

64 Nieuwe hoofdwegen door het verkeersrecht

Bespreking van A.E. Harteveld en R. Robroek, Hoofdwegen door het verkeersrecht¹⁾

H.D. Wolswijk *

1. Inleiding

Vorig jaar verscheen de zevende druk van *Hoofdwegen door het verkeersrecht*. Het boek verschijnt niet langer in de serie *Studiepockets*, maar als een zelfstandige uitgave. Deze zevende druk is opnieuw verzorgd door Harteveld en Robroek, waarmee het boek in zeer deskundige handen is gebleven. Er was alle aanleiding voor een nieuwe druk (de vorige verscheen in 2012), zoals in het Woord vooraf ook wordt vermeld. Op 1 januari 2020 is de Wet aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten in werking getreden. Deze wet introduceerde de strafbaarstelling, als misdrijf, van – kort gezegd – zeer gevaarlijk verkeersgedrag zonder dat dit gedrag tot ernstige gevolgen hoeft te hebben geleid (art. 5a jo. 176 lid 1 WVV 1994). De wet bracht ook de doorwerking mee van deze strafbaarstelling naar de schuldvorm roekeloosheid als bedoeld in art. 175 lid 2 WVV 1994 in verband met het verbod bestaande in het culpoos veroorzaken van een ongeval dat leidt tot letsel of de dood (art. 6 WVV 1994). Met name de verwerking van deze wijzigingen heeft de omvang van het boek doen toenemen (van 198 naar 232 pagina's). Overigens is de opzet van het boek hetzelfde gebleven. Vanwege de genoemde wetswijzigingen zal in deze bespreking de nadruk liggen op het nieuwe hoofdstuk 5 (over zeer gevaarlijk verkeersgedrag) en hoofdstuk 6 (over het culpoos veroorzaken van een ongeval met dood of letsel tot gevolg). Gelet op de relatie met art. 5a WVV 1994 zal ik ook ingaan op hoofdstuk 4, over de gevaarsbepaling ex art. 5 WVV 1994. Hier en daar zal met de auteurs in discussie worden getreden. Na de bespreking van deze hoofdstukken volgen nog enkele korte aantekeningen bij sommige van de overige hoofdstukken.

2. Gevaarlijk verkeersgedrag

Hoofdstuk 4 behandelt art. 5 WVV 1994, de bepaling die twee vormen of varianten van verkeersgevaarlijk gedrag verbiedt (ik laat hinderlijk verkeersgedrag buiten beschouwing): gedragingen waardoor gevaar op de weg wordt veroorzaakt en gedragingen waardoor gevaar op de weg kan worden veroorzaakt. Zoals ook onder de voorganger van deze bepaling, art. 25 WVV 1935, is een lastige vraag wat de ondergrens is van het bereik van deze bepaling, in het bijzonder wanneer nog sprake is van een gedraging waardoor gevaar *kan* worden veroorzaakt, als ook wat de verhouding is tussen de twee gevaarsvarianten. Ten tijde van de vorige druk had de Hoge Raad zich hierover nog niet uitgelaten. Inmiddels heeft hij dat wel gedaan. In HR 22 december 2015, NJ 2016/64, VR 2016/79 m.nt.

Wolswijk overweegt de Hoge Raad “dat tussen de in art. 5 WVV 1994 opgenomen varianten ‘wordt’ en ‘kan worden’ een met die bewoordingen overeenkomend, gradueel doch niet-wezenlijk verschil bestaat.” Harteveld en Robroek leiden uit deze overweging af “dat enerzijds gevaar geconcretiseerd moet worden (daarin schuilt het niet wezenlijke verschil), maar anderzijds niet zodanig gevaar dat het gevaar zich daadwerkelijk hoeft voor te doen ten aanzien van daadwerkelijk aanwezig verkeer (daarin schuilt het graduele karakter van het verschil)” (p. 48). De vereiste concretisering betekent dat het enkele overtreden van een verkeersregel, zoals te hard rijden, niet zonder meer voldoende is voor art. 5 WVV 1994 (dus ook niet voor de variant ‘gevaar kan worden veroorzaakt’). Het gevaar voor het verkeer moet dus wel geconcretiseerd worden, maar onder verkeer wordt verstaan zowel werkelijk

* Hoogleraar straf(proces)recht Rijksuniversiteit Groningen, redacteur Verkeersrecht.

1. Zevende druk, Wolters Kluwer, Deventer 2021, ISBN 9789013157611, 232 p.



Art. 5a WVV 1994 ziet op zeer gevaarlijk verkeersgedrag dat zonder gevolgen is gebleven.



aanwezig verkeer (verkeer in de ‘gevaarzone’ zou men kunnen zeggen) als *potentieel* verkeer (overig verkeer is niet ter plaatse maar placht dat wel regelmatig te zijn). Deze lezing van het arrest komt mij juist voor. Bevestigd wordt deze rechtspraak in HR 21 januari 2020, NJ 2020/75 m.nt. Vellinga, VR 2020/180, waarin de Hoge Raad overwoog dat voor art. 5 WVV 1994 niet is vereist “dat medeweggebruikers door het rijgedrag van de verdachte concreet gevaar of hinder moeten hebben ondervonden en/of dat dat gevaar of die hinder zich in het verleden regelmatig heeft wezenlijkt.” Met de precieze formulering van deze overweging zijn Harteveld en Robroek minder gelukkig. Die zou immers kunnen suggereren dat het gevaar niet geconcretiseerd hoeft te worden, terwijl dat juist wel moet, ook als het gaat om de ‘gevaar kan worden veroorzaakt’-variant. Volgens hen ware het beter geweest als de Hoge Raad aan de zojuist geciteerde overweging had toegevoegd dat ‘concreet’ in dit verband betekent ‘daadwerkelijk’. Met het voorgaande lijkt nog niet gezegd te zijn hoe ‘hard’ het graduele doch niet wezenlijke verschil tussen de twee gevaarsvarianten is, een vraag die, als ik het goed zie, wordt opengelaten. Stel dat alleen de ‘waardoor gevaar wordt veroorzaakt’-variant ten laste is gelegd, terwijl vast komt te staan dat er geen gevaar voor daadwerkelijk aanwezig verkeer was, maar alleen voor potentieel verkeer. Betekent het graduele, hoewel niet wezenlijke verschil tussen de twee varianten dan dat de rechter moet vrijspreken omdat de ‘waardoor gevaar kan worden veroorzaakt’-variant niet ten laste is gelegd?²⁾

