

# Het proefschrift ‘Het stelsel van het wegverkeer’ in retrospectief

Beste lezer,

Deze bijdrage is de eerste in een nieuwe serie waarvoor onze onlangs overleden hoofdredacteur prof. mr. Niels Frenk dit voorjaar het initiatief nam. De bedoeling van deze dissertatiereeks is om auteurs de gelegenheid te geven hun proefschrift nog eens onder de loep te nemen en te reflecteren op de veranderingen in de rechtsontwikkeling en (mogelijk) in de eigen gedachten. Vanzelfsprekend gaan alle dissertaties over een onderwerp op het gebied van verkeersrecht, aansprakelijkheid, schade of verzekering.

In de eerste aflevering blikt prof. mr. M. Otte terug op zijn proefschrift *Het stelsel van gedragsregels in het wegverkeer*, dat hij in 1993 in Tilburg verdedigde.

De redactie wenst u veel leesplezier.

## Inleiding

“ .....  
*Veiligheid, vlotheid (doorstroming) en vertrouwen.*  
 .....”

Op 26 november 1993 verdedigde ik aan de Katholieke Universiteit Brabant het strafrechtelijke proefschrift ‘Het stelsel van gedragsregels in het wegverkeer’. Mijn promotor was M.S. Groenhuijsen. Bijna 20 jaar later heb ik op verzoek van de redactie mijn dissertatie herlezen en probeer ik het wetenschappelijk en praktisch gewicht van mijn onderzoek in retrospectief te beoordelen.

## Hoofdpijnen onderzoek

Het onderzoek was gericht op het omlijnen van de betekenis van het stelsel van gedragsregels in het wegverkeer. Bijzondere aandacht werd

geschonken aan de verhouding tussen de specifieke voorschriften in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens en de algemene gevaarsbepaling van de Wegenverkeerswet. Ik behandelde die thema's aan de hand van de eisen die aan het gedrag van de weggebruiker kunnen worden gesteld en hoe die eisen wettelijk het beste kunnen worden vormgegeven.

De eisen aan de verkeersdeelnemer zijn primair neergelegd in de verkeersregels en verkeerstekens. De hectiek van het verkeer brengt echter mee dat die regels en tekens niet altijd een afdoende antwoord bieden op de zich voordoeende gevaren in het verkeer. Soms kan het onveiliger zijn om een verkeersvoorschrift op te volgen dan er van af te wijken. Ter vermijding van een ongeval zal een verkeersdeelnemer soms gedwongen zijn een regel te overtreden. In dat spanningsveld werden ten tijde van mijn onderzoek drie ijkpunten aanwezig geacht die het verkeersrecht en het gedrag van de verkeersdeelnemers behoorden te beheersen: veiligheid, vlotheid (doorstroming) en vertrouwen. Deze ijkpunten werden algemeen aangemerkt als beginselen die tot de bronnen van het verkeersrecht behoorden.

Als jonge promovendus was ik niet overtuigd van de validiteit van deze trias. In afwijking van de algemene opvatting pleitte ik tegen de erkenning van de vlotheid als zelfstandig beginsel. Een beginsel verleent zicht op de aard en de betekenis van verkeersregels, maar ik kon in de verkeersregels noch in de rechtspraak een beginsel ontwaren dat de vlotheid of doorstroming centraal stelde. Ik concentreerde het verkeersrecht rond het veiligheidsbeginsel. Vlotheid of doorstroming merkte ik aan als een belangrijk economisch en particulier belang, maar voor het recht merkte ik de vlotheid aan als ondergeschikt aan het veiligheidsbeginsel. Alleen wanneer de veiligheid het toelaat, mag de verkeersdeelnemer zich vlot gedragen. De daarvoor aanwezige ruimte wordt afgebakend door de veiligheidsregels in het RVV.

Naast het veiligheidsbeginsel situeerde ik het vertrouwensbeginsel: bij eigen regelconform gedrag ontstaat het in beginsel gelegitimeerde vertrouwen dat de ander zich eveneens overeenkomstig de voor hem geldende verkeersregels zal gedragen. Voor de verhouding tussen het veiligheids- en het vertrouwensbeginsel betekende dit dat het stelsel van gedragsregels wordt gedomineerd door het veiligheidsbeginsel en dat op grond van de afstemming tussen de verkeersregels het vertrouwensbeginsel ontstaat. Dit kader verdient nadere invulling omdat

# 1 van gedragsregels in retrospectief <sup>1)</sup>

Prof. mr. M. Otte\*

het verkeer niet altijd verloopt volgens het wettelijke stramien. Ook in 1993 was er sprake van massale verkeersovertredingen die de noodzaak van een preciezere afbakening eisten. Ik bepleitte toentertijd ook de introductie van de vertrouwensregel die in individuele verkeerssituaties gestalte moest krijgen: niet op het wettelijke niveau, maar in de feitelijke verhoudingen van het wegverkeer.

