden onder invloed zwaarder zou moeten wegen.

Specifiek bij het doorrijden na ongeval is de vraag gesteld of het wenselijk zou zijn bij verdenking van dit misdrijf meer opsporingsbevoegdheden ter beschikking te stellen. Een groot deel van de respondenten beantwoordt deze vraag niet in bevestigende zin. Respondenten van het Openbaar Ministerie, maar ook enkele anderen, geven wel aan dat er behoefte bestaat aan bepaalde opsporingsbevoegdheden. Genoemd worden aanhouding buiten heterdaad, de bevoegdheid om camerabeelden op te vragen en het vorderen van telefoongegevens.

Bij de open slotvraag gaan betrekkelijk veel respondenten in op aspecten die de verhouding tussen het strafrechtelijke en bestuursrechtelijke sanctiestelsel betreffen.

## **Hoofdstuk 5**

Het vijfde en laatste hoofdstuk is gestructureerd aan de hand van de onderzoeksvragen en bevat conclusies en aanbevelingen. De conclusies volgen uit

het tweede tot en met vierde hoofdstuk; die hoofdstukken zijn in het voorgaande kort weergegeven. In het kader van deze samenvatting zijn daarom vooral de aanbevelingen van belang. Die aanbevelingen zien op de knelpunten van juridische of praktische aard die in de loop van dit onderzoek zijn geconstateerd.

De eerste aanbeveling betreft het doorrijden na ongeval. Bij dat misdrijf zijn een groot aantal bevoegdheden tot opsporing thans niet van toepassing. Daaronder valt ook de bevoegdheid tot inbeslagname buiten heterdaad. Bij een keuze voor een verhoging van het strafmaximum zou rekening kunnen worden gehouden met de normering van bevoegdheden die is neergelegd in het concept van het Tweede Boek van het nieuwe Wetboek van Strafvordering. In dat concept zijn een groot aantal bevoegdheden gekoppeld aan het criterium verdenking van een misdrijf waarop gevangenisstraf van een jaar of meer is gesteld. Zo kan een opsporingsambtenaar bij verdenking van een dergelijk misdrijf een daarvoor vatbaar voorwerp in beslag nemen.

Van groot belang is de aanbeveling inzake roekeloos rijgedrag dat zonder ernstige gevolgen is gebleven. Naar onze mening zijn er gronden voor de invoering van een strafbaarstelling die zeer gevaarlijk rijgedrag dat zonder gevolgen is gebleven met een hogere vrijheidsstraf dan twee maanden bedreigt. Inspiratie voor de vormgeving van een dergelijke strafbaarstelling kan worden geput uit Par. 315c van het Duitse Strafgesetzbuch. De kern van een strafbaarstelling naar dit model zou bestaan in een selectie van verkeersovertredingen waarvan het overtreden een zo groot gevaar kan opleveren dat een (veel) hogere straf onder omstandigheden gerechtvaardigd kan zijn. Wat de bijkomende voorwaarden voor strafbaarheid betreft, lijken zowel de ernst van de verkeersovertreding als het geen acht slaan op (mogelijke) andere verkeersdeelnemers van cruciaal belang. Het strafmaximum van twee jaar dat op een vergelijkbare Spaanse strafbaarstelling is gesteld, zou voor Nederland een aanknopingspunt kunnen zijn. Een aldus vormgegeven strafbaarstelling zou in een nieuw art. 5a WvW 1994 kunnen worden opgenomen.

Bij de bijzondere situatie van vervolging wegens art. 5 WvW 1994 terwijl de gevaarstelling in verband staat met gevolgen die bij andere personen zijn ingetreden (de dood of zwaar lichamelijk letsel) wordt geconcludeerd dat vervolging voor de kantonrechter niet wenselijk voorkomt. Een aanpassing van de competentieregels die vervolging voor de meervoudige kamer mogelijk maakt bij een tenlastelegging van art. 5 WvW 1994 heeft vervolgens ook voordelen in verband met keuzes die spelen rond de inrichting van de tenlastelegging. Art. 6 WvW 1994 behoeft niet meer primair ten laste te worden gelegd om te bereiken dat de meervoudige kamer zich over de zaak mag buigen. En in gevallen waarin blijkt dat ten onrechte uitsluitend art. 5 WvW

1994 ten laste is gelegd, kan het misdrijf van art. 6 WVV 1994 (indien die tenlastelegging op hetzelfde feit in de zin van art. 68 Sr ziet) alsnog ten laste worden gelegd.

De volgende aanbeveling betreft het wettelijk strafmaximum bij rijden onder invloed. Mede gelet op de grote gevaren die aan het besturen van motorvoertuigen onder invloed van alcohol verbonden zijn, valt veel te zeggen voor een forse verhoging van het wettelijk strafmaximum. Ook de doorwerking van dat maximum in het bij recidive geldende wettelijk strafmaximum pleit daarvoor. Dat strafmaximum bij recidive ligt een derde hoger; ook bij veelvuldig recidiveren ter zake van rijden onder invloed is de maximale gevangenisstraf thans vier maanden (art. 43a Sr). Daarnaast is zeer wel voorstelbaar recidive in richtlijnen en oriëntatiepunten zwaarder mee te wegen dan thans gebeurt.

Een analyse van de verhouding tussen het strafrechtelijk en bestuursrechtelijk sanctiestelsel leidt tot de aanbeveling de recidiveregeling van art. 123b WVV 1994 (op termijn) in aangepaste vorm in het strafrecht onder te brengen. Aan het amendement dat tot de invoering van de recidiveregeling heeft geleid lag mogelijk ten grondslag dat onvoldoende vertrouwen bestond in een voldoende strenge hantering van de voorgestelde normering van de rijontzegging door de strafrechter. Effectuering van de voorstellen die in dit onderzoek zijn gedaan kan er aan bijdragen dat het vertrouwen daarin groeit. Daarnaast pleit de onschuldpresumptie er voor de bestuursrechtelijke sancties van de '(lichte) educatieve maatregel alcohol en verkeer' (EMA en LEMA) tot strafrechtelijke sancties te maken. Daarmee wordt verzekerd dat niet een EMA of LEMA kan worden opgelegd voor een strafbaar feit ter zake waarvan de verdachte is vrijgesproken.

Ten aanzien van rijden tijdens een rijontzegging, na ongeldigverklaring of verlies van geldigheid van het rijbewijs worden twee aanbevelingen gedaan. Ten eerste wordt aanbevolen, op wetssystematische grond, het strafmaximum te verhogen. De tweede aanbeveling betreft het bewijs van het weten of redelijkerwijs moeten weten van de rijontzegging of ongeldigverklaring. De beslissing tot ongeldigverklaring door het CBR wordt aan de betrokkene toegezonden, niet betekend. Het komt wenselijk voor dat voorzien wordt in een wijze van kennisgeving die bevordert dat de ongeldigverklaring strafrechtelijk daadwerkelijk effect sorteert.