2. Of: als wel beide varianten ten laste zijn gelegd, is dan een bewezenverklaring van het rijgedrag als een gedraging waardoor gevaar kan worden veroorzaakt te rijmen met een gelijktijdige vrijspraak van het rijgedrag als gedraging waardoor gevaar wordt veroorzaakt? Zie de conclusie van de A-G Knigge bij HR 22 december 2015, NJ 2016/64, VR 2016/79.
3. Anders echter Robroek, ‘Wennen aan artikel 5a WVV 1994’, VR 2020/195. Vellinga wil art. 5 WVV 1994 niet laten meetellen (noot onder HR 2 februari 2021, NJ 2021/90) en geeft daarvoor twee argumenten. Ten eerste biedt de wetsgeschiedenis geen aanknopingspunt om ook overtreding van art. 5 WVV 1994 tot de verkeersgedragingen in de zin van art. 5a WVV 1994 te rekenen. Ten tweede zou een “wat wonderlijke figuur” ontstaan: in art. 5a WVV 1994 is het opzet wel gericht op het in ernstige mate schenden van verkeersregels, maar niet gericht op het daardoor veroorzaakte levensgevaar of zwaar lichamelijk letsel; als echter art. 5 WVV 1994 in deze context ook tot de ‘verkeersregels’ wordt gerekend, zou het opzet wel gericht moeten zijn op het (kunnen) veroorzaken van gevaar.
4. Zie bijvoorbeeld T. Blom, ‘Roekeloosheid opnieuw beoordeeld’, DD 2020/30, p. 404-406. De richtlijn voor strafvordering verkeersongevallen, gevaarlijk verkeersgedrag en verlaten plaats ongeval lijkt er wel van uit te gaan dat één overtreding kan volstaan. In tabel 5a WVV 1994 wordt onderscheid gemaakt tussen ‘Eén gedraging’ en een ‘Samenstel van gedragingen’. Zie <https://wetten.overheid.nl/BWBR0042973/2020-01-01>.
5. Zie bijvoorbeeld HR 1 juni 2004, NJ 2005/252 m.nt. Knigge, VR 2005/30 met annotatie van Redactie.

3. Zeer gevaarlijk verkeersgedrag

In hoofdstuk 5 staat het nieuwe art. 5a WVV 1994 centraal: ‘Het is een ieder verboden opzettelijk zich zodanig in het verkeer te gedragen dat de verkeersregels in ernstige mate worden geschonden, indien daarvan levensgevaar of gevaar voor zwaar lichamelijk letsel voor een ander te duchten is.’ De bepaling somt vervolgens – niet limitatief – verschillende verkeersgedragingen op die ‘als zodanige verkeersgedragingen’ kunnen worden aangemerkt. De bepaling ziet dus op zeer gevaarlijk verkeersgedrag dat zonder gevolgen (geen ongeval, laat staan dood of letsel) is gebleven, althans kan zijn gebleven. De auteurs zijn positief over de invoering ervan. Art. 5a WVV 1994 dicht het zogenoemde ‘strafgat’ tussen art. 5 WVV 1994 (gevaarlijk verkeersgedrag, met een tot voor kort geringe strafbedreiging van twee maanden hechtenis (nu zes maanden) en art. 6 WVV 1994 (culpoos veroorzaken van een ongeval met letsel of de dood tot gevolg, bedreigd met hoge gevangenisstraffen). De auteurs verwelkomen de nieuwe bepaling, maar zijn minder enthousiast over de niet-limitatieve opsomming. Naar hun mening verdient vanuit het oogpunt van rechtszekerheid, zeker nu het om een misdrijf gaat, een limitatieve opsomming de voorkeur. Ook vragen zij zich af of de verkeersveiligheid niet beter gediend is “bij het in de formele

wet benadrukken van zeer bepaalde verkeersgedragingen om zo het belang van naleving daarvan extra in te scherpen” (p. 65). Harteveld en Robroek laten zich er niet over uit of onder de verkeersgedragingen ook overtreding van art. 5 WVV 1994 kan worden begrepen. Ik kan me voorstellen, gelet op hun kritiek op de niet-limitatieve opsomming, dat zij daar geen voorstander van zijn.³⁾

Na een schets van de achtergrond van de bepaling volgt een gedegen en gedetailleerde uiteenzetting van de betekenis van de verschillende delictsbestanddelen. Zeker nu de Hoge Raad zich nog niet over de reikwijdte van art. 5a WVV 1994 heeft kunnen uitlaten, is het interessant om te lezen hoe de auteurs daarover denken.