Ik bepleitte het honoreren van een vergaand vertrouwen op de wettelijke regel. Gelet op de doelstelling van het verkeersrecht, het tegengaan van ongevallen, is iedere verkeersdeelnemer gehouden regelconform verkeersgedrag te plegen aan oplettendheid. Doorslaggevend zijn de aanwezige indicaties om het regelconforme gedrag bij te stellen. Deze indicaties kan men zien als bijzondere omstandigheden die achtereenvolgens kunnen bestaan uit bijzondere zorgplichten, bijzondere ervaringsregels en de waarneming van een regelafwijking door een andere verkeersdeelnemer. De oplettende verkeersdeelnemer dient zijn gedrag af te stemmen op de foute verkeersgedraging van de ander. In weerwil van de heersende opvatting koos ik voor een beperkt aantal indicaties om het eigen rijgedrag bij te stellen. Ik meende dat de noodzakelijke berekenbaarheid van het verkeer niet moet leiden tot onveilige besluiteloosheid, die kan ontstaan als de verkeersdeelnemer niet meer mag bouwen op goed verkeersgedrag van de ander. De aanwezigheid van een uitgekristalliseerd regelbestand leidde in mijn onderzoek tot een afwijzing van exogene grondslagen voor aansprakelijkheid, zoals algemene ervaringsregels en het verzwaren van de zorgplichten van de gemotoriseerde weggebruiker rekening te houden met fouten van zwakke verkeersdeelnemers als fietsers en voetgangers. De eis in een vroeg stadium te anticiperen op mogelijke overtredingen van ander verkeer vond ik dogmatisch niet te verantwoorden. Mijn pleidooi voor een sterke binding aan de wet leidde tot de opvatting dat het (verkeers)strafrecht niet elk verkeersgedrag kan bestrijken.

Een substantieel deel van het onderzoek handelde over de wettelijke vormgeving van gedragseisen. In het vierde hoofdstuk verdedig ik de opvatting dat de verkeersregels in het RVV moeten worden beschouwd als systematische specialiteiten van de algemene gevaarsbepaling in de WVV, thans art. 5 WVV. Als systeem vormt het RVV een verbijzondering van art. 5 WVV. Door die toepassing worden de vage normen van art. 5 WVV buiten werking gesteld; deze kunnen desnoods sanctieloos voortbestaan.

Dit hoofdstuk vormde uiteindelijk een aanloop voor mijn finale kritiek op het bestaansrecht van de vage en open normen van art. 5 WVV. Vage normen worden in het strafrecht maar ook in andere rechtsgebieden onontbeerlijk geacht. Het te beschermen rechtsgoed kan immers op zo veel verschillende wijzen worden aangetast dat de schier eindeloze variëteit aan gedragingen niet volledig is te vangen in concrete bepalingen. In een rechtsstelsel volstaan met zo precies mogelijke delictomschrijvingen (zoals in het huidige RVV) behelst daarom het risico dat talrijke gedragingen buiten de reikwijdte van het strafrecht blijven. De daaropvolgende behoefte aan een vangnetbepaling die ongeregelde misdadingen bestrijkt is ook zichtbaar in het verkeersrecht, en heeft geculmineerd in (de voorgangers van) art. 5 WVV. In het onderzoek ben ik de discussie over de vaagheid van de delictomschrijvingen van art. 5 WVV uit de weg gegaan en daarmee ook de discussie over het legaliteitsbeginsel. Mijn focus lag op de vraag naar de meerwaarde van dergelijke vage normen voor de weggebruiker. Deze kan voor de afwikkeling van zijn voorgenomen verkeersgedrag aan de vage normen uit art. 5 WVV geen relevante informatie ontleen. Anders gezegd, deze bepaling bezit geen gedragsregulerende functie, hetgeen in het verkeersrecht van cruciale betekenis is. In de loop van bijkans honderd jaar is voortdurend het bestaansrecht van de AMvB waarin het RVV is gegoten gebillijkt door te verwijzen naar de snelle aanpassingsmogelijkheden teneinde te kunnen inspelen op gewijzigde omstandigheden in het verkeer. Deze benadering maakt een vangnetbepaling minder noodzakelijk. Daar komt bij dat het RVV de mogelijkheid biedt van – minder vage – vangnetbepalingen voor ongeregelde situaties. Gedacht kan worden aan het oude art. 49 RVV 1966: de bestuurder moet bij het bepalen van zijn snelheid in het bijzonder rekening houden met de aard en gesteldheid van de weg, de toestand en de lading van zijn voertuig, de weersomstandigheden en de dichtheid van het verkeer. Hij moet zijn snelheid verminderen en zo nodig stoppen wanneer de omstandigheden dit vereisen, in het bijzonder in het geval van mist en andere omstandigheden die het zicht belemmeren. Hij moet in staat zijn zijn voertuig tot stilstand te brengen binnen de afstand die hij kan overzien en waarover deze vrij is. Een andere door mij voorgestelde sluitingsregel komt vrijwel overeen met het bestaande art. 54 RVV: weggebruikers die een bijzondere gedraging verrichten, zoals wegrijden, achteruitrij-

De oplettende verkeersdeelnemer dient zijn gedrag af te stemmen op de foute verkeersgedraging van de ander.