De laatste aanbeveling betreft de roekeloosheid. De voorgestelde strafbaarstelling van roekeloos rijgedrag in art. 5a WVV 1994 zou gekoppeld kunnen worden aan het bestaande begrip roekeloosheid. Dat zou kunnen door aan art. 175 lid 2 WVV 1994 een zin toe te voegen, luidend: 'Van roekeloosheid is in ieder geval sprake als het gedrag tevens als een overtreding van

artikel 5a kan worden aangemerkt.’ Daarbij zou het verkeren in de toestand, bedoeld in art. 8, eerste, tweede, derde of vierde lid, dan wel het niet voldoen aan een bevel, gegeven bij of krachtens art. 163, tweede, zesde, achtste, of negende lid als strafverzwaringsgrond in het derde lid van art. 175 WvW 1994 behouden kunnen blijven. Deze definitiebepaling zou bewerkstelligen dat het bestaande begrip roekeloosheid een ruimere reikwijdte krijgt, en er voor zorgen dat de verhouding tussen roekeloosheid en de strafverhogingsgrond van het derde lid logisch wordt.

## Hoofdstuk 1 Inleiding

Prof. mr. B.F. Keulen

Prof. mr. H.D. Wolswijk

### 1. De aanleiding tot het onderzoek

Op 28 mei 2015 vond in de Tweede Kamer een Algemeen Overleg plaats over wegverkeer en verkeersveiligheid.<sup>1</sup> In dat overleg werd door een aantal Kamerleden de aandacht gevraagd voor de bestrafning van verkeersdelicten. Het Kamerlid Visser (VVD) stelde dat ‘het gevoel voor recht en rechtvaardigheid ontbreekt bij de aanpak van alcohol in het verkeer’ (p. 7). Zij wil dat bekeken wordt ‘of zwaardere overtredingen zwaarder kunnen worden beboet en of het vaker begaan van overtredingen zwaarder kan worden beboet’ (p. 8). Het Kamerlid Hoogland (PvdA) bepleitte een ander boetesysteem, namelijk ‘de stapelboete. Begaat iemand één keer een verkeersovertreding, dan krijgt hij een lagere boete. Is iemand hardleers en gaat hij keer op keer de fout in, dan krijgt hij een hogere boete’ (p. 9). De PvdA is, zo stelt hij, ‘voorstander van meer coulance tegenover mensen die een foutje maken, maar wil notoire overtreeders die gevaarlijke overtredingen begaan graag effectief straffen’ (p. 12). Het Kamerlid Bashir (SP) betoogt dat het alcoholslot vervangen moet worden door een rijverbod, waarvan de rechter de duur moet vastleggen (p. 14).

Minister van Veiligheid en Justitie Van der Steur geeft in zijn reactie aan dat hij er van overtuigd is ‘dat de hardleerse drankrijder’ steviger moet worden aangepakt. Ook wil hij ‘in algemene zin bekijken of er nog maatregelen kunnen worden genomen om recidivisten of personen die ernstige verkeersdelicten begaan, strenger aan te pakken’. Hij geeft aan met het OM te hebben besproken ‘hoe het tegen het huidige strafstelsel aankijkt met betrekking tot ernstige verkeersovertredingen’. De Minister neemt zich voor ‘om eens met de rechterlijke macht en het OM in overleg te gaan over de praktische bezwaren op het punt van ernstige verkeersovertredingen, de progressieve boetes, het afpakken van voertuigen en de mogelijkheden die we op dat gebied hebben of moeten creëren’ (p. 32). In reactie op het Kamerlid Hoogland geeft hij vervolgens aan graag bereid te zijn ‘om te bekijken of er binnen het huidige stelsel maatregelen kunnen worden genomen om recidivisten of personen die ernstige verkeersdelicten begaan, strenger aan te pakken’ (p. 38). Ook de gedachte van het Kamerlid Visser ‘dat als iemand

---

<sup>1</sup> *Kamerstukken II 2014/15, 29 398, nr. 473.*

één keer gevaarlijk gedrag vertoont, hij zwaarder moet worden gestraft', zal in een te concipiëren brief aan de Tweede Kamer worden meegenomen.

In een op 18 februari 2016 aan de voorzitter van de Tweede Kamer gezonden brief gaat de Minister van Veiligheid en Justitie nader in op 'de toekomst van het alcoholslotprogramma, de strengere aanpak van personen die ernstige verkeersdelicten plegen en mogelijke aanpassingen aan het huidige boetestelsel'.<sup>2</sup> Daarin komt de Minister tot de conclusie 'dat het onderbrengen van het ASP in het strafrecht te weinig meerwaarde biedt naast het bestaande instrumentarium om rijden onder invloed aan te pakken en dat het derhalve niet opportuun is om het ASP in stand te houden'.<sup>3</sup> De Minister signaleert vervolgens dat het om 'te voorkomen dat personen onder invloed van alcohol deelnemen aan het verkeer' van belang is 'dat de straffen voldoende afschrikwekkend zijn. Daarom heb ik het WODC verzocht in 2016 onderzoek te doen naar de straftoemeting in ernstige verkeerszaken, waaronder het rijden onder invloed. Aan de hand van dit onderzoek zal worden bezien of de straftoemeting in dergelijke zaken passend is.' (p. 4).

In de brief is voorts een paragraaf opgenomen met als kop 'Aanscherping van de verkeershandhaving'. Daarin geeft de Minister aan het van groot belang te achten 'dat recidivisten of personen die ernstige verkeersdelicten plegen, waaronder personen die met te veel alcohol op deelnemen aan het verkeer of personen die rijden tijdens een ontzegging van de rijbevoegdheid, streng worden aangepakt. Om hier uitvoering aan te kunnen geven, acht ik het van belang een goed beeld te hebben van de huidige straftoemeting' (p. 8). In bij deze brief behorende tabellen is een op cijfers van het WODC gebaseerd overzicht opgenomen van straffen die wegens nader omschreven ernstige verkeersdelicten worden opgelegd. Deze informatie geeft volgens de Minister 'een eerste beeld van de bestraffing van deze delicten, maar biedt onvoldoende basis om een uitspraak te kunnen doen over de vraag of de straftoemeting in ernstige verkeerszaken passend is. Immers, er is niets bekend over de aard en omstandigheden van de zaken en de overwegingen van de officier van justitie en de rechter. Om hier meer inzicht in te krijgen zal in 2016 onderzoek worden gedaan naar de straftoemeting in ernstige verkeerszaken, waarbij dossieronderzoek zal plaatsvinden. Hierbij zal in ieder geval worden gekeken naar gevaarlijk rijgedrag, het veroorzaken van een ernstig verkeersongeval, het doorrijden na een ongeval met ernstig letsel, het rijden onder invloed en het rijden tijdens een ontzegging van de rijbevoegdheid of

---

<sup>2</sup> *Kamerstukken II 2015/16*, 29 398, nr. 495.

