



Artikel 5 WVV en schuld aan verkeersongevallen

Marius Duker *

In artikel 6 WVV is het door schuld veroorzaken van een verkeersongeval met de dood of zwaar letsel als gevolg strafbaar gesteld. Wanneer de veroorzakende verkeersovertreding dermate gering is dat de schuld van artikel 6 WVV (wellicht) niet kan worden bewezen, dagvaardt het OM geregeld (subsidiar) voor het in artikel 5 WVV neergelegde verbod van het veroorzaken van gevaar op de weg. In artikel 5 WVV is het ernstige gevolg niet als (strafverzwarend) bestanddeel opgenomen. Voor een relatief geringe overtreding blijft dagvaarding in beginsel achterwege, maar bij een ernstig ongeval volgt toch dagvaarding, waarna het ongeval ook nadrukkelijk bij de oordeelsvorming wordt betrokken. Zo kan de indruk ontstaan toch veroordeeld te worden voor de veroorzaking van een ernstig ongeval, terwijl dat geen bestanddeel is. Deze praktijk wordt hier geproblematiseerd.

* Marius Duker is universitair hoofddocent Straf(proces)recht aan de Vrije Universiteit van Amsterdam.

1. Inleiding

In artikel 6 WVV is strafbaar gesteld het zich zodanig gedragen dat een aan zijn schuld te wijten verkeersongeval plaatsvindt met – kort samengevat – de dood of zwaar lichamelijke letsel als gevolg. Het gaat daarbij dus om het door schuld veroorzaken van een ernstig verkeersongeval.¹⁾ Deze schuld aan ernstige verkeersongevallen wordt uitgelegd als *aanmerkelijke* schuld en is onderwerp van uitvoerig debat in de literatuur.²⁾ In de literatuur rijst onder meer de vraag of *schuld* aan een verkeersongeval als bedoeld in artikel 6 WVV niet te makkelijk wordt aangenomen.³⁾ Een vraag die in dat verband nauwelijks wordt gesteld, is wat er gebeurt wanneer een verkeersovertreder een ongeval heeft veroorzaakt maar de verkeersfout te gering is om van de in artikel 6 WVV bedoelde schuld te spreken. Vaak wendt het OM zich dan tot artikel 5 WVV. Dat stelt het enkele veroorzaken van *gevaar* op de weg strafbaar. Een vervolging daarvoor zou bij het ontbreken van een ongeval in beginsel niet plaatsvinden indien de overtreding zo gering is dat van schuld als bedoeld in artikel 6 WVV geen sprake is. Bij relatief geringe overtredingen van artikel 5 WVV volgt volgens beleid van het OM immers een transactie. Dagvaarding zou dan alleen plaatsvinden indien de overtreder zich niet zou houden aan voorwaarden, zoals de betaling van de transactie. Echter, hoewel het veroorzaken van een ongeval geen onderdeel uitmaakt van de verbodsbepaling in artikel 5 WVV, hanteert het OM als beleidslijn dat wel tot dagvaarding kan worden overgegaan als er een ongeval heeft plaatsgevonden dat heeft geleid tot doden en/of ernstig gewonden.⁴⁾ Het OM vervolgt bij ernstige verkeersongevallen naast het misdrijf van artikel 6 WVV vaak subsidiair voor het enkele veroorzaken van gevaar op de weg, zodat bij vrij-spraak van artikel 6 WVV alsnog kan worden veroordeeld ter zake van artikel 5 WVV.⁵⁾ Er wordt vrij algemeen van uit gegaan dat bij artikel 5 WVV het ongeval als gevolg van de overtreding bij de oordeelsvorming kan worden betrokken. De vraag rijst echter of bij een vervolging en veroordeling voor die enkele relatief geringe verkeersfout verhoudingsgewijs niet zodanig veel gewicht wordt toegekend aan het veroorzaakte ongeval dat in feite de indruk ontstaat dat de overtreder wordt veroordeeld voor het veroorzaken van een ongeval zoals dat in artikel 6 WVV is strafbaar gesteld. Met die vraag worstelde het hof 's-Hertogenbosch in een beklagzaak waarin werd geklaagd over het achterwege laten van een vervolging in verband met een fataal verkeersongeval.

Het ging om het volgende. In 2007 deed zich een tragisch verkeersongeval voor in Maastricht. Een vrouw reed in de schemerige namiddag met lichte regen op een drukke weg. Op enig

moment zag zij een flits en hoorde zij een plofje, maar zag geen aanleiding te stoppen. De volgende dag trof zij een achtjarig overleden jongetje aan onder haar auto, die tussen haar voorwielen terecht was gekomen en tot aan haar huis met haar moet zijn meegesleurd. Later bleek dat het ongeval had plaatsgevonden bij een oversteekplaats. Een andere auto, die de vrouw daar tegemoet was gekomen, had maar net op tijd kunnen stoppen voor het overstekende slachtoffer. De officier van justitie besliste de vrouw niet te vervolgen, maar tegen die beslissing werd beklag gedaan bij het hof. Dit hof oordeelde dat van schuld als bedoeld in het misdrijf van artikel 6 WVV bij de vrouw geen sprake was, maar dat zij wel kon worden vervolgd voor artikel 5 WVV. De vrouw had immers de oversteekplaats niet opgemerkt en daardoor geen rekening gehouden met de mogelijkheid dat op de oversteekplaats mensen konden oversteken. Desondanks oordeelde het hof vervolging niet opportuun omdat daardoor “de indruk kan ontstaan dat beklagde daarmee ook schuldig is aan overtreding van artikel 6 WVV”.⁶⁾ Het hof waardeerde het te maken verwijt kennelijk als relatief gering en had er moeite mee dat de verdachte zou worden vervolgd voor de overtreding van het veroorzaken van *gevaar*. Daar zou immers de boodschap van uit kunnen gaan dat de overtreder toch strafrechtelijk aansprakelijk is voor de veroorzaking van het ongeval.

Deze beschikking roept de vragen op in hoeverre bij artikel 5 WVV een veroorzaakt verkeersongeval inderdaad bij de oordeelsvorming wordt betrokken en in hoeverre dat nu precies problematisch is. Enerzijds kan een ongeval worden aangemerkt als de realisering van het in artikel 5 WVV bedoelde gevaar dat zonder meer bij de oordeelsvorming over de verkeersovertreding kan worden betrokken en dus ook grond kan bieden voor vervolging. Anderzijds kan de veroorzaking van een ongeval worden aangemerkt als een wezenlijk ander en zwaarder verwijt dan de enkele veroorzaking van gevaar. Doordat het ongeval niet is aangemerkt als een gevolg dat het feit (nader) kwalificeert, zou het problematisch kunnen zijn indien bij de oordeelsvorming over artikel 5 WVV een dergelijk zwaar verwijt doorklinkt. Voor de beantwoording van de gestelde vragen zet ik eerst de beide strafbepalingen naast elkaar om hun onderlinge verhouding, en in het bijzonder de strekking van artikel 5 WVV, te duiden. Vervolgens doe ik verslag van een onderzoek naar de wijze waarop een door de verkeersovertreding veroorzaakt verkeersongeval bij de oordeelsvorming over artikel 5 WVV wordt betrokken. Het blijkt allereerst dat een veroorzaakt ernstig verkeersongeval niet alleen volgens vaststaand beleid een zelfstandige grond is voor dagvaarding ter zake van artikel 5 WVV, maar ook dat in tenlasteleggingen