\* Senior raadsheer bij het Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden, tevens Hoogleraar Organisatie rechtspleging aan de Rijksuniversiteit Groningen.

1. Dissertatie Tilburg, Katholieke Universiteit Brabant. Uitgegeven te Arnhem: Gouda Quint, 1993, 313 p.

den, uit een uitrit de weg oprijden, van een weg een inrit inrijden, keren, moeten het overige verkeer voor laten gaan.



Mijn pleidooi mondde uit in een uitgebreid reglement dat voor de verkeersdeelnemer een rijke bron van informatie over het meest wenselijke verkeersgedrag zou genereren. Pas bij een uitgekristalliseerd regelbestand kunnen tussen weggebruikers legitieme verwachtingen ontstaan. Tegen deze achtergrond meende ik dat vanwege het informatietekort vage normen misstonden. Een ontwikkelde samenleving wordt bestreken door steeds dichtere regelbestanden die eigen zijn aan de fijnmazige samenlevingsverbanden. De rechtsontwikkeling is bovendien eerder gebaat bij een zo gedetailleerd mogelijk regelbestand dan bij vage normen. Rechtszekerheid verdraagt zich beter met codificatie van zorgplichten in het verkeer in preciezere regels dan de ongeschreven plichten die eerder rechtsonzekerheid in het leven roepen.

## Het ontbreken van wetenschappelijk debat

In zijn bespreking van mijn proefschrift meende Jan Leijten dat ik met mijn aanval tegen de open norm van artikel 5 WVV een hattrick scoorde. De recensent kwam tot zijn lovende oordeel omdat "Otte zo scherp en in goede volgorde van belangrijkheid ziet wat tegen zijn gedachtengangen kon worden aangevoerd en waarbij Otte de verschillende bezwaren weerlegt". Ook mijn aanval op het juridische vlotheidsbeginsel vond Leijten geslaagd. Ik citeer het slot van zijn bespreking: "Slotsom: een niet alleen zeer goed, in de zin van degelijk, maar ook heel bijzonder proefschrift, getuigend van grote originaliteit, betrokkenheid en studiezijn. Een proefschrift dat intrigeert en (maar) dat ongetwijfeld bij velen als controversieel zal overkomen. Ook zullen zeker voorlopig weinigen zich er door laten overtuigen. Niet omdat het overtuigingskracht mist, dat allerminst maar omdat, naar ik heb geleerd, heel veel mensen zich niet willen laten overtuigen". Met zo'n boekbespreking kun je thuiskomen. De visitatiecommissie wetenschappelijk onderzoek deed er in dat tijdvak nog een schepje bovenop door het proefschrift afzonderlijk te noemen als bijzonder geslaagd. Enkele jaren later kwam de toenmalige hoogleeraar Michiel Herweijer met een beschouwing van vijf volgens hem voorbeeldige proefschriften, waartoe hij het mijne rekende.

Toentertijd voelde ik me hierdoor niet zo zeer voldaan als wel gerustgesteld dat het proefschrift er kennelijk toe deed, een plekje in het wetenschappelijk forum had verworven. Dat gevoel was niet van lange duur. Het zal velen overkomen, maar ik vind het altijd lastig om eigen werk te herlezen. Ik schrik van de wijdlofigheid, kromme zinnen, maar bovenal ben ik niet meer zo overtuigd van het eigen gelijk dat ik toen met verve aan mijn zijde had gedrapeerd. De boekbesprekingen lijden aan hetzelfde euvel waaraan ook ik mij in mijn eigen recensies van boeken en rapporten schuldig maak, het gerecenseerde boek wordt geprezen of gekritiseerd als het verwantschap respectievelijk deviaties met het eigen standpunt vertoont. Leijten zag het goed, er vindt nauwelijks wetenschappelijk debat plaats waarbij de inzichten van de onderzoeker worden gefileerd op cirkelredeneringen, inconsistenties en zo verder. Meestal probeert de commentator zijn eigen visie op het onderzoeksobject te ontvouwen, al dan niet mede aan de hand van het boek dat onder het vergrootglas ligt. Dat is de treurnis van een normatief discours dat de rechtsgeleerdheid nu eenmaal tekent, het vermeende juridische debat levert vaak nauwelijks een weging op van het betrokken proefschrift.