<sup>3</sup> Dat standpunt is nadien weer enigszins genuanceerd; zie *Kamerstukken II 2016/17*, 29 398, nrs. 544 en 546.

met een ongeldig rijbewijs (art. 5 t/m 9 van de Wegenverkeerswet 1994). Aan de hand van het onderzoek zal worden gezien of de straftoemeting in ernstige verkeerszaken passend is en zal het OM beoordelen of de strafvorderingsrichtlijnen van het OM moeten worden aangepast. Hierbij zal ik ook aandacht schenken aan het vanuit de wetenschap geconstateerde “strafgat” bij de berechting van ernstige verkeersovertredingen als poging tot doodslag of roekeloos rijgedrag (vgl. HR 27 januari 2015, NJ 2015, 346, m.nt. Keulen). Ten slotte zal worden gezien of de opsporingsbevoegdheden bij het doorrijden na een ongeval met ernstig letsel of de dood tot gevolg dienen te worden uitgebreid. In de praktijk stuit men op de begrenzing van deze bevoegdheden in verband met de maximale straf die op dit misdrijf is gesteld.’

Dit onderzoek, dat in opdracht van het WODC en op verzoek van de Directie Rechtshandhaving en Criminaliteitsbestrijding van het Ministerie van Veiligheid en Justitie is uitgevoerd door medewerkers van de vakgroep strafrecht en criminologie van de Rijksuniversiteit Groningen, strekt tot uitvoering van deze toezegging.

## **2. De inrichting van het onderzoek**

Uit de passages die de Minister van Veiligheid en Justitie in zijn brief van 18 februari 2016 aan dit onderzoek heeft gewijd, blijkt dat het zowel ziet op de straftoemeting als op de vormgeving en meer in het algemeen het juridisch kader van de vervolging van ernstige verkeersdelicten. Dat heeft zich vertaald in de formulering van de vijf onderzoeksvragen die in dit onderzoek centraal staan:

1. Wat kan op basis van de geselecteerde strafzaken worden gezegd over de straftoemeting bij ernstige verkeersdelicten? Wat kan, in het bijzonder, worden gezegd over de invloed die een bewezenverklaring van opzet of schuld aan een al dan niet gerealiseerd gevolg, de ernst van de gevolgen (schade, letsel, overlijden) en het onder invloed verkeren van de dader (en eventueel het promillage) op de straftoemeting hebben?
2. Is er een significant verschil tussen de strafeis van het Openbaar Ministerie en de straf die de rechter heeft opgelegd? Kan een eventueel verschil worden verklaard?
3. Kan iets worden gezegd over de verhouding van de bestraffing van ernstige verkeersdelicten tot de bestraffing van hetzelfde gedrag buiten het verkeersdomein?

4. Hoe kijken de geïnterviewde praktijkjuristen aan tegen de straftoemeting bij ernstige verkeersdelicten? Hoe beoordelen zij daarbij de invloed die strafvorderlijke factoren (zoals de wijze van ten laste leggen; de rechter waar het strafbare feit bij wordt aangebracht) hebben op de straftoemeting?
5. Zijn er knelpunten van juridische of praktische aard bij de afdoening van ernstige verkeersdelicten? Ontbreekt, meer in het bijzonder, een strafbaarstelling die (zeer) gevaarlijk rijgedrag dat zonder gevolgen is gebleven met een vrijheidsstraf van meer dan twee maanden bedreigt? Zijn er aanwijzingen dat, al dan niet mede door de toepasselijke strafmaxima, opsporingsbevoegdheden dan wel sanctiemodaliteiten die bij ernstige verkeersdelicten van nut kunnen zijn thans ontbreken?

Voor de beantwoording van deze onderzoeksvragen is in de eerste plaats onderzoek gedaan naar de hoogte van de straftoemeting. Van dat onderzoek wordt verslag gedaan in het tweede en derde hoofdstuk. Het tweede hoofdstuk bevat een beschrijving van de strafbaarstellingen die bij ernstige verkeersdelicten tot een veroordeling kunnen leiden en van de sancties die bij deze verkeersdelicten op grond van de wet kunnen worden opgelegd. En het bevat een bespreking van de aanvullende kaders voor straftoemeting die in beleidsregels van het Openbaar Ministerie en de Landelijke oriëntatiepunten van het LOVS zijn neergelegd. Daarbij wordt telkens niet alleen aandacht besteed aan de huidige vormgeving van deze kaders, maar ook aan de wijzigingen die zich daar in de afgelopen jaren in hebben voltrokken. Die wijzigingen kunnen in beginsel van belang zijn voor (verschillen in) straftoemeting in zaken die de afgelopen jaren berecht zijn. Aandacht wordt ook besteed aan knelpunten bij de toepassing van deze strafbaarstellingen die in rechtspraak en literatuur naar voren zijn gekomen, en aan (de toepassing van) verwante strafbaarstellingen buiten het verkeersrecht. Daarmee is de achtergrond geschetst tegen welke de straftoemeting in concrete strafzaken betreffende ernstige verkeersdelicten in de afgelopen jaren geplaatst kan worden.

In het derde hoofdstuk komt de straftoemeting bij ernstige verkeersdelicten aan de orde. Dit deel van het onderzoek heeft zich, in overeenstemming met de in het voorgaande geciteerde passage uit de brief aan de Tweede Kamer, uitgestrekt over een groot aantal strafbaarstellingen. Daartoe behoren de in de brief genoemde strafbaarstellingen in art. 5 t/m 9 WVV 1994. Maar ook misdrijven uit het Wetboek van Strafrecht zijn in het onderzoek betrokken. Ernstige verkeersdelicten kunnen ook tot een veroordeling leiden wegens moord of doodslag, zware mishandeling, mishandeling of bedreiging. En zij kunnen eveneens resulteren in een veroordeling wegens poging tot



doodslag of poging tot zware mishandeling. Het onderzoek naar de straftoemeting bij ernstige verkeersdelicten heeft plaatsgevonden aan de hand van vonnissen en arresten van strafrechters.

In het vierde hoofdstuk wordt verslag gedaan van interviews die in het kader van dit onderzoek zijn gehouden. In totaal gaat het om twintig interviews: vijf met rechters en raadsheren, vijf met leden van het Openbaar Ministerie, vijf met advocaten en vijf met experts. In elk interview zijn vragen betreffende de straftoemeting en betreffende het juridisch kader aan bod gekomen.

In het vijfde hoofdstuk, ten slotte, worden de onderzoeksvragen die in het voorgaande zijn weergegeven beantwoord.