De wettekst spreekt over het (in ernstige mate) geschonden worden van de *verkeersregels* – meervoud dus. De vraag is of dit betekent dat meer overtredingen moeten zijn begaan (bijvoorbeeld twee verschillende tegelijkertijd of twee dezelfde achter elkaar), of dat één (ernstige) verkeersovertreding kan volstaan. Harteveld en Robroek zien in de wetsgeschiedenis aanknopingspunten voor beide opties. En zij kiezen, anders dan sommige andere auteurs⁴⁾, voor de opvatting dat één overtreding al kan volstaan. De ernst daarvan in de gegeven omstandigheden kan maken dat de verkeersregels in ernstige mate worden geschonden. Hun inhoudelijke argumenten vind ik overtuigend. Ten eerste zou de eis van een meervoud aan overtredingen tot een te beperkt bereik van art. 5a WVV 1994 leiden. Het voorbeeld wordt gegeven van iemand “die met 100 km/u op een zonnige middag in de zomervakantie door een woonwijk rijdt waar de maximumsnelheid 30 km/u is, terwijl talrijke kinderen op straat spelen” (p. 69). Het gedrag van deze persoon zou in de opvatting dat één ernstige verkeersovertreding niet volstaat, niet onder art. 5a WVV 1994 vallen. Ten tweede sluit een ‘kwantitatieve’ benadering niet goed aan bij de wijze waarop de Hoge Raad de (aanmerkelijke) schuld in art. 6 WVV 1994 benadert: voor de aanmerkelijkheid van deze schuld is niet het aantal overtredingen van belang (één overtreding kan dus voldoende zijn), maar het geheel van gedragingen, de aard en de ernst daarvan en de overige omstandigheden van het geval.⁵⁾ Volgens Harteveld en Robroek is hun standpunt te rijmen met het in de wettekst gehanteerde meervoud – verkeersregels – omdat dit zo kan worden gelezen dat “het stelsel van gedragsregels in het verkeer” in ernstige mate geschonden moet zijn – en dat kan ook door één overtreding (p. 69). Die lezing doet mij wat geforceerd aan. Natuurlijk bestaat er een stelsel van gedragsregels, en de wetgever kan daarop inbreuk maken – dit stelsel schenden –, bijvoorbeeld door daarin een *Fremdkörper* op te nemen. Maar in mijn ogen kan een verkeersdeelnemer door zijn gedrag geen stelsel van gedragsregels schenden. Hij kan door zijn gedrag één regel schenden, hij kan er twee of nog meer regels door schenden, maar daarmee

schendt hij niet ‘het stelsel’ van gedragsregels. Toch biedt de wettekst zeker wel ruimte voor hun opvatting, die ik als gezegd onderschrijf.⁶⁾ Ten eerste is volgens mij taalkundig prima te verdedigen dat het gebruikte meervoud niet impliceert dat meer dan één overtreding moet zijn begaan. Wanneer wordt gezegd dat door een gedraging ‘de verkeersregels’ worden geschonden, kan dat heel goed een gedraging zijn waardoor slechts één van die regels is overtreden. Ten tweede komt het wel vaker voor dat de wet de meervoudsvorm gebruikt terwijl een meervoud toch niet is vereist. Zo spreekt art. 326 Sr over ‘listige kunstgrepen’ als oplechtigingsmiddel; de inzet van een enkele kunstgreep is echter voldoende voor strafbaarheid.

Een lastige vraag kan ook zijn wanneer sprake is van het *in ernstige mate* schenden van verkeersregels. De auteurs reiken twee aanknopingspunten aan om het ‘in ernstige mate’ in te vullen (p. 70, 71). Het eerste is de strenge rechtspraak van de Hoge Raad over roekeloosheid (zie hierna), volgens welke roekeloosheid niet samenvalt met wat daaronder in het normale taalgebruik – onberaden – wordt verstaan. Omdat het de bedoeling van de wetgever is in meer gevallen roekeloosheid te kunnen aannemen – over de band van art. 5a WVV 1994 –, moet ervan worden uitgegaan dat gedrag dat volgens die rechtspraak nog geen roekeloosheid oplevert, wel voldoende kan zijn voor art. 5a WVV 1994. Interessant is dan ook de gedachte van de schrijvers dat voor de invulling van het ‘in ernstige mate’ de verkeersregels overtreden het normale spraakgebruik (meer) richtinggevend kan zijn. Opgemerkt zij wel, dat dit inderdaad kan *als* van de door hen gehuldigde opvatting wordt uitgegaan dat één ernstige overtreding voldoende kan zijn voor art. 5a WVV 1994. Geldt de eis van meer overtredingen, dan loopt art. 5a WVV 1994 al snel uit de pas met het taalgebruik. Zie het zo-even genoemde voorbeeld van de bestuurder die met 100 km/u door een woonwijk rijdt waarbij sprake is van één ernstige verkeersovertreding. Ik kan me voorstellen dat dit naar normaal spraakgebruik roekeloos rijgedrag is. Een tweede aanknopingspunt wordt aangetroffen in de wetsgeschiedenis, waar wordt opgemerkt dat voor een ernstige schending van verkeersregels ook van belang is “dat de verdachte bij zijn gedragingen geen acht heeft geslagen op (mogelijke) andere verkeersdeelnemers” (p. 71). Volgens de auteurs doet dit denken aan de bewezenverklaringen van roekeloosheid die in de strenge jurisprudentie van de Hoge Raad wel in stand zijn gelaten.