## Eigen terugblik

Mijn betoog was een uitgerekt pleidooi voor een fijnmazig en uitgebreid arsenaal aan precieze verkeersvoorschriften. Op de betekenis van die regels kom ik zo dadelijk nog uitvoerig terug, maar ik sta kort stil bij het oogmerk van dit pleidooi: de ondervanging van de algemene gevaarsbepaling van art. 5 WVV. Het stipuleren van een compleet verkeersreglement ten detrimente van de open normen van art. 5 WVV heeft bij nader inzien iets verkramppts. Niet omdat ik het werken met open normen fraai vind, maar omdat ik thans beter de behoefte van wetgever, beleidsmaker, openbaar ministerie en rechter onderken immer een vangnet te willen hebben voor ongeregelde gedragingen. Bij nader inzien had ik wel meer aandacht moeten besteden aan de Wet Mulder. Omdat vrijwel alle verkeersovertradingen administratiefrechtelijk worden afgehandeld, krijgt de strafrechter (met uitzondering van de zogeheten Mulderkamer bij het gerechtshof Arnhem-Leeuwarden) alleen nog zicht op de verkeersregels via de werking van de artikelen 5 en 6 WVV. Het verminderen van de bagatellen, zoals de wetgever de verkeersovertradingen aanduidde, heeft vergaande gevolgen gehad voor de discussie over aanrijdingen in het verkeer, zoals bestreken door art. 6 WVV. Een ander gevolg was dat art. 5 WVV nog meer in een lacune voorzorg bij gevaarzettende situaties in het verkeer dan vóór 1990 reeds het geval was. Vrij snel na de verdediging van mijn proefschrift trad ik toe tot de rechterlijke macht en werkte ik met art. 5 WVV. Sindsdien ben ik wel scherp blijven toetsen of de immer vage delictomschrijving werd vervuld met de soms gebrekkelijk uitgeschreven processen-verbaal van de politie, maar ik heb nimmer overwogen om de bepaling onverbindend te verklaren, zoals ooit een kantonrechter bij art. 25 WVV schijnt te hebben gedaan. Ik merk nog op dat de wetgever sinds 1993 meer waarde is gaan toekennen aan de open delictomschrijvingen, ook in andere rechtsgebieden. Ik wijs op art. 5.3 Wet Luchtvaart waar een identieke bepaling als art. 5 WVV is ingevoerd voor het luchtverkeer. De open normen als vangnetbepaling zijn dus niet op hun retour, maar leiden een bloeiend bestaan.

Verder terugblikkend op mijn proefschrift zie ik niet langer de meerwaarde van het ietwat geforceerde onderscheid tussen het vertrouwensbeginsel en de vertrouwensregel. Ik worstelde met de overkoepelende betekenis die aan een beginsel eigen is, maar in elke regel zit een beginsel verscholen, afzonderlijke duiding tussen beginsel- en regelniveau voegt niet veel toe.

Ik ben nog steeds overtuigd dat de in het verkeersstrafrecht geverseerde schrijvers ten onrechte een vlotheidsbeginsel verdedigen dat in de rechtspraktijk geen fundament bezit en ook dogmatisch onverdedigbaar is. Het was wat overmoedig om ten overstaan van auteurs van

formaat als Remmelink en Vellinga te betogen dat het vlotheidsbeginsel een non-issue was, maar mijn betoog dat vlotheid is toegestaan zolang de veiligheid het toelaat, staat als een huis. Ik heb nimmer een vonnis of arrest gezien waarin de vlotheid prevaleerde boven de veiligheid. Maar herlezing van mijn uiteenzetting brengt me thans wel de verzuchting: who cares? Het bestaansrecht van het vlotheidsbeginsel is alleen voor de paar verkeersstrafrechtelijke academici interessant, in de praktijk is er geen rechter die zich hierom bekommert. En terecht.

Ik begin over het vlotheidsbeginsel omdat tijdens de verdediging van mijn proefschrift de enkele jaren geleden overleden hoogleraar Wim Nieboer opponeerde met een vraag die ik toen niet goed kon beantwoorden en waarop ik na 20 jaar het antwoord nog steeds schuldig moet blijven.

Hij vroeg zich af, en ik paraphraseer, “of het vertrouwen in het verkeer wel gebaseerd mocht worden op een zelfstandig beginsel naast het veiligheidsbeginsel. Als dat niet zo zou zijn, waarom zwijgt de wet dan over het vertrouwensbeginsel? Het vertrouwensbeginsel zou als doel hebben de vergroting van de veiligheid, maar daarom zou het vertrouwen toch ondergeschikt zijn aan de veiligheid, en is daarmee niet ook het fundament voor een zelfstandig vertrouwensbeginsel verdwenen? Anders gezegd, waarom zou ook het vertrouwen niet te herleiden zijn tot het veiligheidsbeginsel? Immers, vertrouwen heeft alles te maken met inschatten omtrent de veiligheid en de onveiligheid door de verkeersdeelnemer. Dan hebben we het toch over de subjectieve individuele kans van het veiligheidsbeginsel? Maar voor dat persoonlijk cognitieve emotionele aspect van de veiligheid is geen afzonderlijk beginsel nodig. Veiligheid bewerkt vertrouwen en onveiligheid wantrouwen. Een gewone psychische causale relatie”.