In het navolgende zal nog nader worden toegelicht hoe het onderzoek naar de straftoemeting bij ernstige verkeersdelicten is uitgevoerd. Ook zal nog worden ingegaan op de gang van zaken bij de interviews en de vragen die in de interviews zijn gesteld. Tot slot zal in dit inleidend hoofdstuk een onderzoek van medewerkers van Intervict worden besproken dat gereedkwam in de periode waarin dit onderzoek werd uitgevoerd, en dat ook de straftoemeting bij ernstige verkeersdelicten betrof. De probleemstelling en resultaten van dat onderzoek worden samengevat, en toegelicht wordt hoe die resultaten bij het onderhavige onderzoek zijn betrokken en in relatie tot het onderhavige onderzoek kunnen worden gewaardeerd.

### **3. De wijze van uitvoering van het onderzoek naar de straftoemeting**

Zoals aangegeven strekt het onderzoek naar de straftoemeting bij ernstige verkeersdelicten zich uit tot een groot aantal strafbaarstellingen in het Wetboek van Strafrecht en de Wegenverkeerswet 1994. Die strafbaarstellingen zijn leidraad geweest bij de structurering van het onderzoek naar de straftoemeting; zaken waarin straffen zijn opgelegd wegens ernstige verkeersdelicten zijn gerubriceerd op grond van de kwalificatie van het ernstige verkeersdelict. In sommige gevallen zijn enkele kwalificaties samen genomen, een voorbeeld is moord en doodslag. Veroordelingen wegens deze misdrijven komen bij ernstige verkeersdelicten niet zeer dikwijls voor. Bij andere kwalificaties is een nadere onderverdeling gemaakt. Dat geldt bijvoorbeeld voor poging tot doodslag, waar onderscheid is gemaakt tussen inrijden op een auto en inrijden op een persoon. Daardoor komen twee categorieën met een beheersbare omvang tot stand en kan duidelijk worden of de straftoemeting in de zaken die in beide categorieën zijn opgenomen verschilt. Ook bij art. 6

WVW 1994 (schuld aan een verkeersongeval waardoor een ander wordt gedood of, kort gezegd, letsel wordt toegebracht) is een onderverdeling gemaakt: was de verdachte onder invloed of niet. Ook hier is de gedachte dat dit verschil voor de straftoemeting mogelijk relevant kan zijn en zorgt het onderscheid er tevens voor dat twee categorieën van een meer beheersbare omvang tot stand komen. Een afzonderlijke categorie zijn daarbij nog de veroordelingen wegens roekeloosheid waartegen beroep in cassatie is ingesteld. Veroordelingen wegens deze misdrijven (poging tot doodslag en art. 6 WVW 1994) komen bij ernstige verkeersdelicten betrekkelijk veelvuldig voor. Bij art. 5 WVW 1994 is eveneens een onderverdeling gemaakt, naar zaken waarin het ongeval wel of geen ernstige gevolgen heeft gehad. Die onderverdeling hangt samen met de wens, meer in het algemeen iets te kunnen zeggen over straftoemeting bij ernstige verkeersdelicten die ernstige gevolgen hebben gehad en straftoemeting bij verkeersdelicten die geen ernstige gevolgen hebben gehad.

Bij de selectie van zaken die in elk van deze rubrieken zijn opgenomen, speelt het probleem dat in veel gevallen niet alleen maar één ernstig verkeersdelict ten laste is gelegd. In een deel van de gevallen zijn een aantal verkeersdelicten ten laste gelegd; in een deel van de gevallen zijn ook andere misdrijven ten laste gelegd. Een poging tot doodslag in het verkeer, bijvoorbeeld, kan het resultaat zijn van een achtervolging door de politie naar aanleiding van een inbraak. De samenloopregeling brengt mee dat bij meerdaadse samenloop van misdrijven één hoofdstraf wordt opgelegd (art. 57 Sr). Zaken waarin de opgelegde straffen zozeer mede door andere misdrijven zijn bepaald, dat zij weinig meer zeggen over de straftoemeting ter zake van het betreffende verkeersdelict, zijn in dit onderzoek bij voorkeur niet meegenomen. Daarmee is gegeven dat dit onderzoek mogelijk een vertekening geeft van het beeld dat bij analyse van het complete aanbod van strafzaken waarin wegens ernstige verkeersdelicten is veroordeeld, zou resulteren. De waardering van een samenstel van strafbare feiten, bij de straftoemeting, kan afwijken van die van de som der delen, zowel naar boven als naar beneden.

De invloed van deze factor bij de selectie van strafzaken in de diverse categorieën ernstige verkeersdelicten verschilt. Bij moord en doodslag is duidelijk dat een voltooide moord of doodslag de straftoemeting in het algemeen zal domineren. Zij heeft bij deze categorie dan ook niet sterk aan de selectie bijgedragen. Bij lichtere verkeersmisdrijven is de invloed van deze selectiefactor veel wezenlijker. Op bedreiging met enig misdrijf tegen het leven gericht of met zware mishandeling, bijvoorbeeld, staat een maximale gevangenisstraf van twee jaren (art. 285 Sr). Tegen die achtergrond zegt de straftoemeting in strafzaken waarin bedreiging in een verkeerssituatie bewe-

zen is verklaard naast andere misdrijven dikwijls weinig over de straf die aan deze bedreiging kan worden toegerekend. Bij deze categorie heeft deze factor dan ook tot een scherpere selectie geleid. Voor een overtreding wordt in een situatie van meerdaadse samenloop afzonderlijk een straf bepaald (art. 62 Sr). Tegen die achtergrond speelde deze selectiefactor bij de categorieën die op art. 5 WvW 1994 en art. 107 WvW 1994 zien een beperkte rol. Bij deze beide overtredingen zijn betrekkelijk veel zaken opgenomen waarin naast het rijden zonder rijbewijs veel ernstiger verkeersdelicten ten laste zijn gelegd.

Dat in veel strafzaken niet één ernstig verkeersdelict geïsoleerd ten laste is gelegd, is voorts een reden geweest om het onderhavige onderzoek niet te verrichten aan de hand van dossiers maar aan de hand van op [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl) gepubliceerde jurisprudentie. Lang niet elke zaak waarin wegens een ernstig verkeersdelict is veroordeeld, is geschikt om in dit onderzoek te worden opgenomen. Selectie van geschikte dossiers in afgeronde strafzaken waarin het vonnis of arrest niet gepubliceerd is, zou veel tijd in beslag hebben genomen. Die tijd was bij dit onderzoek niet beschikbaar. Analyse op basis van het complete dossier bleek, bij nadere analyse, ook geen toegevoegde waarde te hebben uit oogpunt van de informatie die daardoor beschikbaar zou komen. Vonnissen en arresten bevatten in verreweg de meeste gevallen de gegevens die voor een analyse van de straftoemeting bij ernstige verkeersdelicten noodzakelijk zijn. En waar zij deze niet bevatten, is het maar de vraag of het dossier die informatie wel bevat. Analyse op basis van het complete dossier zou daarbij ook risico's hebben meegebracht. Want het is onduidelijk hoe relevant informatie is die uit het dossier naar voren komt maar waarvan uit vonnis of arrest niet blijkt dat de rechter er betekenis aan heeft gehecht.