Art. 5a WVV 1994 vereist opzettelijk handelen. Het opzet dient gericht te zijn op de verkeersovertreding(en) én op het in ernstige mate overtreden van de verkeersregels. In (het bewijs van) dit ‘dubbel opzet’ zien Harteveld en Robroek geen onoverkomelijke problemen. Wat betreft het opzet op de verkeersgedragingen wijzen zij erop dat de meeste van de in art. 5a WVV 1994 genoemde verkeersovertredingen weliswaar ook

niet-opzettelijk kunnen worden verricht (denk bijvoorbeeld aan het overschrijden van de snelheidslimiet), maar dat dit niet geldt voor de gevallen “die de minister onder het bereik van art. 5a WVV 1994 heeft willen brengen. Het zal veelal gaan om verkeersgedrag waarbij het gegeven de context, de langdurigheid of de veelheid aanvaardbaar zal zijn met bewijsconstructies te werken, waarin behoudens contra-indicaties wordt aangenomen dat die niet anders dan opzettelijk gepleegd kunnen zijn. Des te groter het potentiële gevaar (het rijden door een woonwijk met veel spelende kinderen), des te ruimer het tijdsbestek (langdurig veel te hard rijden) en des te meer verkeersovertredingen zijn gepleegd (verschillende keren door rood rijden), des te ongelooftwaardiger wordt de stelling dat sprake is van louter onvoorzichtig handelen” (p. 72). De auteurs vervolgen hun redenering met de tweede stap: “Wanneer kan worden vastgesteld dat sprake is van het met opzet plegen van een of meer verkeersovertredingen, lijkt ons dat voor het bewijs van het opzet op de ‘ernstige mate’ veelal kan worden teruggevallen op de constructie van het voorwaardelijk opzet. Ieder redelijk denkend normaal mens is er zich van bewust dat door het plegen van verkeersgedrag zoals dat hiervoor als ernstig werd bestempeld, het stelsel van gedragsregels in het wegverkeer in ernstige mate wordt geschonden. Wanneer kan worden aangenomen dat de verdachte een redelijk denkend normaal mens is, kan worden beredeneerd dat door die verkeersovertreding(en) met opzet tóch te plegen, bewust de aanmerkelijke kans is aanvaard dat daarmee het stelsel van gedragsregels in het wegverkeer in ernstige mate is geschonden” (p. 72, 73). Mij komt de eerste stap in deze redenering zonder meer juist voor, maar is bij het zetten van de tweede stap voorzichtigheid geboden. Wat betreft de eerste stap: er zijn zeker gevallen waarin duidelijk zal zijn dat verkeersregels opzettelijk zijn overtreden en niet uit onoplettendheid (bijvoorbeeld bij langdurig veel te hard rijden). De tweede stap is echter minder overtuigend indien de duidelijke gevallen uit de eerste stap in feite de gevallen zijn waarin de verkeersregels in ernstige mate zijn overtreden. Want men kan wel zeggen dat de dader doorgaans opzet heeft op het overtreden van de verkeersregels in de gevallen dat hij (objectief) de verkeersregels in ernstige mate heeft overtreden, maar daaruit volgt dan niet dat de dader dus ook wel (voorwaardelijk) opzet zal hebben op het in ernstige mate overtreden van de verkeersregels. Het in ernstige mate overtreden zijn van de regels wordt zo in feite twee keer gebruikt. Mij lijkt – en waarschijnlijk is dat ook wat de schrijvers bedoelen – dat slechts gezegd kan worden dat naarmate de regels ernstiger zijn overtreden, het meer voor de hand ligt dat des daders opzet niet alleen is gericht op de verkeersgedraging(en), maar ook op het in ernstige mate overtreden van de verkeersregels. Zeer juist overigens lijkt mij hun standpunt dat men bij het bewijs van het opzet in art. 5a WVV 1994 niet snel ‘last’ heeft van de in het Porsche-arrest geformuleerde regel: in gevallen waarin de verdachte door zijn eigen



Wanneer is sprake van ‘in ernstige mate’ schenden van verkeersregels?



6. Zie H.D. Wolswijk, A. Postma en B.F. Keulen, *Ernstige verkeersdelicten*, Den Haag: Paris 2017, p. 408.



Gedrag “waarvan het verbaast en onvoorzienbaar was het niet tot ernstige gevolgen heeft geleid”.



handelwijze niet alleen het leven van een ander in gevaar brengt maar ook zelf aanmerkelijk levensgevaar loopt (zoals bij een frontale botsing), dient de rechter in zijn oordeel te betrekken dat – behoudens aanwijzingen voor het tegendeel – naar ervaringsregelen niet waarschijnlijk is dat de verdachte de aanmerkelijke kans dat een frontale botsing met een tegemoetkomende auto zal plaatsvinden, en hij als gevolg van zijn gedraging zelf het leven zal verliezen, eveneens op de koop toe neemt.⁷ Deze overweging bemoeilijkt wel het bewijs van het dodingsopzet (daarover ging het arrest)⁸, maar voor overtreding van art. 5a WVV 1994 is geen opzet op de dood van de ander vereist, zelfs geen opzet op het veroorzaken van levensgevaar of gevaar voor letsel. Het voor een ander te duchten levensgevaar of gevaar voor zwaar lichamen letsel is immers een geobjectiverd bestanddeel.