Mogelijk heeft Nieboer gelijk, maar zou er sprake kunnen zijn van dogmatisch semantische schimmigheid? Het stelsel van geboden en verboden rust op de centrale gedachte van abstracte tot zeer concrete rechtsgoedkrenkingen. Het doorschouwen van het systeem van de wet verloopt langs inzichtelijker lijnen als er meer beginselen en deelbeginselen en subbeginselen worden onderscheiden die de sterk casuïstische problemen in de rechtspraktijk kunnen helpen oplossen. Als de twee betrokkenen bij een verkeersongeval zich beiden beroepen op de werking van het veiligheidsbeginsel die hen elk voor zich zou rechtvaardigen in het rijgedrag, blijft het vertrouwensbeginsel uitkomst bieden bij het conflicteren van plichten of rechten. Maar zoals gezegd, Nieboer had een tegenwerping die ik tot op heden lastig weerlegbaar vind.

“ De open normen als vangnetbepaling zijn niet op hun retour, maar leiden een bloeiend bestaan. ”

## De betekenis van de verkeersovertreding en de latere rechtsontwikkeling

Of mijn toenmalige ideeën stand hielden in het licht van de ontwikkeling van mijn eigen denken en dat van de rechtsontwikkeling sinds 1993, is een te grote vraag van de redactie van Verkeersrecht. Ik zal deze versmallen tot de vraag naar de betekenis van de verkeersregel en verkeersovertreding waar het gaat om strafrechtelijke aansprakelijkheid voor het veroorzaken van ongevallen.

Een onderbelichte lijn tijdens mijn onderzoek was de weerstand tegen te grote rechterlijke vrijheid bij het invullen van de open normen van art. 5 WVV. Deze weerstand is illustratief voor de immer voortdurende spanning tussen gesloten en open normen. Wie kent in het civiele recht niet de geschriften van Schoordijk en van zijn opposenten? De strijd is oud en nog zijn we niet verlost van de discussie. Moet de wetgever het voortouw nemen bij het *verbieden* van vrij algemeen omschreven gedrag en de rechter de precieze invulling overlaten of moet de wetgever vrij precies het gewenste gedrag *gebieden* en daarmee voorkomen dat de rechter op de stoel van de wetgever gaat zitten? Wie aan de oudere publicaties van R.J. Polak denkt, weet hoe hij de jurisprudentie over het toenmalige art. 25 WVV op een rij zette en concludeerde dat het gevolgsdelict door de rechter te gemakkelijk werd bewezen verklaard, terug geredeneerd vanuit de nare gevolgen van het gewraakte verkeersgedrag. Wat er ook zij van de validiteit van zijn aannames, op zich leren zijn waarschuwingen dat open normen de rechter veel vrijheid geven. Gelet op de cassatietechnische beperkingen is de vraag wie de feitenrechter controleert als deze geen innerlijke juridische rem heeft om bewijstechnisch streng te zijn bij de beoordeling van tenlasteleggingen die zijn gebouwd op art. 5 WVV.

Ik wil in dit hoofddeel van mijn terugblik de stelling poneren dat de strafrechter feitelijk op drift is waar het gaat om de duiding van de verkeersregel en verkeersovertreding, dat dit in het bijzonder zichtbaar wordt bij het culpose art. 6 WVV, maar dat ik tegelijkertijd meen dat de verdeeldheid misschien de recht(er)sontwikkeling wel het beste tekent.

Eerst de ontwikkelingen in rechtspraak en wet. Kort na verschijning van mijn proefschrift vond een afschuwelijke aanrijding plaats in het Zeeuwse Oost-Souburg. Een motorrijder had met een snelheid van pakweg 150 km per uur een 7-jarig meisje geschept, dat daaraan overleed. De verdachte had daarna gezegd dat het te hard rijden in de bebouwde kom hem een kick gaf. Afgezien van de juridische nasleep van dit ongeval, ontstond in de Tweede Kamer een heftige discussie over de hoogte van de strafmaat in deze zaken.

In diezelfde periode wees de Hoge Raad arrest in de inmiddels overbekende Porschezaak. Daarin

werd de feitenrechter duidelijk gemaakt dat bij roekeloos aandoend rijgedrag niet te lichtvaardig doodslag mag worden aangenomen.

Kort hierna kwam de wetgever met een ophoging van het strafmaximum tot 9 jaar teneinde de rechter in de gelegenheid te stellen hogere straffen op te leggen.