Analyse van straftoemeting aan de hand van op [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl) gepubliceerde strafzaken heeft daarbij enkele voordelen. Een eerste voordeel is dat in veel gevallen betrekkelijk eenvoudig verschillende rechterlijke oordelen in dezelfde strafzaak kunnen worden achterhaald. Naast het vonnis van de rechtbank is het arrest van het gerechtshof, soms ook het arrest van de Hoge Raad en in een deel van de gevallen ook het arrest van het gerechtshof dat na cassatie heeft geoordeeld beschikbaar. Dat draagt bij aan een beter beeld van de straftoemeting ter zake van ernstige verkeersdelicten. Een analyse op basis van Rechtbankdossiers had het risico in zich gedragen dat het beeld mede was bepaald door vonnissen die in hoger beroep niet in stand zijn gebleven. Bij de selectie van zaken is ook gebruik gemaakt van de beschikbaarheid van oordelen van hogere rechters: waar bleek dat de kwalifica-

tie van het feit door de rechtbank in hoger beroep niet stand hield, is de betreffende uitspraak in beginsel niet opgenomen. Voorbeelden zijn, in de categorie moord en doodslag, ECLI:NL:RBARN:2010:BO7624, ECLI:NL:RBROT:2010:BM1697 en ECLI:NL:RBROT:2010:BN7279. In een enkel geval is de uitspraak wel opgenomen, omdat de uitspraak in hoger beroep (vrijspraak) geen schaduw werpt over de straftoemeting in eerste aanleg ter zake van de bewezen verklaarde feiten (vgl. ECLI:NL:RBMAA:2012:BX0193).

Een tweede voordeel van analyse op basis van gepubliceerde jurisprudentie is de controleerbaarheid. Iedereen kan nakijken of de gegevens die in hoofdstuk 3 worden vermeld correct en volledig zijn. En iedereen kan zich aan de hand van de uitspraak zelf een beeld vormen van (de straftoemeting in) de betreffende strafzaak. Juist bij onderzoek naar een onderwerp als straftoemeting is dat van grote waarde: elke strafzaak is anders en onderzoek als het onderhavige, met tabellen en korte aanduidingen van argumenten, brengt onvermijdelijk een reductie van de werkelijkheid met zich mee. Een derde voordeel is daar in zekere zin het spiegelbeeld van. Juist de omstandigheid dat de vonnissen en arresten voor iedereen na te lezen zijn, maakt het ook aanvaardbaar die werkelijkheid te reduceren. En dat is noodzakelijk om een bruikbare beschrijving te kunnen geven.

Tegelijk brengt ook het beperken van de selectie tot strafzaken die op [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl) gepubliceerd zijn, een vertekening mee van het beeld dat bij analyse van het complete aanbod van strafzaken waarin wegens ernstige verkeersdelicten is veroordeeld, zou zijn gevolgd. Rechtbanken en gerechtshoven beslissen zelf of zij een vonnis of arrest publiceren, en voeren daar een verschillend beleid in. Een eerste voorbeeld betreft het publiceren van veroordelingen wegens art. 8 WVV 1994; het Gerechtshof Leeuwarden is daar veel actiever in geweest dan andere gerechtshoven. Een tweede voorbeeld betreft de veroordelingen wegens art. 5 WVV 1994. Daar vindt afdoening doorgaans door de kantonrechter plaats. In de selectie zijn veel zaken opgenomen die in eerste aanleg door de politierechter zijn berecht, omdat die in veel ruimere mate gepubliceerd zijn. Dit probleem doet zich evenwel slechts bij een beperkt aantal categorieën verkeersdelicten voor en daarbij gaat het, zoals deze beide voorbeelden illustreren, niet om de zwaarste van de in dit onderzoek bestudeerde verkeersdelicten.

Bij de selectie van gepubliceerde strafzaken is gebruik gemaakt van een databank die de afgelopen jaren is opgebouwd door dr. mr. A.A. van Dijk, lid van de onderzoeksgroep. In het kader van een eigen onderzoeksproject, waarin de rechtspraak wordt besproken die na het Porsche-arrest uit 1996<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> HR 15 oktober 1996, *NJ* 1997/199 m.nt. 't Hart.

het licht heeft gezien, heeft Van Dijk de 'Database opzet in het verkeer' opgez. Deze database beoogt een overzicht te geven van alle gepubliceerde rechtspraak waarin opzetdelicten zoals doodslag, zware mishandeling, mishandeling of bedreiging zijn ten laste gelegd in verkeerszaken. Zowel zaken waarin veroordeeld is als zaken waarin tot een vrijspraak is gekomen, zijn in de database opgenomen. De in de database opgenomen zaken zijn gecategoriseerd op basis van relevante kenmerken. De selectie van de in de database opgenomen uitspraken is tot stand gekomen door relevante zoekopdrachten uit te voeren in 'Rechtspraak.nl', 'Verkeersrecht' en 'Nederlandse Jurisprudentie'. Daarnaast zijn uitspraken opgenomen die op andere wijze ter kennis van de onderzoeker zijn gekomen. Ten slotte is getracht om van alle uitspraken na te gaan of er uitspraken van andere rechterlijke instanties in dezelfde zaak gepubliceerd zijn door zoekopdrachten uit te voeren op parketnummer, fragmenten uit de tenlastelegging of andere identificerende kenmerken. Bij de selectie van zaken in de categorieën moord en doodslag, (zware) mishandeling, bedreiging, poging tot doodslag en poging tot zware mishandeling is sterk op deze databank geleund; wel is een beperking aangebracht naar leeftijd. In de regel zijn alleen strafzaken waarin het laatste vonnis of arrest in 2010 of nadien is geweest meegenomen. Op die regel zijn uitzonderingen gemaakt in categorieën waarin betrekkelijk weinig geschikte strafzaken voorhanden zijn.

In de categorieën waar de databank van Van Dijk geen soelaas bood, is in de op [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl) opgenomen inhoudsindicatie gezocht aan de hand van trefwoorden. Voor sommige categorieën, zoals de veroordelingen ter zake van art. 6 WVV 1994, leverde dat veel resultaten op. Ter illustratie: de zoekterm 'art. 6 WVV' leverde in de inhoudsindicatie van strafrechtelijke uitspraken die na 1 januari 2010 zijn gepubliceerd 176 hits op; de term roekeloos leverde in dezelfde rubriek 188 hits op. Geprobeerd is aan dit grote aantal (en brede scala van) strafzaken zo veel mogelijk recht te doen door, via een nadere onderverdeling in drie categorieën (roekeloosheid; art. 6 WVV 1994, onder invloed; art. 6 WVV 1994, niet onder invloed), meer uitspraken op te nemen dan bij andere ernstige verkeersdelicten. Bij de nadere selectie binnen deze categorieën, met name de laatste, is daarbij ook geprobeerd aan de verscheidenheid van ernstige verkeersdelicten recht te doen.