Interessant is ook de uiteenzetting over dat vereiste gevaar. Harteveld en Robroek bepleiten om het gevaarsvereiste niet op dezelfde wijze in te vullen als bij art. 5 WVV 1994 (zie hiervoor), maar om dit wat sterker aan te zetten. Daarvoor dragen zij sterke argumenten aan: het gaat bij art. 5a WVV 1994 om een beduidend ernstiger misdrijf dan bij art. 5 WVV 1994, het gaat om een ander type gevaar (levensgevaar en gevaar voor zwaar letsel versus gevaar voor de verkeersveiligheid) en art. 5a WVV 1994 kent niet de ‘waardoor gevaar kan worden veroorzaakt’-variant. En ten slotte ziet deze bepaling ook op ander verkeersgedrag, namelijk gedrag “waarvan het verbaast en onvoorzienbaar was dat het niet tot ernstige gevolgen heeft geleid” (p. 75, 76). De auteurs zien meer in aansluiting bij de gemeengevaarlijke misdrijven uit het Wetboek van Strafrecht, zoals brandstichting (art. 157 Sr). Volgens vaste rechtspraak is van een als gevolg van brandstichting te dulden levensgevaar niet al sprake indien brand is gesticht in een woning. Nodig is dat het levensgevaar ten tijde van de brandstichting naar algemene ervaringsregels voorzienbaar was. Van die voorzienbaarheid is, aldus de Hoge Raad, “in de regel” geen sprake indien de bewoners zich ten tijde van de brandstichting niet in de woning bevonden.⁹ Ook voor art. 5a WVV 1994 is volgens de auteurs “niet nodig dat er altijd sprake dient te zijn dat zich iemand anders op, rond of in de buurt van de weg bevindt naast de pleger. Voorstelbaar is dat er een gradueel verschil wordt aangenomen tussen verkeer dat regelmatig aanwezig pleegt te zijn (voldoende voor art. 5 WVV 1994) en verkeer dat in de regel (doorgaans dus) aanwezig pleegt te zijn, maar op het moment dat van het gewraakte verkeersgedrag onvoorzienbaar afwezig was en om die reden buiten schot is gebleven” (p. 76). Dat lijkt mij een genuanceerde, zij het niet steeds eenvoudig toe te passen benadering. De auteurs besluiten hun uiteenzetting met de nuttige kanttekening – het kan namelijk licht over het hoofd worden gezien – dat het gevaarsvereiste ook vervuld is als een medepassagier gevaar loopt, zodat alsdan het punt van de aanwezigheid van ander verkeer helemaal niet speelt.

De slotparagraaf van dit hoofdstuk gaat in op het tweede lid van art. 5a WVV 1994. Dat bepaalt dat bij de toepassing van het eerste lid mede in aanmerking wordt genomen de mate waarin de verdachte verkeerde – kort gezegd – onder invloed van drank of drugs. Met Fijnslijper vragen de schrijvers zich af of deze bepaling enige toegevoegde waarde heeft omdat dit nogal vanzelfsprekend is.¹⁰ Alcohol- of middelengebruik moet worden gezien als “een begeleidende omstandigheid die de ernst van verkeersgedrag en het gevaar dat daar het gevolg van is, kan kleuren” (p. 77). De veronderstelling is dus wel dat het gebruik van invloed is geweest op het verkeersgedrag¹¹, maar dat neemt de rechter in de praktijk doorgaans snel aan, zo laat de rechtspraak omtrent de schuld ex art. 6 WVV 1994 zien, waar alcohol- of middelengebruik ook een rol speelt bij de vraag of sprake is van aanmerkelijke schuld.¹² In dat opzicht bestaat wel verschil met alcohol- of middelengebruik als strafverzwarende omstandigheid bij het delict van art. 6 WVV 1994, het culpoos veroorzaken van een verkeersongeval met dood of letsel tot gevolg (art. 175 lid 3 WVV 1994). Daar kan de omstandigheid geheel los staan van het verkeersgedrag (besproken op p. 142, 143).

4. Culpoos veroorzaken van een ongeval met letsel of de dood tot gevolg

Hoofdstuk 6 bespreekt het schuld delict van art. 6 WVV 1994, het aan de verkeersdeelnemer gerichte verbod zich zodanig te gedragen dat een aan zijn schuld te wijten verkeersongeval plaatsvindt waardoor een ander wordt gedood of waardoor een ander zwaar lichamen letsel wordt toegebracht of zodanig lichamen letsel dat daaruit tijdelijke ziekte of vermindering in de uitoefening van de normale bezigheden ontstaat. Onduidelijkheid en verschil van mening bestaan nog steeds over de vraag of de schuld betrokken is op zowel het ongeval als het ernstige gevolg in de vorm van dood of letsel (zo was het onder art. 36 WVV (oud), de voorganger van art. 6 WVV), óf dat enkel het ongeval aan de schuld van de dader te wijten hoeft te zijn en het ernstige gevolg dus een geobjectiverd bestanddeel is. Net als in de vorige, zesde druk (maar anders dan in de door Otte bewerkte vijfde druk) wordt het standpunt ingenomen dat de schuld alleen ziet op het ongeval (p. 82). Overigens lijkt mij dan de titel van het hoofdstuk – ‘Het culpoos veroorzaken van dood of zwaar lichamen letsel’ – minder gelukkig gekozen, nu deze toch suggereert dat de schuld ook betrokken is op de dood of het letsel. De Hoge Raad heeft zich over deze kwestie nog niet expliciet uitgelaten.¹³ Nu is het wel zo dat de Hoge Raad in de standaardoverweging met betrekking tot de verkeersschuld spreekt over schuld aan het verkeersongeval (“Vooropgesteld moet worden dat in cassatie slechts kan worden onderzocht of de schuld aan het verkeersongeval in de zin van art. 6 WVV 1994 uit de door het

7. HR 15 oktober 1996, NJ 1997/199 m.nt. 't Hart, VR 1997/160 m.nt. Dijkstra.
8. Tot op zekere hoogte; de regel maakt het bewijs van dodingsopzet geenszins onmogelijk, zoals de auteurs laten zien op p. 87 e.v. Zie hierover vooral A.A. van Dijk, *Opzet, kans en keuzes. Een analyse van doodslag in het verkeer*, Zutphen: Paris 2017.
9. HR 17 februari 2009, NJ 2009/120.
10. ‘Roekeloze rijders’ en rare wetgeving (deel 2), VR 2020/2.
11. Zie ook R. ter Haar & M. Hornman, ‘Het opzettelijk in ernstige mate schenden van de verkeersregels’, NTS 2021/4, p. 23.
12. Zie bijvoorbeeld HR 29 april 2008, NJ 2008/439 m.nt. Keijzer, VR 2008/84.
13. Deze kwestie staat doorgaans ook niet op scherp omdat, zo merken de auteurs terecht op, de situatie dat het ongeval wel maar het daarmee in causaal verband staande ernstige gevolg niet aan verdachtes schuld is te wijten, zich niet licht zal voordoen.