1. Zie H.G.M. Krabbe, De artikelen 5 en 6, Gevaar veroorzaken, hinderen en schuld aan een verkeersongeval, in: *De Wegenverkeerswet 1994, Een strafrechtelijk commentaar* (reeks Facetten van strafrechtspiegeling, nr. 10), Deventer: Gouda Quint 1999, p. 121-123.
2. P.S.J. Rutgers, *Schuld en verkeer: beschouwingen over de strafwaardigheid van de onbewuste schuld, in het bijzonder bij verkeersdelicten* (diss. Leiden), Haarlem: De Erven Boon 1960; W.H. Vellinga, *Gevaar en schuld op de weg*, Alphen aan den Rijn: H.D. Tjeenk Willink 1979; D.H. de Jong, 'Het strafrechtelijk schuldbegrip: ontwikkeling of ontbinding', *DD* 1999, p. 1-6 (De Jong 1999a); D.H. de Jong, 'Verantwoordelijkheid en schuld', *DD* 1999, p. 827-839 (De Jong 1999b); M. Otte, *Opzet en schuld in het verkeer* (inaugurale rede RUG), Deventer: Gouda Quint 2001; D.H. de Jong, 'De inwendige en de normatieve component van opzet en culpa', *Trema* 2004, p. 1-7; P.H.P.H.M.C. van Kempen, 'De ondergrens van culpa', *DD* 2004, 75; W.H. Vellinga, 'Vervolging en berechting van culpoze verkeersdelicten', *VR* 2005, p. 170; W.H. den Harder, *Aanmerkelijk onvoorzichtig. De ondergrens van de schuld in het verkeersstrafrecht* (proefschrift EUR), Alblasserdam: Haveka BV 2006; D.H. de Jong, *Onbewuste schuld. Een probleem bij de kwalificatie of bij de straftoemeting?* (afscheidsrede RUG), Deventer: Kluwer 2007, p. 16-19; N. Keijzer in zijn annotatie bij HR 24 juni 2008, *NJ* 2008/442 (VR 2009/13 m.nt BFK; red. VR); J. de Hullu, *Materieel Strafrecht, Over algemene leerstukken van strafrechtelijke aansprakelijkheid naar Nederlands recht*, Deventer: Kluwer 2009, p. 262-265; R. Brobeck, *Onbewuste culpa. Een analyse van de ondergrens van strafrechtelijke aansprakelijkheid*, Tilburg: Celsus juridische uitgeverij 2010. Zie daarnaast ook in het bijzonder de conclusie van A-G Vellinga voor HR 1 juni 2004, *NJ* 2005/252, m.nt Knigge (VR 2005/30 m.nt Si; red. VR).
3. Zie hierover bijvoorbeeld AG Vellinga in zijn conclusies voor HR 1 juni 2004, *NJ* 2005/252, m.nt Knigge en HR 29 april 2008, *VR* 2008/83, m.nt De Jong. Zie ook Vellinga 2005, p. 175; Den Harder 2006, p. 181-182; De Jong 2007; Keijzer in zijn annotatie bij HR 24 juni 2008, *NJ* 2008/442.
4. Zie niet geheel onduidelijk onderdeel 9.3 onder a en c van de Aanwijzing verkeersongevallen (Stc. 2009, 19483). Zie duidelijker de figuur bovenaan pagina 2 van de Richtlijn voor strafvordering verkeersongevallen (Stc. 2011, 22817). Uit van het WODC ontvangen gegevens blijkt dat in 2009 1.726 keer voor artikel 5 WVV is gedagvaard zonder dat primair voor artikel 6 WVV werd vervolgd. Er zijn geen gegevens beschikbaar over het aantal gevallen waarin het ging om verkeersongevallen. Ook blijkt niet hoeveel van die dagvaardingen vooraf zijn gegaan door een transactie waaraan niet is voldaan. Overigens hanteert de richtlijn ook als uitgangspunt dat dagvaarding volgt wanneer een minder ernstig ongeval heeft plaatsgevonden en de verkeersovertreder eerder reeds een ernstige verkeersovertreding heeft begaan.
5. Uit van het WODC ontvangen gegevens blijkt dat in 2009 in 302 gevallen artikel 5 WVV subsidiair is ten laste gelegd aan artikel 6 WVV. Opmerkelijk is dat in de meeste van die gevallen ter zake artikel 6 WVV een vrijspraak is gevolgd en een veroordeling ter zake artikel 5 WVV. Het betreffen kennelijk veelal gevallen waarbij het OM hoog inzet, maar ondertussen goed heeft ingeschat dat de vereiste schuld van artikel 6 WVV niet eenvoudig is hard te maken. Uit een onderzoek van Van Tulder bleek al dat in 2001 en 2002 ongeveer 62 procent van de vrijspraken van artikel 6 WVV vergezeld gaan van een veroordeling voor artikel 5 WVV (F. van Tulder, 'Straftoemeting in het verkeer: een empirische analyse', *Trema Straftoemetingsbulletin* 2003, p. 81-87).
6. Gerechtshof 's-Hertogenbosch 24 maart 2009, *LJN* BI9627.

7. Indien een ander wordt gedood, is het strafmaximum drie jaar gevangenisstraf, is er sprake van zwaar lichamelijk letsel dan is het strafmaximum anderhalf jaar gevangenisstraf. Wanneer er geen sprake is van letsel of slechts van licht letsel of alleen van schade, dan is artikel 6 WVV niet aan de orde. De ernstige gevolgen bewerkstelligen dus dat de veroorzaking van het ongeval een misdrijf oplevert. Zie voor een uitvoerige analyse van verkeersongevallen in Nederland: Rijkswaterstaat, *Kerncijfers verkeersveiligheid*, Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat 2010.
8. Vellinga 1979, p. 96-97.
9. Wanneer er sprake is van *roekeloos* rijgedrag, geldt een hoger strafmaximum (respectievelijk zes jaren gevangenisstraf (bij overlijden) en drie jaren gevangenisstraf (bij letsel)). Van *roekeloos* rijden is sprake wanneer de overtreder door zeer onvoorzichtig gedrag *bewust onaanvaardbare risico's* in het verkeer neemt (*Kamerstukken II 2001/02, 28 484, nr. 3, p. 24*).
10. Zie meest recent met name: Robroek 2010, p. 80. Zie bijvoorbeeld betrekkelijk recent: HR 16 juni 2009, *LJN BH9936*.
11. Zie HR 1 juni 2004, *NJ 2005/252*, m.nt Knigge.
12. Het deel van deze bepaling dat betrekking heeft op hinderen van het verkeer, laat ik hier buiten beschouwing, omdat het minder rechtstreeks verband houdt met verkeersongevallen. Verder spreek ik in het vervolg gemakshalve slechts over het veroorzaken van gevaar en niet ook telkens over *de kans op* gevaar, waarvan de veroorzaking ook strafbaar is gesteld in artikel 5 WVV. Simmelink werkt het begrip 'gevaar' uitvoerig uit (J.B.H.M. Simmelink, *Algemeenheden in het wegenverkeersrecht*, Arnhem: Gouda Quint 1995, p. 144-168).
13. Die maximumstraf is algemeen bepaald voor een omvangrijke reeks aan overtredingen van de Wegenverkeerswet, waardoor de betekenis ervan voor specifiek deze overtreding enige relativering behoeft.
14. *Kamerstukken II 1990/91, 22 030, nr. 3, p. 65-66*.
15. *Kamerstukken II 1990/91, 22 030, nr. 3, p. 66*.
16. Krabbe 1999, p. 114. Die eis van redelijkheid van de toerekening biedt de ruimte om niet elk gevaar aan te merken als gevaarstelling als bedoeld in artikel 5 WVV. Het blijkt dat het ontbreken van een redelijk verwijt geregeld in de sleutel wordt geplaatst van het niet toerekenen van het gevaar aan het gedrag van de verdachte. Dan volgt dus vrijspraak omdat de verdachte geen gevaar op de weg heeft veroorzaakt (zie ook: Rechtbank 's-Hertogenbosch 25 maart 2009, *LJN BH7599*; Rechtbank Haarlem 26 maart 2010, *LJN BM1067*).
17. Waar bij artikel 6 WVV een verwijtbare aanmerkelijke onvoorzichtigheid moet worden bewezen, lijkt bij artikel 5 WVV enige niet te verontschuldigen onvoorzichtigheid voldoende te zijn. Bijvoorbeeld de enkele omstandigheid dat de verkeersdeelnemer een andere verkeersdeelnemer niet heeft gezien hoewel deze voor hem zichtbaar moet zijn geweest, is niet voldoende voor het aannemen van een *aanmerkelijke* onvoorzichtigheid als bedoeld in artikel 6 WVV, maar levert wel een overtreding op in de zin van artikel 5 WVV (HR 29 april 2008, *VR 2008/83*, m.nt D.H. de Jong. Zie ook: Keijzer in zijn annotatie bij HR 24 juni 2008, *NJ 2008/442*; zie verder over dit verschil: A.A. van Dijk, *Strafrechtelijke aansprakelijkheid heroverwogen: over opzet, schuld, schuldsluitingsgronden en straf*, Apeldoorn: Maklu 2008, p. 202).

gen en strafmotiveringen geregeld enig verwijt doorklinkt dat de overtreder het ongeval heeft veroorzaakt. In een daarop volgende analyse problematiseer ik deze praktijk op basis van de aanname dat artikel 5 WVV niet de veroorzaking van verkeersongevallen strafbaar stelt.