Een probleem dat in het bijzonder bij het onderzoek naar de straftoemeting in zaken betreffende art. 6 WVV 1994 speelt, betreft het begrip 'roekeloosheid'. Uit het onderzoek naar de straftoemeting in de strafzaken waarin tegen veroordelingen wegens roekeloosheid cassatie is ingesteld, blijkt dat veel van deze veroordelingen door de Hoge Raad zijn gecasseerd. Door het gerechtshof dat na cassatie oordeelde, is in veel gevallen een aanmerkelijk

lagere straf opgelegd. Dat heeft zijn weerslag op de veroordelingen wegens roekeloosheid waar geen rechtsmiddelen tegen zijn aangewend. Het is, meer dan bij andere veroordelingen, onzeker of deze veroordelingen in cassatie stand zouden hebben gehouden. Met dat gegeven is bij de selectie van strafzaken aldus rekening gehouden dat alle strafzaken waarin wegens roekeloosheid veroordeeld is en cassatie is ingesteld, in een aparte categorie ondergebracht in het onderzoek zijn betrokken, maar dat bij het selecteren van strafzaken waarin wegens roekeloosheid is veroordeeld maar geen cassatie is ingesteld voor één van de beide andere categorieën ter zake van art. 6 WVV 1994 terughoudendheid is betracht (in 6 van de 56 zaken in die beide categorieën is de schuld als roekeloosheid gekwalificeerd).

Aangegeven werd reeds dat er verschillende redenen zijn waarom het beeld van de straftoemeting ter zake van ernstige verkeersdelicten dat uit dit onderzoek naar voren komt, vertekend kan zijn ten opzichte van het beeld dat bij een integrale analyse van alle veroordelingen ter zake van ernstige verkeersdelicten in Nederland zou resulteren. Zaken waarin de opgelegde straffen zozeer mede door andere misdrijven zijn bepaald dat zij weinig meer zeggen over de straftoemeting ter zake van het betreffende verkeersdelict zijn in dit onderzoek niet meegenomen. Het onderzoek is gebaseerd op gepubliceerde jurisprudentie. En bij het onderzoek naar straftoemeting ter zake van roekeloosheid spelen bijzondere problemen die het lastig maken een betrouwbaar beeld te schetsen.

Los van de oorzaken voor mogelijke vertekeningen van het beeld van de straftoemeting die in het voorgaande benoemd zijn, geldt dat ook de omvang van het onderzoek het niet mogelijk maakt het beeld van de straftoemeting dat in hoofdstuk 3 gepresenteerd wordt als representatief aan te merken. In het onderzoek zijn (in overeenstemming met de wensen van de opdrachtgever) tussen de 300 en 350 strafzaken betrokken. Deze strafzaken zijn verdeeld in zeventien rubrieken van verschillende grootte. Elke rubriek ziet op strafbare gedragingen die meer of minder homogeen zijn wat betreft de karakteristieken van de ernstige verkeersdelicten die er in zijn opgenomen. Bij moord en doodslag zijn er grote verschillen, bij rijden tijdens een rijntzegging veel minder. Maar ook bij de meest homogene rubriek levert het aantal strafzaken dat er in is opgenomen, ook afgezien van de wijze van selectie, naar statistische maatstaven geen representatieve steekproef op.

Aan deze bezwaren hebben wij geprobeerd tegemoet te komen door de resultaten van het onderzoek naar de straftoemeting die in het derde hoofdstuk zijn neergelegd, voor te leggen aan de respondenten die in het kader van dit onderzoek ondervraagd zijn. Uit de antwoorden die de respondenten geven kan worden afgeleid dat enkele respondenten aarzelingen

uiten bij de representativiteit van het beeld bij art. 5 WvW 1994, vanwege de redenen die in het voorgaande benoemd zijn. Tegelijk duiden de interviews erop dat het beeld dat bij art. 6 WvW 1994 naar voren komt, juist vanwege de diversiteit in feiten en straffen die daaruit blijkt, een redelijk getrouwe dwarsdoorsnede van het aanbod aan zaken in die categorieën geeft. Zo dragen de antwoorden die de respondenten hebben gegeven bij aan het beeld inzake de straftoemeting ter zake van ernstige verkeersdelicten dat door dit onderzoek verkregen wordt.

#### **4. De interviews met praktijkjuristen en experts**

Als aangegeven zijn in het kader van het onderhavige onderzoek in totaal twintig interviews gehouden: vijf met rechters en raadsheren, vijf met leden van het Openbaar Ministerie, vijf met advocaten en vijf met experts. In elk interview zijn vragen betreffende de straftoemeting en betreffende het juridisch kader aan bod gekomen.

Voorafgaand aan de interviews is de vragenlijst, met een inleiding waarin de gang van zaken tijdens het interview en de wijze van verwerking uiteen zijn gezet, aan elk van de respondenten toegezonden. Elk interview begon vervolgens met drie voorvragen. Elke respondent is expliciet gevraagd of hij of zij akkoord ging met de opname van het interview en met de wijze van verwerking van de interviewgegevens die in de van te voren toegezonden informatie was weergegeven. Vervolgens is geïnformeerd of de respondent voorafgaand aan het interview nog vragen had. En aan elke respondent is ook nog gevraagd of hij of zij iets kon vertellen over zijn of haar (vroegere) functie(s) en de ervaring die hij of zij in dat verband had met verkeersdelicten.

Vervolgens zijn eerst een aantal vragen gesteld over de straftoemeting bij ernstige verkeersdelicten. Concreet ging het om de volgende vragen:

1. Hoe denkt U over de straftoemeting ter zake van ernstige verkeersdelicten in Nederland in het algemeen (vrijheidsstraf, taakstraf, rijontzegging, geldboete)? Kunt U op basis van Uw kennis en ervaringen aangeven of de wegens ernstige verkeersdelicten opgelegde straffen in het algemeen adequaat zijn, dan wel te licht of te zwaar?
2. Indien U van oordeel bent dat de straftoemeting ter zake van ernstige verkeersdelicten in Nederland niet adequaat is, kunt U dan aangeven bij

welke categorieën ernstige verkeersdelicten de opgelegde straffen naar Uw oordeel in het algemeen te licht of te zwaar zijn, en waarom?