De daaropvolgende jaren bleek echter de rechter niet genegen om hoger te straffen bij in het bijzonder roekeloos rijgedrag en bezon de wetgever zich opnieuw. In een interessante brief aan de Tweede Kamer, gedateerd 28 april 2000, liet de Minister van Justitie weten dat een nieuwe wetgevingsoperatie aanstaande was. In de brief werd een vingerwijzing gegeven voor de nieuwe richting. Bij bepaalde overtredingen zou sprake zijn van een doleuse component, zoals bij forse overschrijding van de snelheidslimiet. In die gevallen zou een hogere straf gerechtvaardigd zijn. De uitkomst is bekend. In 2007 trad een gewijzigd art. 175 WVV in werking, waarin naast de gewone culpa in het tweede lid de roekeloosheid als strafverzwarringsgrond werd opgenomen en in het derde lid extra strafverzwarende omstandigheden die de maximumstraf op 9 jaar konden brengen.

De rechtspraak had zich ondertussen niet onbetuigd gelaten. De feitenrechter kwam vaker tot doodslag in het verkeer, en legde op grond daarvan zwaardere straffen op. Niet alleen de straffen, ook in het bijzonder de ontzeggingen van de rijbevoegdheid werden substantieel langer.

Op het eerste gezicht lijkt dit in vogelvlucht scheren langs ongelijksoortige thema's weinig verhelderend. Die schijn bedriegt. We moeten de kern proberen vast te houden. Volgens de wetgever is een verkeersovertreding een bagatel dat niet eens strafrechtelijk gehandhaafd hoeft te worden. Een standpunt dat mij tot op heden grote ergernis inboezemt. Formele gevaarzettingsdelicten lijken misschien ongevaarlijk, maar zijn dat niet. Die dogmatische devaluatie staat aan de wieg van ruim 100.000 verkeersdoden na de Tweede Wereldoorlog, zeker waar het gaat om de meest gevaarzettende gedragingen op het vlak van inhalen, voorrang en het rijden met een veilige snelheid. Zodra de 'gebagatelliseerde' overtreding van veiligheidsregels een dodelijk verkeersslachtoffer oplevert, is de wereld immers te klein voor publiek en politiek. En niet alleen voor hen. In de recente verkeerszaak waarin het Haagse jongetje Rog overleed zie ik de rechtspsycholoog Van Koppen roepen dat er goede argumenten zijn dat de gewraakte verkeersgedraging in de categorie doodslag of moord valt. De verwarring is aangevangen door sinds 1905 de verkeersregels aan te merken als "politiebepalingen" (Memorie van Toelichting eerste Motor- en Rijwielwet 1905). Sindsdien is er een niet aflatende strijd om de vraag naar aard en omvang van de gepleegde bagatellen voor er sprake is van het culpose misdrijf van art. 6 WVV.

Terzijde merk ik nog op dat aan de handhaving van simpele verkeersovertredingen, in het bij-

“ Niet alleen de straffen, ook in het bijzonder de ontzeggingen van de rijbevoegdheid werden substantieel langer.

zonder die op in beginsel infrastructureel veilige wegen, via radarcontroles meer dan 1 miljard Euro wordt verdiend voor de staatskas (bij mijn kinderen zou ik dan zeggen, dat is meer dan 2 miljard gulden), terwijl de meest gevaarzettende verkeerssituaties gebaat zijn bij blauw op straat en het klassieke proces-verbaal van bevindingen, bij een 'vermulderd' verkeersstrafrecht een uitstervend fenomeen.

Worden verkeersovertreders door de grote publieke druk niet te snel in de fuik van de culpa of de dolus gezogen? Waar zit de rem die voorkomt dat er een door het gevolg gekwalificeerde overtreding ontstaat, mede onder invloed van algemene ervaringsregels dat iedere weggebruiker toch wel weet dat het gaspedaal niet omlaag gaat door de kabouters, maar door de eigenstandige keuze van de bestuurder dat hij de (on)veiligheid van de verkeerssituatie van dat moment het beste kan inschatten en de situatie zich goed verdraagt met een snelheidsoverschrijding?

Om de zuigkracht van de culpose aansprakelijkheid te beheersen, pleitte ik in mijn proefschrift tegen het te schielijk aannemen van algemene ervaringsregels alsmede voor het ontwikkelen van criteria die het rijgedrag niet te eenvoudig deformeerden van reactief naar defensief. In 2001 hield ik echter mijn oratie Opzet en schuld in het verkeer en had ik mijn opvattingen bijgesteld. Mogelijk onder invloed van mijn rechtersjaren geloofde ik minder in de haalbaarheid van mijn queeste tegen algemene ervaringsregels en meende ik een andere weg begaanbaar te kunnen maken. Ik pleitte voor het schrappen van de enige culpabepaling buiten het commune strafrecht, art. 6 WVV. In plaats van het bestaande moeizame bestel pleitte ik voor een constructie als in de WED, met een strafverhoging voor de overtredingen en met een opzetvariant die hogere straffen mogelijk zou maken.

Ook dit idee om de culpaproblemen te omzeilen heeft alleen in de parlementaire discussie over de wijziging van art. 175 WVV aandacht gekregen. En natuurlijk de pers niet te vergeten die het geweldig leek.