2. De verhouding tussen artikel 5 WVV en artikel 6 WVV

Het veroorzaken van een ernstig verkeersongeval is als misdrijf strafbaar gesteld in artikel 6 WVV: het is een ieder die aan het verkeer deelneemt verboden zich zodanig te gedragen dat een aan zijn schuld te wijten verkeersongeval plaatsvindt waardoor een ander wordt gedood of waardoor een ander zwaar lichamelijk letsel wordt toegebracht of zodanig lichamelijk letsel dat daaruit tijdelijke ziekte of verhindering in de uitoefening van de normale bezigheden ontstaat.⁷⁾ De strafbaarstelling zoals die nu is neergelegd in artikel 6 WVV, is historisch gezien een aanvulling geweest op reeds bestaande verkeersregels en verbodsbepalingen. Een algemeen verbod van gevaarlijk verkeersgedrag bestond al ten tijde van de invoering van deze bijzondere strafbaarstelling van het veroorzaken van een ongeval met ernstig of dodelijk letsel. De strafbaarstelling kwam voort uit de behoefte strenger op te treden tegen gevaarzettende handelingen op de weg, zeker wanneer die de dood of letsel ten gevolge hadden.⁸⁾ Van schuld aan het ongeval is volgens huidige rechtspraak sprake wanneer de verdachte verwijtbaar *aanmerkelijk* onvoorzichtig (culpoos) heeft gehandeld.⁹⁾ Het is moeilijk te duiden wanneer er precies sprake is van verwijtbaar *aanmerkelijk* onvoorzichtig handelen. In tenlasteleggingen wordt de maatstaf doorgaans omschreven als *zeer of aanmerkelijk onoplettend, onvoorzichtig of onachtzaam*. Er lijken daaraan niet bijzonder veel eisen te worden gesteld.¹⁰⁾ Uit de rechtspraak van de Hoge Raad over artikel 6 WVV kan worden afgeleid dat bijvoorbeeld een enkele verkeersovertreding onder omstandigheden al schuld aan een ernstig verkeersongeval kan opleveren.¹¹⁾

Zoals gezegd bestond er reeds voor de invoering van de strafbaarstelling van het veroorzaken van een ernstig verkeersongeval een algemeen geformuleerd verbod op gevaarlijk rijgedrag. De huidige algemene formulering van deze grondnorm in artikel 5 WVV luidt kortweg: het is verboden zich zodanig te gedragen dat *gevaar* op de weg wordt veroorzaakt.¹²⁾ Artikel 5 WVV is een strafbaar feit (een overtreding) en er staat een maximale straf op van twee maanden hechtenis of een geldboete van de tweede categorie.¹³⁾ Daarnaast kan de tijdelijke ontzegging van de rijbevoegdheid worden opgelegd. Onder artikel 5 WVV vallen overtredingen van verkeersregels die niet al specifiek in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) zijn omschreven.¹⁴⁾ In het RVV zijn tegenwoordig vele specifieke verkeersregels neergelegd waarvan de

overtreding op basis van de Wet administratieve-rechtelijke afdoening verkeersovertredingen (WAHV) bestuursrechtelijk wordt beboet. Zodra dergelijke verkeersovertredingen letsel of schade tot gevolg hebben, worden zij ingevolgd artikel 2 lid 2 WAHV strafrechtelijk gehandhaafd. Ten aanzien van de overtredingen van artikel 5 WVV, en hetzelfde geldt voor concrete overtredingen van de RVV, hoeft geen schuld te worden bewezen. Met de enkele overtreding is het delict begaan en alleen een geslaagd beroep op een schuldsluitingsgrond kan een veroordeling voorkomen. Ten aanzien van artikel 5 WVV moet sprake zijn van concreet aan te duiden gevaar dat 'evident' in strijd is met verkeersbelangen¹⁵⁾ en daardoor redelijkerwijs is toe te rekenen aan de verdachte.¹⁶⁾ Daarvoor is doorgaans echter voldoende dat enige geschreven of ongeschreven verkeersregel is overtreden.

Artikel 5 WVV lijkt samen met de voorschriften uit de RVV als doel te hebben gevaarlijk verkeersgedrag in alle vormen te verbieden. Het artikel heeft een groot bereik. Zo zijn er allereerst de relatief geringe overtredingen zonder verkeersongeval. Die worden in de regel met transacties afgedaan. Verder zijn er gevallen waarin geen ongeval plaatsvindt, maar het rijgedrag als *aanmerkelijk onvoorzichtig of roekeloos* zou zijn aan te merken. Dan is er in feite dus minstens sprake van schuld als bedoeld in artikel 6 WVV, alleen treedt het daar bedoelde gevolg niet in. Een zelfstandige strafbaarstelling voor dergelijke grove overtredingen bestaat niet, waardoor artikel 5 WVV elke vorm van gevaarlijk rijgedrag bestrijkt, variërend van korte onoplettendheid tot roekeloos gedrag. Daarnaast kan artikel 5 WVV situaties betreffen waarbij de veroorzaking van gevaar wel heeft geleid tot een ongeval. Dat zijn dan de gevallen waarin het ongeval niet zo ernstig is als vereist in artikel 6 WVV (geen zwaar letsel of alleen schade), terwijl het rijgedrag wel degelijk verwijtbaar *aanmerkelijk* onvoorzichtig is. Ook daarvoor bestaat geen zelfstandige strafbaarstelling, zodat ook in dat verband artikel 5 WVV uitkomst zal moeten bieden. Tot slot zijn er de gevallen waarin het veroorzaakte gevaar tot een ongeval heeft geleid, maar er geen sprake is van verwijtbaar *aanmerkelijk* onvoorzichtig handelen als bedoeld in artikel 6 WVV. De aandacht gaat in deze bijdrage uit naar deze laatste categorie zaken, waarin de gevolgen hetzelfde zijn als in artikel 6 WVV, maar de mate van schuld te gering.¹⁷⁾ Ook daarvoor bestaat geen zelfstandige strafbaarstelling ten aanzien van het veroorzaken van een ongeval.

De relevante vraag voor dergelijke artikel 5 WVV-zaken is of het strafbaar gestelde veroorzaken van gevaar ook doelt op de veroorzaking van een ongeval en of het artikel in feite dus mede een lichtere variant van artikel 6 WVV is. Een ongeval kan als de ultieme realisering van het gevaar worden aangemerkt: wanneer een verkeersdeelnemer verwijtbaar (maar zonder zich *aanmerkelijk* onvoorzichtig te gedragen)

een ongeval veroorzaakt, valt dat ongeval in feite samen met het gevaar. Zo bezien zou artikel 5 WVV wellicht als een lichtere variant van artikel 6 WVV kunnen worden aangemerkt. Maar de tekst van artikel 5 WVV lijkt niet een specifieke aansprakelijkheid te vestigen voor de veroorzaking van een verkeersongeval. Met de eis van *aanmerkelijke schuld* in artikel 6 WVV lijkt voorts bedoeld te zijn dat niet elke verwijtbare onvoorzichtigheid, elke fout, strafrechtelijke schuld aan een (ernstig) ongeval oplevert.¹⁸⁾ Voor de strafrechtelijke verantwoordelijkheid voor verkeersongevallen lijkt de wetgever bij *aanmerkelijke schuld* aan *ernstige* ongevallen een grens te trekken. Ook uit de wetsgeschiedenis kan niet duidelijk worden afgeleid dat artikel 5 WVV is aan te merken als een lichtere variant van de veroorzaking van ernstige verkeersongevallen in artikel 6 WVV, ook al is artikel 6 WVV oorspronkelijk een aanvulling geweest op de algemene grondnorm zoals die tegenwoordig in artikel 5 WVV is neergelegd. Deze onduidelijkheid over de precieze strekking van de strafbaarstelling in artikel 5 WVV laat evenwel onverlet dat de wetgever met artikel 5 WVV voor ogen zal hebben gehad dat er bij de beoordeling van gevaarzettend gedrag op enigerlei wijze rekening wordt gehouden met een eventueel door de overtreding veroorzaakt verkeersongeval. Het lijkt algemeen te worden aanvaard dat bij de straftoemeting ter zake van artikel 5 WVV rekening wordt gehouden met de gevolgen van de overtreding. Hierna zal ik toelichten waarom dat niettemin ook problematische kanten heeft.