3. Is het beeld inzake de straftoemeting bij ernstige verkeersdelicten dat uit het derde hoofdstuk naar voren komt, in het bijzonder waar het art. 6 WVV 1994 betreft (de categorieën 4, 5 en 6), naar Uw oordeel representatief?
4. Is het Uw ervaring dat zaken die wat de feiten betreft sterk vergelijkbaar zijn door (per parket) verschillende keuzes in de wijze van tenlastelegging dan wel rechter waarvoor wordt gedagvaard (kantonrechter of politierechter) tot (sterk) verschillende straffen leiden?

Daarna zijn aan elk van de respondenten een aantal vragen voorgelegd betreffende het juridisch kader. Concreet ging het om de volgende vragen:

5. Hoe denkt U over de mogelijkheden om bij ernstige verkeersdelicten te veroordelen wegens doodslag of poging tot doodslag? Bieden andere strafbaarstellingen, in het bijzonder die van (poging tot) zware mishandeling, bedreiging en art. 5 WVV 1994 naar Uw oordeel voldoende soelaas in gevallen waarin een veroordeling wegens poging tot doodslag (net) niet mogelijk is? Hoe denkt U in dit verband over een als misdrijf in te voeren strafbaarstelling van ernstig gevaarzettend rijgedrag als zodanig, met een strafmaximum dat beduidend hoger ligt dan dat van art. 5 WVV 1994?
6. Hoe denkt U over de interpretatie van roekeloosheid door de Hoge Raad? Zou op andere wijze in de strafbaarstelling van de ernstigste vormen van gevaarzettend rijgedrag met ernstige gevolgen voorzien dienen te worden?
7. Een strafvervolgning wegens art. 5 WVV 1994 kan ook worden ingesteld in gevallen waarin een andere verkeersdeelnemer bij gelegenheid van het ten laste gelegde verkeersgedrag om het leven is gekomen of (ernstig) letsel heeft bekomen terwijl de verdachte daaraan geen schuld heeft in de zin van art. 6 WVV 1994. Vindt U dat deze omstandigheid bij de vervolgingsbeslissing en straftoemeting ter zake van art. 5 WVV 1994 mag worden betrokken? Vindt U dat art. 5 WVV 1994 in dergelijke situaties een adequaat kader biedt?
8. De straftoemeting ter zake van een deel van de ernstige verkeersdelicten wordt genormeerd in richtlijnen en oriëntatiepunten. Dat geldt in het bijzonder voor overtredingen van art. 6 en art. 8 WVV 1994. Vindt U deze normering in richtlijnen en oriëntatiepunten adequaat wat betreft grondslag en inhoud? Zo nee, wat zou er moeten veranderen?



9. Op doorrijden na een ongeval staat maximaal drie maanden gevangenisstraf (art. 7 lid 1 jo. art. 176 lid 4 WvW 1994). Dikwijls bestaat aan het begin van het strafvorderlijk onderzoek slechts een verdenking wegens doorrijden na ongeval, ook als dat ongeval ernstige gevolgen heeft gehad. Zou het, mede in verband met mogelijkheden om ernstige verkeersdelicten op te helderen, wenselijk zijn dat bij verdenking wegens doorrijden na een ongeval meer opsporingsbevoegdheden ter beschikking staan? Zo ja, welke?

Elk interview is ten slotte afgesloten met een open slotvraag:

10. Zijn er onderwerpen die de straftoemeting inzake ernstige verkeersdelicten dan wel het juridisch kader van de ernstige verkeersdelicten betreffen die in het voorgaande niet aan de orde zijn gekomen en waar U iets over wilt zeggen?

In het vierde hoofdstuk wordt verslag gedaan van de bevindingen die uit de interviews naar voren komen.

## **5. Het onderzoek van Intervict naar verkeersslachtoffers**

In de periode waarin het onderhavige onderzoek werd uitgevoerd, werd door medewerkers van Intervict een ander onderzoek in verband met ernstige verkeersdelicten uitgevoerd en afgerond.<sup>5</sup> Dat onderzoek had een driedelig doel (p. 9):

1. Achterhalen hoe slachtoffers van verkeersdelicten in Nederland de strafprocedure en de uitkomst van de strafprocedure ervaren.
2. Onderzoeken wat hun ervaringen zijn ten aanzien van de schadeafwikkeling.
3. Bekijken welke wettelijke, beleidsmatige en jurisprudentiële ontwikkelingen zich hebben voorgedaan die van invloed kunnen zijn op de straf(eis) in concrete verkeerszaken.

Het eerste deel van dit onderzoek betreft de perceptie van (1) de strafprocedure, de kwalificatie van het delict en het uiteindelijke vonnis en (2) de pro-

---

<sup>5</sup> S. van der Aa, M. Groenhuijsen, K. Lens, M. Lanslots, *Verkeersslachtoffers. Over de strafrechtelijke reactie op (ernstige) verkeersdelicten*, [https://www.fondsslachtofferhulp.nl/wp-content/uploads/2017/01/170013\\_OS\\_verkeersslachtoffers\\_20170116a.pdf](https://www.fondsslachtofferhulp.nl/wp-content/uploads/2017/01/170013_OS_verkeersslachtoffers_20170116a.pdf).

cedure ter verkrijging van schadevergoeding en de uitkomst daarvan door verkeersslachtoffers. De onderzoekers leiden uit de antwoorden af dat de respondenten relatief tevreden zijn over de procedurele aspecten van hun strafzaak, zoals de bejegening door OM en rechters en de informatievoorziening. Ten aanzien van de uitkomst van de strafprocedure waren de respondenten minder tevreden. Die ontevredenheid gold zowel voor de kwalificatie van het delict als de opgelegde straf. Ruwweg de helft (52%) vond dat de dader voor een (veel) te licht misdrijf of een te lichte overtreding was gestraft. De overige respondenten (48%) vonden de kwalificatie van het delict wel passend (n = 175). Bijna twee op de drie respondenten (65%) vond de straf (veel) te licht, terwijl de meeste respondenten wel (veel) belang hechtten aan een passende straf (83%). Al met al was 36% van de slachtoffers (heel) ontevreden over de uitkomst van de strafprocedure. Bij de schadevergoeding merken de onderzoekers de lange duur van de schadevergoedingsprocedure als het grootste knelpunt aan.