De heftige verdieping in deze materie werd aangebracht door Advocaat-Generaal Vellinga die in zijn precieze en grondige conclusies voor HR 1 juni 2004, NJ 2005/252 (VR 2005/30) en HR 29 april 2008, NJ 2008/440 (VR 2008/83) de discussie opnieuw aanzwengelde. Zijn grote zorg was en is navoelbaar. De verdeelde rechtspraktijk had behoefte aan helderheid die de cassatierechter zou moeten bieden. Waar groepen strafrechters met te weinig bewijs, in het bijzonder louter op grond van een enkele overtreding, te gemakkelijk tot een bewezenverklaring van art. 6 WVV zouden komen, bepleitte Vellinga dat de enkele momentane onoplettendheid of onvoorzichtigheid onvoldoende was voor de aanname van culpa. Nadat zijn ambtgenote Minkenhof in de jaren zestig al een vuistgreep bezigde als de

vereiste twee kleine of één grote verkeersovertreding, kwam Vellinga tot een gelijksoortig pleidooi, waarbij zijn conclusie reeds op grond van de benaming 'momentane' onoplettendheid nog lang herinnerd zal worden.



Het zal duidelijk zijn, met een overtreding is wel de wederrechtelijkheid gegeven, maar nog niet de voor art. 6 WVV vereiste onvoorzichtigheid. Het mag dan ook geen verbazing wekken dat de Hoge Raad tot de volgende uitspraak kwam: "Anders dan het hof kennelijk heeft geoordeeld, kan uit de enkele omstandigheid dat verdachte, toen hij zich vergewiste van mogelijk naderend verkeer, de motorrijdster niet heeft gezien, hoewel deze voor hem wel zichtbaar moet zijn geweest, niet volgen dat verdachte, zoals is bewezenverklaard aanmerkelijk onoplettend en met aanmerkelijke verwaarlozing van de te dezen geboden zorgvuldigheid heeft gereden". Deze cassatielijns waardeer ik positief omdat zij de feitenrechter dwingt meer werk te maken van de bewijsmotivering. Maar het is een motiveringskwestie en niet meer dan dat. De Hoge Raad zet sindsdien in repeterende overwegingen uiteen dat het moet gaan om de totaliteit van de toedracht van het ongeval ("het geheel van de gedragingen, de aard en de ernst daarvan en de overige omstandigheden van het geval"), waarop vaak verschillende RVV-bepalingen van toepassing zijn. De nieuwe lijn komt voor het maken van een vonnis of arrest hierop neer.

- Eerst het ongeval feitelijk beschrijven, uit de beschrijving moet de wijze van rijden volgen
- Het geheel van de gedragingen benoemen
- De overige omstandigheden in beeld brengen
- De verschillende wettelijke zorgplichten benoemen
- Tegen die achtergrond de aard en de ernst van de gewraakte gedragingen wegen

Ik had anders gehoopt, maar de rechtspraktijk is sindsdien verdeelder dan ooit. Als ik dezelfde dodelijke aanrijding aanbreng bij de ene combinatie ervaren strafrechters komen ze tot een volstrekt tegengesteld oordeel dan wanneer ik de zaak aanbreng bij drie naburige collega's. Na

“*Enkele momentane onoplettendheid of onvoorzichtigheid onvoldoende voor de aanname van culpa.*”

voornoemde uitspraak van 29 april 2008 regende het vrijspraken omdat er toch slechts van één verkeersfout sprake was. Raadsheren van de Hoge Raad trokken langs de gerechtshoven om dempende woorden te spreken en dat er in wezen niet veel veranderd was. Dat was op zich een juiste boodschap. De Hoge Raad toetst sindsdien wel strenger of er bijvoorbeeld niet te gemakkelijk roekeloosheid wordt aangenomen, alleen al omdat de verdachte justitiële documentatie op dit onderdeel van zijn conduitestaat heeft (HR 22 mei 2012, ECLI:NL:HR:2012:BU2016 en ECLI:NL:PHR:2012:BU2016). Wie rechtseenheid zoekt, zal het rechterlijk veld met een zekere droefheid overzien.