3. De rechtspraktijk: het verkeersongeval betrokken bij artikel 5 WVV

3.1. Het ongeval als onderdeel van de tenlastelegging

Wanneer in verband met een verkeersongeval (mede) ter zake van artikel 5 WVV (veroorzaken van gevaar) wordt vervolgd, wordt doorgaans het ongeval, en soms zelfs het daaruit voortvloeiende letsel, in de tenlastelegging van artikel 5 WVV omschreven. De tenlastelegging eindigt dan vervolgens telkens met de woorden 'waardoor gevaar op de weg is veroorzaakt'. Die omschrijving van het ongeval in een tenlastelegging van artikel 5 WVV zou men kunnen aanmerken als een manier om te duiden hoe het veroorzaakte gevaar zich heeft 'gerealiseerd', zonder dat daarmee bedoeld wordt de overtreder te veroordelen voor het veroorzaken van een ongeval. Die benadering zou althans herkend kunnen worden in tenlasteleggingen met omschrijvingen als "dat de verdachte de snelheid van zijn vrachtauto onvoldoende heeft geregeld en in aanrijding is gekomen met de personenauto enz." Door het gebruik van het woord 'en' wordt het ongeval niet (noodzakelijk) aangeduid als te zijn veroorzaakt door de overtreding.¹⁹⁾ Hetzelfde geldt voor het

gebruik van woorden als 'waarna', 'waarbij' en 'vervolgens'.²⁰⁾ Zo bevatten tenlasteleggingen ter zake een overtreding van de RVV vaak de slotzinsnede "waarbij letsel en/of schade is ontstaan."²¹⁾ Ook het woord "waarbij" lijkt niet veel meer uit te drukken dan de objectieve vaststelling dat een ongeval heeft plaatsgevonden.

In veel gevallen wordt in de tenlastelegging evenwel in meer of mindere mate een causaal verband uitgedrukt tussen de gedragingen en het ongeval. Een voorbeeld is de tenlastelegging waarin (verkort weergegeven) stond omschreven dat de verdachte haar autoportier opende, "door welke gedraging" de verdachte een voorbijkomende fietser heeft geraakt, "waardoor" die fietser ten val is gekomen.²²⁾ In een geval waarin een vrachtwagenbestuurder vanuit stilstand een kruisingsvlak opreed en een rechts voor hem rijdende fietser niet opmerkte en aanreed, werd in de tenlastelegging vermeld dat "die fietser in botsing is gekomen met dat voertuig, als gevolg waarvan die fietser ten val is gekomen en door dat voertuig is overreden."²³⁾ Een ander voorbeeld is de tenlastelegging waarin de verdachte werd verweten dat hij gaande in de richting van een toe-rit tot de Rijksweg A50 zonder te remmen en met een snelheid van 80 kilometer per uur (kennelijk geen overschrijding van de toegestane snelheid, MD) tegen een auto is aangebotst, die daar achterin een file stond.²⁴⁾ Een andere vaker voorkomende tenlastelegging is dat de verdachte zijn auto "zo onvoldoende onder controle heeft gehad dat hij daarmee is gereden/gebotst tegen een boom (enz.)."²⁵⁾ Telkens zijn van dit soort tenlasteleggingen meerdere varianten in de rechtspraak aan te wijzen. Dergelijke formuleringen in tenlasteleggingen, die vervolgens ook terugkomen in de bewezenverklaringen, zouden bij een verkeersovertreder de indruk kunnen wekken dat hij toch strafrechtelijk verantwoordelijk wordt gehouden voor de veroorzaking van het ongeval, terwijl de vervolging enkel de overtreding van gevaarzettend rijgedrag betreft.

3.2. Het ongeval meegenomen in de strafmotivering

In strafmotiveringen ter zake van artikel 5 WVV wordt een ongeval waartoe de overtreding heeft geleid met regelmaat aan de orde gesteld. Veel strafmotiveringen vangen aan met een korte samenvatting van de relevante omstandigheden. Daarvan maakt doorgaans deel uit dat de overtreding tot een ongeval heeft geleid. Soms erkennen rechters dat de verdachte geen schuld aan het ongeval heeft als bedoeld in artikel 6 WVV, maar overwegen zij dat met de gevolgen bij de strafoplegging rekening wordt gehouden. Voor dat laatste kunnen verschillende redenen bestaan, die niet altijd expliciet worden gemaakt. In één geval werd het de verdachte bijvoorbeeld aangerekend geen contact met het gehandicapt geraakte slachtoffer te hebben gezocht.²⁶⁾ Vaak lijkt het vooral om een erkenning te gaan van het veroorzaakte leed.²⁷⁾ Het ligt echter tevens voor de hand dat het ongeval

18. Vgl. ook recent HR 7 februari 2012, L/JN BU2878 en HR 12 juni 2012, L/JN BW7948.
19. Rechtbank Arnhem 9 juli 2007, L/JN BA9074. Zie ook: Rechtbank Alkmaar 21 oktober 2010, L/JN B08345; Rechtbank Arnhem 13 maart 2009, L/JN BH5853.
20. Gerechtshof Arnhem 14 april 2011, L/JN BQ1837; Rechtbank Dordrecht 13 oktober 2009, L/JN BK0078 (overtreding RVV); Rechtbank Utrecht 9 april 2008, L/JN BD0523; Rechtbank Almelo 29 juni 2010, L/JN BM9494; Rechtbank Alkmaar 26 mei 2011, L/JN BR4087; Rechtbank Amsterdam 21 juli 2011, L/JN BR2576.
21. Rechtbank Haarlem 6 december 2011, L/JN BU9008; Gerechtshof 's-Hertogenbosch 25 september 2007, L/JN BB5176; Rechtbank Haarlem 20 november 2008, L/JN BG5463; Rechtbank Haarlem 5 februari 2009, L/JN BH2269; Gerechtshof Arnhem 14 april 2011, L/JN BQ1932.
22. Rechtbank Dordrecht 9 augustus 2007, L/JN BB1479. Zie ook: Gerechtshof Arnhem 14 april 2011, L/JN BQ1932; Rechtbank Roermond 11 juli 2012, L/JN BX0480.
23. Rechtbank Rotterdam 24 april 2008, L/JN BD0624. Zie ook: Rechtbank Rotterdam 9 juni 2009, L/JN BI7945; Rechtbank Zwolle 4 oktober 2007, L/JN BB5130; Rechtbank Maastricht 27 december 2010, L/JN BPO066.
24. Rechtbank Arnhem 23 mei 2008, L/JN BD2342.
25. Rechtbank Utrecht 5 oktober 2010, L/JN BN9452. Zie ook: Gerechtshof 's-Hertogenbosch 15 juli 2008, L/JN BD9144: "...zodat een aanrijding is ontstaan, waardoor het slachtoffer ten val is gekomen en verdachte over het slachtoffer heen is gereden...". Zie voor vergelijkbare bewezenverklaringen: Rechtbank Roermond 26 november 2008, L/JN BG5165; Rechtbank Utrecht 2 juni 2010, L/JN BN0608. In een andere zaak werd in de tenlastelegging geen duidelijk causaal verband met het ongeval gelegd omdat daarin stond omschreven dat de verdachte zijn voertuig niet op tijd tot stilstand heeft gebracht "en" in botsing is gekomen met een vrouw. Maar de tenlastelegging eindigt vervolgens met de zinsnede "waardoor die voetganger [...] werd gedood" (Rechtbank Utrecht 18 juli 2011, L/JN BR1982).
26. Rechtbank Utrecht 5 oktober 2010, L/JN BN9452.
27. Rechtbank Haarlem 2 juni 2010, L/JN BN0608; Rechtbank Utrecht 18 juli 2011, L/JN BR1982. Zie ook recent: Rechtbank Roermond 11 juli 2012, L/JN BX0480.