Hof gebezigde bewijsmiddelen kan worden afgeleid¹⁴⁾, en niet ook over schuld aan de dood of het letsel. Wellicht is dat een aanwijzing dat inderdaad alleen het ongeval en niet ook de dood of het letsel aan de schuld van de dader hoeft te wijten te zijn. Maar zeker is dat weer niet, nu een argument van de voorstanders van het standpunt dat ook het ernstige gevolg aan schuld te wijten moet zijn, luidt dat de zinsnede 'een verkeersongeval waardoor een ander wordt gedood of waardoor ...' als samenhangend geheel moet worden beschouwd. Alsdan impliceert de standaardoverweging geenszins dat dood of letsel buiten het schuldverband staat, want vanuit die optiek is het juist niet nodig om expliciet te vermelden dat niet alleen het ongeval maar ook de dood of het letsel aan schuld te wijten moet zijn.

In de paragrafen 6.4 en 6.5 worden respectievelijk de (materieelrechtelijke) inhoud en het bewijs van het bestanddeel schuld besproken. Keulen is daar in zijn recensie van de zesde druk uitgebreid op ingegaan. Bij de bespreking van de inhoud van de schuld veroorloof ik mij een kanttekening ten aanzien van de volgorde van behandeling van de verschillende onderdelen van de culpa. Zoals ook in eerdere drukken wordt eerst het onvoorzichtige handelen besproken, dan de verwijtbaarheid van het onvoorzichtige handelen en ten slotte het aanmerkelijke van het onvoorzichtige handelen. Ik vraag mij af of dat de meest logische volgorde is nu het aanmerkelijke van de schuld betrekking heeft op het onvoorzichtige handelen en niet op de verwijtbaarheid ervan.¹⁵⁾ Licht dan bespreking van het aanmerkelijke van het onvoorzichtige handelen voorafgaand aan de verwijtbaarheid van het aanmerkelijk onvoorzichtige handelen niet meer voor de hand? Die volgorde houden de auteurs zelf in het in paragraaf 6.5.5 geformuleerde beoordelingskader voor het bewijs van schuld, dat mij zeer behulpzaam voorkomt, ook aan. Met betrekking tot dat bewijs kent paragraaf 6.5 nog twee voor de praktijk welkome aanvullingen. De eerste handelt over de grondslag van de tenlastelegging en de tenlastegelegde mate van schuld (paragraaf 6.5.1), waarin wordt ingegaan op de eisen die aan een tenlastelegging van overtreding van art. 6 WVV 1994 worden gesteld. De tweede betreft de bespreking van de tussen aanmerkelijke schuld en roekeloosheid in liggende schuldgradatie 'zeer onvoorzichtig (of onoplettend, onachtzaam) rijgedrag' (paragraaf 6.5.6). Deze tussencategorie, die in tenlasteleggingen nogal eens wordt gebezigd, is primair van belang voor de straftoemeting. De auteurs wijzen op de ongelukkige omstandigheid dat in de landelijke oriëntatiepunten voor de straftoemeting en de Richtlijn voor strafvordering verkeersongevallen, gevaarlijk verkeersgedrag en verlaten plaats ongeval met twee tussencategorieën wordt gewerkt: ernstige schuld en zeer hoge mate van schuld, en dus niet spoort met de tenlasteleggingspraktijk.

Nieuw ook is de daarop aansluitende paragraaf (6.5.7), 'Het bewijs van schuld: roekeloosheid'. Indien de schuld bestaat in roekeloosheid, worden op grond van art. 175 lid 2 WVV 1994 de strafmaxima uit lid 1 verdubbeld. Eerst wordt de roekeloosheidsjurisprudentie van de Hoge Raad van vóór de wetswijziging van 1 januari 2020 behandeld. De Hoge Raad hanteert daarin als criterium voor roekeloosheid of het gaat om een situatie "waarin door de buitengewoon onvoorzichtige gedraging van de verdachte een zeer ernstig gevaar in het leven is geroepen, alsmede dat de verdachte zich daarvan bewust was, althans had moeten zijn".¹⁶⁾ De auteurs bespreken enkele zaken waarin, tegen het advies van de A-G in, de veroordeling door het hof wegens roekeloosheid geen stand houdt. Zij laten in het midden of aan deze en vele andere cassaties vooral een motiveeringsgebrek ten grondslag ligt of dat de Hoge Raad materieelrechtelijk heel hoge eisen stelt en het zojuist weergegeven criterium dus zeer strikt invult. De wetgever dacht in elk geval het laatste en vond dat de Hoge Raad een andere, strengere koers was gaan varen dan hij met de invoering van roekeloosheid als strafverzwarende omstandigheid (in 2006) voor ogen had. Vervolgens komt de uit onvrede over die strenge koers geboren wetswijziging van 1 januari 2020 aan de orde. Deze heeft geleid tot een aanvulling van art. 175 lid 2 WVV 1994: 'Van roekeloosheid is in elk geval sprake als het gedrag tevens als een overtreding van artikel 5a, eerste lid, kan worden aangemerkt.' Aldus zijn er nu twee wegen (art. 5a WVV 1994 spreekt van 'in elk geval') die tot een bewezenverklaring van roekeloosheid kunnen leiden. Met deze wetswijziging heeft de wetgever beoogd het bereik van roekeloosheid te verruimen en dit meer in lijn te brengen met de oorspronkelijke bedoeling van de wetgever (in 2006 dus). De auteurs laten zien dat de door hen besproken zaken waarin het oordeel dat van roekeloosheid sprake was in cassatie geen stand hield, nu via art. 5a WVV 1994 wel tot een bewezenverklaring van roekeloosheid zouden leiden. In dit verband merken zij ook het volgende op: "Opvallend is dat de situaties waarin de Hoge Raad het bewijs van roekeloosheid in stand liet, er telkens sprake was van meer dan het zich snel, gevaarlijk en/of onder invloed van A naar B willen verplaatsen. Er is in iedere zaak iets anders dat het roekeloze verkeersgedrag verklaart. Dit terwijl het criterium van de Hoge Raad op zichzelf ruimte biedt om meer situaties als roekeloos aan te merken" (p. 127). Inderdaad kan dat criterium – de verdachte roept door een buitengewoon onvoorzichtige gedraging een zeer ernstig gevaar in het leven, waarvan hij zich bewust was, althans had willen zijn – meer en minder streng worden ingevuld. Vanwege de koppeling tussen roekeloosheid en art. 5a WVV 1994 lijkt "[h]et benutten van eventuele ruimte binnen de oude jurisprudentie [...] echter niet altijd meer nodig" (p. 127). De vraag rijst dan wel wat er gaat gebeuren als het benutten van die ruimte wel 'nodig' is, dus als het gaat om verkeersgedrag dat niet over de band van art. 5a WVV 1994 als roekeloosheid kan worden aangemerkt. Als qua ernst van de verkeersfout een groot verschil zou