Ik blik terug op mijn eigen pogingen in mijn proefschrift en in mijn oratie, maar ook op die van prominenten als Vellinga, om de zuigkracht van de verkeersculpa aan banden te leggen. Indien niet gekozen wordt voor het verwijderen van de verkeersculpa, zouden we ook het streven naar rechtseenheid kunnen hernoemen tot het streven naar rechtsontwikkeling. Het culpaoordeel levert meer dan dolus een sterke vermenging op van feitelijke en normatieve oordelen. Feitenrechtters schrijven nu langere teksten die in cassatie veel lastiger aan te tasten zijn, maar die vaak nauwelijks kunnen verhullen dat het een zeer arbitrair oordeel is dat door ambtgenoten uit hetzelfde gerecht niet gedeeld wordt. Zolang ik bij cursussen nog rechtters hoor zeggen dat het ongeval expres veroorzaakt is, lijkt het op onkunde, maar verschilt die uitlating sterk van rechtters die in raadkamer stellen dat er wel sprake is van onoplettendheid, maar dat dat iedereen van ons kan overkomen en daarom vrijspraak voorstaan? Het leerstuk culpa is doortrokken van een huis-en-keuken-tuin waardering die eerder minder dan meer harmonie ondergaat. We hebben het leerstuk nu eenmaal, durven het in de Wegenverkeerswetgeving niet af te schaffen en moeten de verdeeldheid maar voor lief nemen, omdat daarmee een pijnlijke onmacht zichtbaar wordt, hetgeen ik eveneens aanmerk als een zekere rechtsontwikkeling.

## Open vragen

Vragen waar ik bij het schrijven van mijn proefschrift niet aan dacht en die tot op heden in de rechtspraktijk onderbelicht blijven, zijn of er voor de preciezere motiveringsplicht extra schuldopleverende feitelijke omstandigheden moeten worden aangevoerd of dat een normatieve overweging ten overvloede volstaat, waarbij bijzondere zorgplichten worden gestipuleerd die de grofheid van de schuld ter onderscheiding van de overtreding constitueren. Die laatste zorgplichten speelden in mijn onderzoek een grote rol, maar in hoeverre met behulp van de bijzondere zorgplichten en de Garantstelling de onbewuste schuld kan worden omljnd, is voor de rechtspraktijk regelmatig nog niet zo eenvoudig. Een andere open vraag blijft de duiding van avas. We zullen niet snel meer een arrest zien waarin de

automobilist die zich plotseling geconfronteerd ziet met een beslagen voorruit en gehouden wordt om met zijn vuist de voorruit te versplinteren ten einde onder het pompem remmen zicht op de weg te behouden (HR 15 juli 1983, NJ 1984/63). Maar de grenzen van avas in het licht van het geoorloofd risico en het vertrouwensbeginsel zijn van feitelijke aard die elke generatie licht lijken te verschuiven, of zie ik algemenere contouren over het hoofd?

De belangrijkste vraag blijft echter de rechterlijke ruimte die de meeste juristen verdedigen op grond waarvan zij art. 5 WVV aanvaardbaar achten. Die strijd tussen open en gesloten normen heeft mij in mijn proefschrift tot afschaffing van art. 5 WVV gebracht en in mijn eerste oratie tot het elimineren van art. 6 WVV. In die zin ben ik dezelfde gebleven. Mijn belangrijkste en onbeantwoorde vraag aan de voorstanders van art. 5 WVV is of zij de grote vrijheid van de strafrechter niet enigszins betreuen nu zij diezelfde vrijheid inzake art. 6 WVV zien leiden tot de grote verdeeldheid van de rechtspraktijk.

## Eindoordeel

Het doel van het schrijven van een proefschrift was en is de academische vorming waarbij denktucht wordt aangeleerd. In dat opzicht vind ik het promotietraject geslaagd. Voor het overige is het een academische Prinziipiënreiterij geworden, geen complimenten waard vanwege de valide inzichten die de praktijk verder geholpen hebben, want dat heeft het niet. Het boek had wat dat betreft ongeschreven kunnen blijven, maar het heeft me mijn gedachten verder helpen ontwikkelen en in die zin heb ik aan het proefschrift meer te danken dan de lezer van deze introspectie zich kan voorstellen. Waar de verkeersregels het openbare en *publieke* wegverkeer naar veiligheid dirigeren, zijn de drie begrippen vlotheid, veiligheid en vertrouwen mijn leidraad geweest bij het doorschouwen van de organisatie van het *publieke* domein, in het bijzonder van de wijze waarop het strafproces wordt georganiseerd. Strafzaken moeten snel worden berecht, maar die snelheid, die versnelling, moet op strafvorderlijke wijze wel veilig kunnen plaatsvinden. Tegelijkertijd wordt via het appointment van strafzaken bij verdachten, slachtoffers en samenleving het vertrouwen opgewekt dat de berechting een cruciale fase ingaat en helderheid aanstaande is over het daderschap. Vlotheid, veiligheid en vertrouwen vormen grondtrekken van het verkeersrecht, al dan niet in beginselmatige vorm, maar een eeuw discussie over de precieze verhoudingen staat niet stil bij het verkeersrecht alleen. Het heeft mij ook sterk beïnvloed bij het denken over mijn latere wetenschappelijke en praktische werk. Voor een terugblik op de overtuigingskracht van die verdieping à la het Drosdedoosje kom ik mogelijk over 20 jaar weer bij een andere doelgroep lezers terug.

“ . . . . .  
Een andere open  
vraag blijft de duiding  
van avas.

. . . . . ”