28. Rechtbank Arnhem 9 juli 2007, *LJN* BA9074. Zie ook: Rechtbank Utrecht 11 juni 2008, *LJN* BE9163; Rechtbank Utrecht 24 januari 2012, *LJN* BV1895; Gerechtshof 's-Gravenhage 27 juni 2008, *LJN* BD9064 (waarin het hof ten aanzien van een vrachtwagenchauffeur die bij het rechts afslaan op een rotonde niet meer de fietser meende waar te nemen die eerder achter hem langs was gereden, overwoog dat hij had nagelaten voorrang te verlenen "hetgeen tot een aanrijding heeft geleid met dodelijke afloop", en hem nota bene een onvoorwaardelijke taakstraf van 180 uren oplegde en een voorwaardelijke ontzegging van de rijbevoegdheid voor 12 maanden).
29. Rechtbank Utrecht 9 april 2008, *LJN* BD0523. Zie ook: Rechtbank 's-Hertogenbosch 8 december 2008, *LJN* BG6174; Rechtbank Alkmaar 26 mei 2011, *LJN* BR4087; Rechtbank Alkmaar 21 oktober 2010, *LJN* BO8345. In Rechtbank Amsterdam 21 juli 2011, *LJN* BR2576 overwoog de rechtbank bij de strafoplegging dat de verdachte achterop een motorfiets is gebotst, als gevolg waarvan de bestuurder van die motorfiets aanzienlijk letsel heeft bekomen.
30. Rechtbank Haarlem 14 oktober 2009, *LJN* BK0483.
31. Rechtbank Haarlem 30 oktober 2009, *LJN* BK8620. Vgl. ook: Rechtbank Arnhem 4 mei 2012, *LJN* BW4277.
32. Rechtbank Arnhem 23 mei 2008, *LJN* BD2342.
33. Gerechtshof Arnhem 19 juli 2011, *LJN* BR7021.
34. Rechtbank Haarlem 6 december 2011, *LJN* BU9008. Opmerkelijk was wel dat de verdachte in dit geval al eerder was veroordeeld wegens een verkeersongeval (zonder dat de rechtbank overigens vermeldt op welk strafbaar feit die veroordeling betrekking had). Zie voor een veel meer terughoudende formulering: Rechtbank Haarlem 20 november 2008, *LJN* BG5463.
35. Rechtbank Haarlem 5 februari 2009, *LJN* BH2269.
36. Gerechtshof Arnhem 14 april 2011, *LJN* BQ 1932.
37. Tot slot wijs ik nog op enkele illustratieve bewijsoverwegingen. In Rechtbank Utrecht 11 juni 2008, *LJN* BE9163 werd in de bewijsmotivering overwoog dat "het ongeval weliswaar aan verdachte kan worden verweten, maar niet in de zin van grove schuld zoals is vereist voor bewezenverklaring van overtreding van artikel 6 van de Wegenverkeerswet 1994." In Rechtbank Alkmaar 16 september 2010, *LJN* BN7251 overwoog de rechtbank dat de verdachte "voldoende schuld aan het ongeval (had) om tot bewezenverklaring van de subsidiair ten laste gelegde overtreding van artikel 5 WVV te komen." Vgl. ook Rechtbank Roermond 20 december 2011, *LJN* BU8728, waarin behalve van artikel 6 WVV ook van artikel 5 WVV werd vrijgesproken, omdat er "geen causaal verband bestaat tussen het te hard rijden door verdachte en het verkeersongeval."
38. Door in artikel 2 lid 2 WAHV voor te schrijven dat RVV-overtredingen strafrechtelijk worden gehandhaafd wanneer zij tot schade of letsel hebben geleid, lijkt de wetgever zelfs bewust rekening te hebben gehouden met de wenselijkheid van strafrechtelijke vervolging in het geval van verkeersongevallen. De reden voor die wenselijkheid was dat de overtredingen van de RVV dan namelijk 'te ernstig' zijn om bestuursrechtelijk te worden afgedaan (*Kamerstukken II* 1997/98, 20329, nr. 3, p. 22 en 37). Daarmee is evenwel zonder meer nog niet gezegd dat dagvaarding in de ogen van de wetgever dan telkens gewenst zou zijn. De bedoeling kan ook zijn dat overtredingen die tot letsel of schade leiden zich niet lenen voor gestandaardiseerde afdoening door verbalisanten, maar een oordeel van de officier van justitie verlangen. Daarvan kan ook het resultaat zijn dat een transactie wordt aangeboden, terwijl dagvaarding pas aan de orde is indien er bijvoorbeeld roekeloos is gereden, maar het ongeval niet zo ernstig is als bedoeld in artikel 6 WVV.

dat door de verkeersovertreding is veroorzaakt voor de rechter ook daadwerkelijk een strafverzwarend effect heeft. Dat kan in veel gevallen worden afgeleid uit de overweging dat met de gevolgen bij de strafoplegging rekening wordt gehouden. Zo achtte een rechtbank "gelet op de ernstige gevolgen van de door verdachte gemaakte overtreding" een ontzegging van de rijbevoegdheid voor vier maanden passend naast de op te leggen geldboete van € 750,-.²⁸⁾ Er zijn voorts vele andere voorbeelden te vinden van strafmotiveringen waarin de gevolgen nog nadrukkelijker bij de oordeelsvorming over de op te leggen straf worden betrokken.

Zo overwoog de Rechtbank Utrecht ten aanzien van een geval waarbij de verdachte een overstekende voetganger niet opmerkte en aanreed, dat de verdachte geen voorrang had verleend en "daardoor gevaar had veroorzaakt, hetgeen een ongeval tot gevolg heeft gehad waarbij het slachtoffer zodanig gewond is geraakt dat zij lange tijd gevolgen van het ontstane letsel heeft ondervonden en nog zal ondervinden."²⁹⁾ In een andere zaak overwoog de Rechtbank Haarlem dat "door een noodlottige samenloop van omstandigheden mede door de verkeersfouten van de verdachte een ongeval heeft plaatsgevonden tussen de bestelauto van de verdachte en de fiets van het slachtoffer. Bij dit ongeval is een 15-jarige meisje zwaar gewond geraakt en later aan haar verwondingen overleden."³⁰⁾ In nog een andere zaak overwoog de Rechtbank Haarlem dat de verdachte met een gezien de situatie ter plaatse onverantwoord hoge snelheid een fietsoversteekplaats had genaderd "waardoor een ongeval tussen de bestelauto van verdachte en de fiets van het slachtoffer heeft plaatsgevonden. Bij dit ongeval is de bestuurder van een fiets, een 17-jarige jongen, overleden."³¹⁾ De Rechtbank Arnhem overwoog in een zaak dat "de verdachte doordat zijn aandacht niet bij het verkeer was, een file die hij naderde niet heeft opgemerkt en daar met zijn vrachtwagen met onverminderde vaart tegen aan is gebotst. De gevolgen zijn desastreus en zeer schokkend geweest. Als gevolg van het ongeval is een persoon om het leven gekomen en zijn twee andere personen ernstig gewond."³²⁾ Het Hof Arnhem overwoog in een andere zaak: "dat verdachte zich als mens verantwoordelijk voelt pleit voor hem, maar dat neemt niet weg dat verdachte ook in juridisch opzicht schuld heeft: hij heeft normoverschrijdend verkeersgedrag vertoond met zeer ernstige consequenties tot gevolg."³³⁾