Als schuld bestaat in roekeloosheid, worden de strafmaxima van art. 175 lid 1 WVV 1994 verdubbeld.



14. Zie bijvoorbeeld HR 1 juni 2004, NJ 2005/252 m.nt. Knigge, VR 2005/30.
15. Zoals voor strafbaarheid wegens een opzettelijk wel verwijtbaarheid is vereist maar deze niet aanmerkelijk hoeft te zijn, zo geldt bij het schuld delict evenmin dat de verwijtbaarheid aanmerkelijk moet zijn (vgl. Knigge in zijn noot onder HR 1 juni 2004, NJ 2005/252). Dat de verwijtbaarheid 'voldoende' moet zijn (HR 7 februari 2012, NJ 2012/119), is iets anders.
16. Zie bijvoorbeeld HR 15 oktober 2013, NJ 2014/25 m.nt. Keijzer, VR 2014/4.
17. Een vergelijking van de rechtspraak over feiten die zich vóór de wetswijziging hebben afgespeeld met rechtspraak over feiten die zich daarna hebben afgespeeld, zal overigens nog niet zo eenvoudig zijn. De strenge rechtspraak over roekeloosheid hangt immers ook samen met het feit dat vóór de wijziging gedragingen als te hard rijden en bumperkleven als aparte strafverzwarende omstandigheden waren opgenomen in art. 175 lid 3 WVV 1994 en de Hoge Raad van oordeel was dat de enkele vaststelling dat de verdachte zich schuldig heeft gemaakt aan een of meer van die in lid 3 opgenomen gedragingen, doorgaans onvoldoende is om roekeloosheid aan te nemen (voorkoming van 'dubbeltelling'). De wetswijziging heeft lid 3 echter grotendeels 'uitgekleed': gedragingen als te hard rijden en bumperkleven zijn overgeheveld van lid 3 naar art. 5a WVV 1994. Overigens is dit een andere kwestie dan de door de auteurs op p. 129 en 130 besproken 'reflexwerking', waar het gaat om een vraag van overgangsrecht, dus over de berechting ná de wetswijziging van feiten begaan vóór de wetswijziging.



Het boek verschaft een uitstekend beeld van het verkeersrecht.



bestaan tussen de gevallen van roekeloosheid onder de oude, strenge jurisprudentie en de gevallen die via art. 5a WVV 1994 als roekeloosheid worden aangemerkt, is denkbaar dat de Hoge Raad zijn koers enigszins bijstelt door het onder die oude jurisprudentie gehanteerde criterium soepeler toe te passen, of door een nieuw, ruimer criterium te hanteren.¹⁷⁾ Deze kwestie wordt in het bijzonder relevant als de Hoge Raad, anders dan Harteveld en Robroek, op het standpunt blijkt te staan dat voor art. 5a WVV 1994 één ernstige verkeersovertreding niet voldoende is (zie hiervoor).

In dezelfde paragraaf wordt ook een punt besproken dat Vellinga al eerder in een bijdrage aan dit tijdschrift aan de orde heeft gesteld.¹⁸⁾ Van overtreding van art. 6 WVV 1994 kan slechts sprake zijn indien er schuld is aan (in elk geval) het ongeval. De vraag is nu hoe dit zich verhoudt tot de aan overtreding van art. 5a WVV 1994 gekoppelde roekeloosheid. Voor overtreding van art. 5a WVV 1994 is opzet op het in ernstige mate overtreden van de verkeersregels nodig, terwijl het te duchten levensgevaar of gevaar voor zwaar lichamenteel letsel is geobjectiveerd. Daarmee impliceert overtreding van art. 5a WVV 1994 niet zonder meer schuld aan het ongeval (ook al zal dat veelal wel het geval zijn). Betekent de koppeling nu dat bij overtreding van art. 5a WVV 1994 ‘automatisch’, dus zonder dat schuld aan het ongeval hoeft te worden vastgesteld (en die dus kan ontbreken), toch sprake is van schuld die bestaat in roekeloosheid? Het antwoord van Harteveld en Robroek luidt ontkennend. In hun visie moet in de eerste plaats de schuld aan het ongeval bewezen kunnen worden; vervolgens moet worden vastgesteld dat “a) [...] die schuld zijn grondslag vindt in het opzettelijk in ernstige mate schenden van het stelsel van gedragsregels in het wegverkeer en b) [...] daarvan levensgevaar of gevaar voor zwaar lichamenteel letsel voor een ander te duchten was” (p. 128, 129). Deze benadering spreekt aan en past bij het karakter van roekeloosheid als strafverzwaringgrond: pas als schuld aan het ongeval is vastgesteld, wordt bekeken of verzwaring van het strafmaximum aan de orde is, hetgeen het geval is indien *deze* schuld bestaat in roekeloosheid.