Het tweede deel van het onderzoek betreft het juridisch kader. In dat deel van het onderzoek hebben de onderzoekers zich eerst gebogen over de vraag welke wettelijke, beleidsmatige en jurisprudentiële ontwikkelingen zich de afgelopen decennia hebben voorgedaan die van invloed kunnen zijn op de straffen in verkeerszaken. Zij komen tot de conclusie dat de rechters de begrippen 'voorwaardelijk opzet' en 'roekeloosheid' in de loop der jaren strikter zijn gaan interpreteren; daarbij wijzen zij op het Porsche-arrest uit 1996 en enkele arresten betreffende de roekeloosheid uit 2013. Uit een empirische analyse van art. 6 WVV-zaken op [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl) leiden de onderzoekers af dat lagere rechters sinds die arresten uit 2013 minder vaak wegens roekeloosheid veroordelen; zij stellen dat 'het plan van de wetgever om de effecten van het Porsche-arrest deels te compenseren door de introductie van roekeloosheid' lijkt te zijn mislukt. Het niveau van de gewone culpa daarentegen lijkt naar de opvatting van de onderzoekers in verkeerszaken wel relatief eenvoudig te kunnen worden bereikt. Wat de wettelijke strafmaxima betreft geven de onderzoekers aan dat de Wet herijking strafmaxima deels een verhoging van de strafmaxima van verkeersdelicten tot gevolg heeft gehad en deels een verlaging. Inzake het vervolgingsbeleid van het OM merken de onderzoekers op dat de huidige OM-richtlijn in bepaalde gevallen een lichtere strafeis voorschrijft dan voorheen, en ook een lichtere strafmodaliteit (een taakstraf in plaats van een korte gevangenisstraf). Ook de LOVS oriëntatiepunten schrijven in bepaalde situaties momenteel een lagere strafmodaliteit voor. Ten slotte heeft het OM in zijn richtlijn een vierde schuldgradatie geïntroduceerd (zeer hoge mate van schuld) die volgens de onderzoekers

‘mogelijk bedoeld (is) om rechters te bewegen tot het opleggen van hogere straffen wanneer sprake is van (aan) roekeloosheid (grenzend) rijgedrag’.

De onderzoekers komen tot een aantal aanbevelingen die naar hun oordeel ‘meer recht doen aan de (straf)behoeften van slachtoffers van verkeersdelicten, zonder daarbij de belangen van verdachte of de samenhang van de wettelijke strafmaxima tekort te doen’. Ten aanzien van de wetgeving wordt voorgesteld de huidige constructie in art. 6 WVV los te laten en in plaats daarvan de verkeersdelicten te plaatsen in het kader van de gemeengevaarlijke delicten. Een tweede aanbeveling aan de wetgever betreft het strenger optreden tegen het veroorzaken van een ongeval zonder in het bezit te zijn van een rijbewijs of tijdens de ontzegging van de rijbevoegdheid: ‘(h)et huidige strafmaximum van 3 maanden hechtenis (art. 9 WVV) volstaat niet’. De rechtspraak adviseren zij minder terughoudendheid met betrekking tot de roekeloosheid omdat de wetgever een minder restrictieve interpretatie in gedachten had dan de invulling die er momenteel in de rechtspraak aan wordt gegeven. Het OM wordt aanbevolen de ontwikkelingen met betrekking tot de recent geïntroduceerde schuldgradatie ‘zeer hoge mate van schuld’ goed in de gaten te houden en te voorkomen dat deze wijziging onbedoeld leidt tot een lagere kwalificatie.

Het onderhavige onderzoek betreft eveneens een onderzoek naar ernstige verkeersdelicten. Uit de samenvatting van het onderzoek van Intervict en uit de weergave van de onderzoeksopzet van het onderhavige onderzoek die daaraan vooraf ging kan echter worden afgeleid dat beide onderzoeken op een aantal punten verschillen.

Een eerste verschil betreft de verkeersdelicten die in het onderzoek zijn betrokken. Het onderzoek van Intervict concentreert zich op verkeersslachtoffers. De analyse van het juridisch kader spitst zich tegen die achtergrond ook toe op de ernstige verkeersdelicten waarbij slachtoffers vallen. De interpretatie van roekeloosheid is slechts aan de orde in strafzaken waarin daadwerkelijk slachtoffers gemaakt zijn. In het onderhavige onderzoek zijn ook ernstige verkeersdelicten onderzocht die niet tot de dood van of letsel bij slachtoffers hebben geleid. Daaronder ressorteren de poging tot doodslag, de poging tot zware mishandeling en de bedreiging, maar ook het rijden onder invloed, het rijden tijdens een rijontzegging, art. 5 WVV 1994 en het doorrijden na ongeval. Dat werkt door in de beantwoording van de onderzoeksvraag die ziet op knelpunten in het wettelijk kader.

Een tweede verschil betreft de onderzoeksmethoden. In het onderzoek van Intervict zijn verkeersslachtoffers ondervraagd. Tegen de achtergrond van de uitkomsten van dat onderzoek is vervolgens door de onderzoekers het

juridisch kader onderzocht. In het onderhavige onderzoek staat een studie naar de straftoemeting in enkele honderden strafzaken centraal. Mede op basis van de resultaten van dat onderzoek zijn vervolgens praktijkjuristen en (andere) experts ondervraagd. Beide onderzoeken vullen elkaar zo gezien wat betreft onderzoeksmethoden aan. Gememoreerd kan worden dat het onderzoek van Intervict bij suggesties voor toekomstig onderzoek refereert aan de mogelijkheid van dossierstudie en expertinterviews. Tegelijk is er op verschillende manieren voor gezorgd dat de inzichten uit het onderzoek van Intervict ook bij het onderhavige onderzoek worden betrokken. Zo is Groenhuijsen, één van de auteurs van het onderzoek van Intervict, als expert ondervraagd in het kader van dit onderzoek.

Een derde verschil, dat in belangrijke mate uit beide voorgaande verschilpunten voortvloeit, betreft de onderzoeksvragen. Het onderzoek van Intervict was (kort gezegd) erop gericht te achterhalen hoe verkeersslachtoffers de strafprocedure, de uitkomst daarvan en de afwikkeling van de schade hebben ervaren, en wilde bekijken welke ontwikkelingen zich hebben voorgedaan die van invloed kunnen zijn op de straf(eis). De aanbevelingen passen bij die onderzoeksvragen. Dit onderzoek is erop gericht een beeld te schetsen van de feitelijke straftoemeting, verschillen tussen strafeis en straf, en opvattingen over die straftoemeting in het juridische veld. Tegen die achtergrond worden vervolgens knelpunten bij de afdoening van ernstige verkeersdelicten in kaart gebracht, over de volle breedte van dit onderzoek, en oplossingen voor die knelpunten voorgesteld.

## **6. Afronding**

Dat binnen relatief korte tijd twee onderzoeken naar ernstige verkeersdelicten het licht zien, illustreert ondertussen het belang van het onderwerp voor politiek en samenleving. Het is onze hoop dat de bevindingen van ons onderzoek inzicht bieden in de wijze waarop ernstige verkeersdelicten thans bestraft worden en in opvattingen die daaromtrent bestaan. En dat de aanbevelingen die wij aan het eind van ons onderzoek doen aan een verbetering van het juridisch kader en de praktijk van de straftoemeting zullen bijdragen.