Soortgelijke overwegingen zijn overigens ook terug te vinden in veroordelingen voor overtredingen van de RVV. De Rechtbank Haarlem sprak een vrachtwagenchauffeur vrij van artikel 6 WVV omdat er niet meer kon worden vastgesteld dan dat de verdachte had gefaald in zijn waarneming en daardoor het slachtoffer bij een uitrit met dodelijk gevolg had aangerezen. In de strafmotivering ter zake van artikel 18 RVV (geen voorrang verlenen) werd echter overwoog dat het slachtoffer hierdoor ernstig letsel heeft opgelopen waaraan zij is overleden: "Het

betreft hier een ernstige verkeersfout die de rechtbank de verdachte zwaar aanrekent. Door toedoen van verdachte is aan de nabestaanden van het slachtoffer onherstelbaar leed aangedaan."³⁴⁾ Dezelfde rechtbank overwoog in een andere zaak, waarin van artikel 6 WVV werd vrijgesproken, maar voor overtreding van de RVV (geen voorrang verlenen) werd veroordeeld: "verdachte heeft vervolgens de man geraakt, ten gevolge waarvan de man op de auto terecht is gekomen en enige meters is meegesleurd. Het slachtoffer heeft als gevolg van de botsing zwaar lichamelijk letsel (..) opgelopen. De rechtbank rekent dit de verdachte aan."³⁵⁾ Het Hof Arnhem overwoog bij een zelfde soort overtreding: "Hoewel de tenlastelegging en bewezenverklaring niet verder gaan dan die enkele verkeersovertreding, dienen die gevolgen naar het oordeel van het hof, als behorende tot de omstandigheden waaronder het bewezen verklaarde is begaan, wel in de strafoplegging tot uitdrukking te komen. Zonder de verkeersovertreding was de motorrijder immers niet komen te overlijden."³⁶⁾ Net als tenlasteleggingen en bewezenverklaringen waarin enig causaal verband wordt gelegd tussen de overtreding en het ongeval, zouden ook deze strafmotiveringen de indruk kunnen wekken niet alleen wordt bestraft voor het overtreden van het verbod van gevaarlijk rijgedrag, maar ook voor het veroorzaken van het ongeluk zelf.³⁷⁾

4. Analyse

4.1. *Mag het ongeval bij het oordeel over de gevaarstelling worden betrokken?*

Hoewel de hier geschetste praktijk er niet op neerkomt dat overtreeders daadwerkelijk schuldig worden bevonden aan het veroorzaken van een verkeersongeval, klinkt dat soms wel door in de tenlastelegging en de strafmotivering. Een verbod om - in gevallen waarin normaliter vervolging achterwege blijft - het ongeval als reden aan te merken om toch te dagvaarden, valt evenwel nergens in te lezen.³⁸⁾ Enig juridisch beletsel om het ongeval mee te nemen in de tenlastelegging en de strafmotivering, lijkt er ook niet te zijn. Dat het ongeval bij de berechting ter zake van artikel 5 WVV in de oordeelsvorming wordt betrokken, is voorts intuïtief goed te verklaren omdat het nogal krampachtig aandoet om bij de openbare berechting van een verkeersovertreding, waardoor een ongeval is veroorzaakt, aan dat ongeval en de gevolgen daarvan voorbij te gaan. Het lijkt ook algemeen te worden aangenomen dat een verkeersongeval als gevolg van de overtreding bij de straftoemeting mag worden betrokken. Toch lijkt mij een belangrijk argument tegen de geschetste praktijk dat het veroorzaken van een ongeval geen bestanddeel is van artikel 5 WVV terwijl het een wezenlijk ander en veel zwaarder strafrechtelijk verwijt oplevert dan het veroorzaken van enkel gevaar op de weg. Daarnaast zou men uit de specifieke strafbaarstelling in artikel 6 WVV in verhouding tot artikel 5 WVV kunnen

afleiden dat de wet een grens stelt aan de strafrechtelijke aansprakelijkheid voor verkeersongevallen. Indien van aanmerkelijke schuld geen sprake is, zou het gedrag wellicht enkel als zodanig moeten worden bestraft en zou op andere manieren dan door openbare berechting tegevoet gekomen moeten worden aan de schade en het leed dat is veroorzaakt. Deze kanttekeningen laten onverlet dat dagvaarding is aangevoerd wanneer een verkeersovertreder niet voldoet aan eventuele voorwaarden die hem ter voorkoming van dagvaarding zijn gesteld. Maar zij keren zich wel tegen het vaststaande beleid, waarin wordt gedagvaard ter zake van artikel 5 WVV op de enkele grond dat de gevolgen ernstig zijn. Zij maken ook die oordeelsvorming problematisch, waarin doorklinkt dat de overtreder van artikel 5 WVV strafrechtelijk verantwoordelijk is te houden voor het ongeval en de gevolgen daarvan.

Waarom wordt het ongeval doorgaans toch als onderdeel in de tenlastelegging opgenomen? De reden daarvoor wordt eigenlijk niet duidelijk in literatuur en rechtspraak. Een dergelijke omschrijving is in elk geval niet nodig, omdat ook zonder die omschrijving sprake is van veroorzaking van gevaar op de weg. Een tenlastelegging van artikel 5 WVV moet een omschrijving van het onvoorzichtige gedrag behelzen met de toevoeging dat daardoor gevaar is veroorzaakt.³⁹⁾ Aldus kan het bij bewezenverklaring worden gekwalificeerd als overtreding van artikel 5 WVV. Ook wanneer zich een ongeval heeft voorgedaan, zou het verwijt ter zake van de enkele verkeersovertreding in de kern kunnen inhouden dat de verdachte “de betreffende kruising met een te hoge snelheid is genaderd”, “onvoldoende tijdig heeft afgeremd voor een overstekende voetganger” of “onvoldoende zicht heeft gehouden op een voorbijrijdende fietser”, waardoor gevaar op die weg werd veroorzaakt.⁴⁰⁾ Feiten en omstandigheden ten aanzien van het ongeval kunnen daarbij als bewijs redenevend zijn voor de veroorzaking van gevaar op de weg⁴¹⁾, maar behoeven geen onderdeel van de tenlastelegging te zijn. Wanneer het regelovertrekend gedrag aldus onvoldoende concreet wordt bevonden en ook niet concreter kan worden gemaakt, rijst mijns inziens de vraag of er wel grond is om een overtreding aan te nemen. Ook bij overtredingen van de RVV is het niet nodig om aan de tenlastelegging de zinsnede toe te voegen “waarbij letsel en/of schade is ontstaan.” Dat onderdeel van de tenlastelegging vormt van dergelijke overtredingen geen bestanddeel. Het letsel of de schade vormen ingevolge artikel 2 lid 2 WAHV enkel de reden om af te zien van bestuursrechtelijke handhaving.

In de literatuur heb ik nauwelijks kritiek gevonden op de wijze waarop tenlasteleggingen ter zake van artikel 5 WVV worden geformuleerd waar het gaat om de omschrijving daarin van het ongeval.⁴²⁾ Het lijkt een praktijk te zijn waar weinig vraagtekens bij worden geplaatst. Het is voorstelbaar dat opstellers van tenlasteleggingen

(ten onrechte) menen dat de omschrijving nodig is om de verkeersovertreding voldoende te concretiseren. Een andere, wellicht meer plausibele verklaring, is dat men intuïtief nauwelijks om het ongeval heen kan zonder het te miskennen en dat men dus bij de feitelijke omschrijving van de overtreding zonder seriëuze bedenking het ongeval inpast in de opeenvolgende gedragingen die het gevaar hebben veroorzaakt. Zo bezien lijkt het echter ook een onvermijdelijk uitvloeisel van de beslissing om te dagvaarden.

Ook het meenemen van het veroorzaakte ongeval bij de straftoemeting lijkt mij niet geheel vanzelfsprekend. In het algemeen kan men stellen dat op basis van de aan de rechter voorbehouden vrije waardering van de feiten in het kader van de strafoplegging, de gevolgen van strafbare feiten daarbij mogen worden betrokken.⁴³⁾ Er kan dan worden gedacht aan het leed van nabestaanden bij een moord, de schade als gevolg van een vernieling of het letsel als gevolg van een diefstal met geweld. Dergelijke gevolgen kunnen in de straftoemeting ten nadele voor verdachte worden meegenomen en maken door hun samenhang met het gepleegde misdrijf in feite ook onderdeel uit van het verwijt dat aan de verdachte wordt gemaakt. Die gevolgen maken het strafbare feit niet anders van aard, maar zij kleuren wel de ernst ervan. De vraag is of het rekening houden met een verkeersongeval bij artikel 5 WVV hiermee vergelijkbaar is. Een verkeersongeval met zwaar letsel of de dood tot gevolg maakt van de relatief geringe verkeersovertreding opeens een veel ernstiger en andersoortig feitencomplex. Dat contrast bestaat mijns inziens veel minder bij een vernieling waarvan de schade bovengemiddeld groot is en evenmin bij de diefstal met geweld waarbij rekening wordt gehouden met letsel.⁴⁴⁾ Doordat (de veroorzaking van) het ongeval geen bestanddeel is van artikel 5 WVV, raakt de strafoplegging te ver verwijderd van het strafbare feit waarvoor wordt veroordeeld naarmate het ongeval sterker in (een causaal) verband wordt gebracht met de verweten verkeersovertreding. Rechters blijken soms ook te zoeken naar een verantwoording om het ongeval bij de strafoplegging te betrekken. Zij merken het ongeval meer dan eens aan als ‘een omstandigheid waaronder het bewezen verklaarde is begaan’ in plaats van als een gewoon gevolg van het strafbare feit. Zij sluiten daarmee aan bij rechtspraak over de toelaatbaarheid van het betrekken bij de strafoplegging van *andere* - niet tenlastegelegde - strafbare feiten, wanneer die kunnen worden aangemerkt als omstandigheden waaronder het bewezen verklaarde is begaan.⁴⁵⁾ Door zich bij deze rechtspraak aan te sluiten, lijken sommige rechters te erkennen dat het rekening houden met het ongeval een ander strafbaar feit suggereert.