5. Overige hoofdstukken

De overige hoofdstukken zijn vanzelfsprekend ook geactualiseerd.¹⁹⁾ Ik noem hier slechts het verwerken van de nieuwe wetgeving omtrent rijden onder invloed van drugs: hoofdstuk 8 bespreekt het verbod opgenomen in art. 8 WVV 1994; hoofdstuk 11, over controle en opsporing, gaat in op de medewerkingsverplichting aan onder meer de speekselproef (art. 160 WVV 1994).

Over een paar hoofdstukken nog een enkele opmerking. In hoofdstuk 3 (paragraaf 3.3) wordt kort ingegaan op de rangorde tussen algemene regels, plaatselijke maatregelen (verkeersborden) en aanwijzingen: plaatselijke maatregelen gaan boven algemene regels en aanwijzingen gaan

weer boven algemene regels en plaatselijke maatregelen. Als voorbeeld wordt genoemd de verkeerslichten die boven de normale voorrangregeling gaan. Het voert wellicht te ver voor dit boek, maar ik ben wel benieuwd hoe de auteurs denken over de situatie, zoals die onder meer in Groningen voorkomt, dat bij een kruispunt alle verkeerslichten voor fietsers tegelijk op groen staan. Gelden hier geen voorrangregels (kan dat eigenlijk wel)? Hebben op de weg aangebrachte haaiantanden nog een functie? Of geldt de regel ‘rechts gaat voor’? In de praktijk blijkt hier onduidelijkheid over te bestaan.²⁰⁾

Hoofdstuk 7 behandelt art. 7 WVV 1994, het verbod de plaats van een ongeval te verlaten. Dit verbod richt zich volgens deze bepaling tot ‘degene die bij een verkeersongeval is betrokken of door wiens gedraging een verkeersongeval is veroorzaakt’. Inderdaad is hieruit, in de woorden van de auteurs, “slechts met enige moeite” af te leiden aan wie het verlaten van de plaats van een ongeval nu verboden is (p. 146). Al in de vorige druk is getracht om meteen in de inleiding van het hoofdstuk enige verheldering te verschaffen over deze twee kwaliteiten, dus de betrokkene bij een ongeval en de veroorzaker van een ongeval. Gewezen wordt op de oorsprong van de huidige tekst, het oude art. 30 WVV 1935. De betrokkene bij een ongeval (eerste categorie van art. 7 WVV 1994) zou overeenkomen met de betrokkene bij een ongeval ontstaan als gevolg van een botsing, aan- of overrijding met een door hem bestuurd voertuig (eerste categorie van art. 30 WVV 1935); de veroorzaker van een ongeval (tweede categorie van art. 7) met degene die betrokken was bij een ongeval ontstaan als gevolg van een handeling *ter voorkoming* van een botsing, aan- of overrijding (tweede categorie van art. 30 WVV 1935). “In die visie”, zo wordt eraan toegevoegd, “is de betrokkene zelf – fysiek – onzacht in aanraking gekomen met een verkeersobject en de veroorzaker is slechts abstract bij het ongeval betrokken” (p. 146). Deze toelichting op de twee kwaliteiten is zonder meer een verbetering. Toch zal het voor de lezer die voor het eerst met deze bepaling kennismaakt nog steeds lastig zijn een beeld te krijgen van de scenario’s waarop de twee kwaliteiten betrekking hebben (wat betekent ‘abstract bij het ongeval betrokken’?)²¹⁾ Hij mag hier nog wat meer bij de hand worden genomen; een voorbeeld zou verhelderend kunnen werken. Maar misschien onderschat ik de lezer wel.

6. Afsluiting

Zoals in de inleiding van deze bespreking al is aangegeven, maar ik herhaal het graag, is de bewerking van dit mooie boek wel aan Harteveld en Robroek toevertrouwd. Het verschaft een uitstekend beeld van het verkeersrecht. In het bijzonder de uiteenzettingen over art. 5a WVV 1994 en de aan deze bepaling gekoppelde roekeloosheid zullen hun invloed doen gevoelen op de in de jurisprudentie uit te zetten koers.

18. W.H. Vellinga, ‘Aanscherping van de strafrechtelijke aansprakelijkheid voor ernstige verkeersdelicten’, VR 2019/20.

19. De verwijzing naar de rechtsmachtbepaling op p. 160 is overigens nog niet ‘geüpdatet’. Gedoeld wordt daar op de toepasselijkheid van de Nederlandse strafwet op basis van het actief nationaliteitsbeginsel; de relevante bepaling daarvoor was art. 5 Sr, maar is nu art. 7 Sr; zie ook p. 83.

20. Zie hierover N. Sturris, ‘Groen licht voor alle fietsers’, VR 2017/141.

21. Dat een scheiding tussen de twee categorieën in de rechtspraak en de literatuur toch niet goed houdbaar is gebleken, zoals de auteurs tevens vermelden, is een ander verhaal.