Tegelijkertijd is de vraag of rechters die rechtspraak juist toepassen. Daar lijkt het niet op. Laat ik dat toelichten met een voorbeeld over afpersing. De betreffende rechtspraak lijkt in

39. M. Otte, *Hoofdwegen door het verkeersrecht*, Deventer: Tjeenk Willink BV 2000, p. 51-52. Simmelink (Simmelink 1995, p. 162) merkt artikel 5 WVV, ogenschijnlijk anders dan Vellinga (W.H. Vellinga, ‘De Wegenverkeerswet 1994’, VR 1995, p. 4-7), aan als een materieel delict in plaats van als een formeel delict. Hij lijkt niettemin te erkennen dat bij artikel 5 WVV gedragingen moeten worden vastgesteld die strijdig zijn met ongeschreven verkeersregels, maar benadrukt daarbovenop de eis dat die gedragingen ook nog eens concreet gevaar moeten veroorzaken. Ik vermoed dat Vellinga die opvatting zal delen.
40. Zie bijvoorbeeld: Rechtbank Haarlem 14 oktober 2009, L/N BK0483; Rechtbank Haarlem 30 oktober 2010, L/N BK8620; Rechtbank ‘s-Hertogenbosch 16 februari 2009, L/N BH3021.
41. Krabbe 1999, p. 103. Zie ook: Vellinga 1979, p. 46-47.
42. Vellinga 1979, p. 195, 198-199. Zie ook de kritische noot van Van Eck onder Hoge Raad 3 mei 1966, NJ 1968/26, m.nt Van Eck. In gepubliceerde rechtspraak heb ik ook geen zaken kunnen vinden waarin over dit specifieke punt in cassatie is geklaagd.
43. Vgl. Rechtbank Dordrecht 9 augustus 2007, L/N BB1479. Zie ook Rechtbank Utrecht 9 april 2008, L/N BD0523.
44. Zwaar lichamelijk letsel levert bij diefstal met geweld al een zelfstandige kwalificatie op.
45. Hoge Raad 26 oktober 2010, L/N BM9968. Zie hierover ook de annotatie van M.J. Borgers bij HR 18 december 2007, NJ 2008/405.

46. Hoge Raad 26 oktober 2010, *LJN* BM9968; HR 12 januari 2010, *LJN* BK4421; HR 2 november 2004, *NJ* 2005/274, m.nt T.M. Schalken, r.o. 4.3.
47. Vgl. de discussie die Robroek hierover voert met Peters ten aanzien van de onbewuste culpa (Robroek 2010, p. 162). Peters zag geen nut van bestraffing van de onbewuste culpa en voorzag zelfs een averechts effect, terwijl Robroek meer nadruk legt op het generaal-preventieve effect. Zie hierover ook de bespiegelingen van Hart over intentie en bestraffing (H.L.A. Hart, *Punishment and responsibility* (essays in the philosophy of law), Oxford University Press 2008, p. 132-135). Zie ook Vellinga 1979, p. 197.

een dergelijk geval in het bijzonder te duiden op (de toelaatbaarheid van) het bij de strafoplegging rekening houden met bijvoorbeeld niet ten laste gelegde bedreigingen die met de afpersing samen zijn gegaan.⁴⁶⁾ De bedreigende uitlatingen zijn dan relevant om in het kader van de strafoplegging de context te duiden waarbinnen de afpersing heeft plaatsgevonden. De bedreigingen kunnen dan worden aangemerkt als omstandigheid waaronder de afpersing is begaan zonder dat die bedreigingen zelf zijn tenlastegelegd. De vraag is of een verkeersongeval op vergelijkbare wijze kan worden aangemerkt als een omstandigheid 'waaronder' het veroorzaken van gevaar is begaan. Het ongeval hangt natuurlijk nauw samen met het veroorzaken van gevaar en tekent de ernst van de overtreding. Maar tegelijkertijd lijkt nu juist kenmerkend voor het ongeval dat het geen omstandigheid is 'waaronder' de verkeersovertreding is begaan, maar een omstandigheid die daarop is gevolgd. Zo bezien is de samenhang met de overtreding wellicht niet voldoende om te rechtvaardigen dat er bij de strafoplegging rekening mee wordt gehouden. Een argument om het ongeval bij de oordeelsvorming te betrekken lijkt mijns inziens toch te moeten worden ontleend aan een bevoegdheid van de rechter om bij de strafoplegging rekening te houden met de gevolgen van strafbare feiten.

Een ander aanknopingspunt om te beoordelen of het ongeval als zodanig toch mag worden betrokken bij de strafoplegging ter zake artikel 5 WVV, zou tot slot het arrest Hoge Raad 1 december 1998, *NJ* 1999/222 kunnen zijn. Daarin werd de verdachte die met een vuurwapen speelde dat per ongeluk en noodlottig afging vrijgesproken van moord, subsidiair doodslag, maar hield het hof bij de veroordeling voor het voorhanden hebben van een vuurwapen rekening met de buitengewoon ernstige gevolgen van de verboden gedraging. Volgens de Hoge Raad mocht het hof ten bezware van de verdachte rekening houden met 'de directe noodlottige gevolgen die het voorhanden hebben van het vuurwapen heeft gehad'. Dat zou een argument kunnen zijn om ook in verband met artikel 5 WVV een 'noodlottig' ongeval bij de oordeelsvorming te betrekken. De vraag is echter of dat argument aan dat arrest kan worden ontleend. Men zou het betrekken van de 'noodlottige gevolgen' in die specifieke zaak namelijk ook gerechtvaardigd kunnen achten door het bijzonder laakbare karakter van het op zak hebben van een vuurwapen. In de betreffende zaak was de verdachte bovendien vrijgesproken van de tenlastegelegde moord en/of doodslag. Tegen die hele specifieke achtergrond lijkt het meenemen van de gevolgen van het voorhanden hebben en daarbij onvoorzichtig omgaan met een wapen te billijken. Dat zou bij gevaarzettend rijgedrag anders kunnen liggen, omdat de betrokkene met een enkele onvoorzichtigheid in het verkeer zich naar Nederlandse maatstaven nog niet zo maatschappelijk onverantwoord gedraagt als iemand die met een geladen wapen op zak loopt. Een

vervolg op deze rechtspraak uit 1999 is mij niet bekend, waardoor het moeilijk valt te duiden of in de rechtspraak van de Hoge Raad een duidelijke basis is te vinden voor het betrekken van gevolgen van strafbaar handelen bij de strafoplegging op de wijze zoals dat in verband met artikel 5 WVV gebeurt.

4.2. Doelmatigheid van dagvaarding ter zake artikel 5 WVV bij ongevallen

Het probleem dat ik hier aan de orde stel, betreft het bij de beoordeling van een relatief geringe verkeersovertreding rekening houden met het daarmee veroorzaakte ongeval op een wijze waarin doorklinkt dat de overtreder voor het ongeval strafrechtelijk aansprakelijk is, terwijl de overtreding enkel de veroorzaking van *gevaar* betreft. Het antwoord op de vraag of de veroorzaking van ernstige ongevallen ook bij relatief geringe verkeersovertredingen strafbaar zou moeten worden gesteld, heb ik voorsnog in het midden gelaten. Voor een dergelijke strafbaarstelling zou gekozen kunnen worden en dat zou in feite ook de hier geschetste bezwaren wegnemen. Ik kom hier op terug. Er zou ook voor kunnen worden gekozen om in dit soort zaken toch te vervolgen vanwege de ernst van de gevolgen en de erkenning van het leed, maar zonder een causaal verband tussen overtreding en ongeval in de tenlastelegging of de strafmotivering tot uitdrukking te brengen. Wanneer eenmaal een openbare berechting plaatsvindt, zou een dergelijke (wat contra-intuïtieve) voorzichtigheid echter weer kunnen leiden tot een miskennis van het leed voor slachtoffers. Dagvaarding voor relatief geringe verkeersovertredingen blijft in dergelijke gevallen wat mij betreft dus problematisch. Een andere optie is dagvaarding in dit soort zaken als uitgangspunt achterwege te laten net zoals dat gebeurt indien er geen ongeval heeft plaatsgevonden. Die optie spreekt mij uiteindelijk het meeste aan. De reden daarvoor is dat dagvaarding in dit soort zaken mijns inziens een duidelijk en redelijk doel ontbeert. Om die reden acht ik ook een specifiekere strafbaarstelling niet de passende oplossing voor het hier geschetste probleem. Ik licht dat toe.

Men zou in het algemeen kunnen stellen dat bij artikel 5 WVV de preventieve functie van het strafrecht voorop staat. Indien zich tevens verkeersongevallen voordoen zou zowel de overtreder als ieder ander moeten worden ingeprent dat men voorzichtig moet handelen in het wegverkeer. Vervolg en berechting is een manier om die norminprenting kracht bij te zetten. Het gaat in gevallen zoals hier bedoeld echter vaak om naar verhouding geringere verkeersfouten. Zeker als men met grote regelmaat deelneemt aan het verkeer, is het moeilijk te vermijden dat daarbij soms kleine verkeersfouten worden gemaakt. Het is goed mogelijk dat veel verkeersovertreders zich doorgaans voorbeeldig gedragen en slechts incidenteel vervallen in momenten van onoplettendheid. De opgelegde

straf draagt samen met de morele afkeuring dan wellicht niet per se bij aan het bevorderen van voorzichtigheid en het voorkomen van ongelukken.⁴⁷⁾ Ondertussen gaat er van de toepassing van het strafrecht een sterke moreel afkeurende lading uit, zeker in het geval van een openbare berechting en nog meer in het geval van een verwijt ter zake het veroorzaken van ernstig letsel bij of overlijden van slachtoffers. Er gaat, zoals Van Dijk treffend verwoordt, een signaal van uit dat men niet deugt.⁴⁸⁾ Het is goed mogelijk dat burgers daarom verwachten enkel voor de strafrechter te zullen verschijnen wanneer zij gedrag hebben vertoond dat in het algemeen als ernstig laakbaar wordt gezien.⁴⁹⁾ De morele afkeuring van iets waar je voor je gevoel zo weinig aan hebt kunnen doen, zou tot gevolg kunnen hebben dat de schuldbevestiging en de bereidheid tot zelfdiscipline plaats maakt voor verbittering en voor minachting van het belang van verkeersveiligheid. Dit is een veronderstelling die natuurlijk nadere toetsing zou behoeven. Maar ook in wetenschappelijk onderzoek naar straffen in het verkeer zijn mijns inziens geen duidelijke aanknopingspunten te vinden om te veronderstellen dat de verkeersveiligheid gediend is met het strafrechtelijk berechten van verkeersovertreders die met een relatief geringe verkeersfout ongevallen hebben veroorzaakt.⁵⁰⁾ Een dergelijke benadering maakt dan ook geen onderdeel uit van het algemene verkeersveiligheidsbeleid.⁵¹⁾

Vervolgens is nog wel de vraag of vervolging in dit soort zaken wenselijk is om tegemoet te komen aan het leed bij slachtoffers en nabestaanden. Vervolging en openbare berechting zou een *geruststellend* effect kunnen hebben op de samenleving en slachtoffers of nabestaanden.⁵²⁾ Duidelijk bewijs dat juist de vervolging en berechting van een verdachte voor het slachtoffer in dit soort gevallen van belang is om leed te verwerken en het gevoel te krijgen dat recht wordt gedaan, is er bij mijn weten echter niet. Uit onderzoek blijkt veel meer dat slachtoffers behoefte hebben aan emotionele steun uit hun eigen sociale netwerk en aan duidelijke informatie over bijvoorbeeld de afhandeling van een zaak. Slachtoffers lijken er vaak met name behoefte aan te hebben gehoord te worden en serieus genomen te worden. Behoefte aan bescherming, aan veiligheid en aan een rechterlijke uitspraak bestaat eigenlijk met name bij geweldsdelicten.⁵³⁾ Ter vergelijking kan ook worden gewezen op onderzoek naar het spreekrecht, waarvan overigens wel bij artikel 6 WVVW maar niet bij artikel 5 WVVW gebruik kan worden gemaakt. Uit een recent onderzoek naar de bijdrage van het spreekrecht aan het emotionele herstel van slachtoffers blijkt bepaald niet eenduidig dat slachtoffers zoveel baat hebben bij de vervolging en berechting.⁵⁴⁾ Met name bij verkeersongevallen, die ook op de verdachte zelf doorgaans een grote impact hebben,⁵⁵⁾ is de formele setting van een strafproces, dat vaak pas een jaar later plaatsvindt, wellicht voor geen van beide partijen gunstig. Vormen van schade-

bemiddeling of vormen van mediation⁵⁶⁾ zouden in dergelijke gevallen wellicht een betere erkenning opleveren van het veroorzaakte leed bij slachtoffers en nabestaanden.

5. Conclusie

Hiervoor is de praktijk geproblematiseerd waarin bij relatief geringe verkeersovertredingen, die in de regel niet voor dagvaarding in aanmerking komen, toch dagvaarding volgt (vaak subsidiair aan artikel 6 WVVW) op de enkele grond dat een ernstig ongeval heeft plaatsgevonden, waarna in tenlasteleggingen en strafmotiveringen doorklinkt dat de overtreder strafrechtelijk aansprakelijk is voor het ongeval, ondanks dat de overtreder enkel de veroorzaking van *gevaar* betreft. Indien deze praktijk niet als problematisch wordt gezien, en misschien zelfs wel als wenselijk, dan zou volgens mij kunnen worden overwogen om duidelijkheid te scheppen met een specifieke strafbaarstelling van gevaarzettend rijgedrag met de dood of zwaar letsel tot gevolg. Ik heb hier evenwel kort toegelicht waarom aan de doelmatigheid van een dergelijke strafbaarstelling kan worden getwijfeld. Als uitgangspunt lijkt voorts verdedigbaar om bij verkeersongevallen enkel tot dagvaarding over te gaan indien overtreder van artikel 6 WVVW kan worden bewezen en om dan ook alleen dat feit ten laste te leggen.⁵⁷⁾ Bij geringere verkeersovertredingen vindt dagvaarding in de regel niet plaats en dat zou dan ook niet alsnog behoren te gebeuren om de enkele reden dat de overtreder tot een ernstig ongeval heeft geleid. Deze suggestie doet niets af aan het belang van vervolging wanneer wel *aanmerkelijk* onvoorzichtig verkeersgedrag wordt vertoond. Het lijkt mij zelfs goed verdedigbaar om het bereik van artikel 6 WVVW uit te breiden tot elk ongeval dat enig letsel veroorzaakt.⁵⁸⁾ Het voorgaande doet ook niets af aan bijvoorbeeld een betoog om strafrechtelijke vervolging vaker in te stellen op basis van het enkele herhaaldelijk begaan van snelheidsovertredingen. Wel lijkt deze suggestie betekenis te hebben voor meer dan alleen het verkeersrecht. Ook in andere ongevalsituaties waarbij zowel culpoze delicten (meestal dood door schuld, art. 307 Sr) als gevaarzettingsdelicten aan de orde kunnen zijn, is immers de vraag in hoeverre bij het ontbreken van de aanmerkelijke schuld gewicht zou moeten worden gegeven aan het ongeval bij de inzet van het strafrecht. De hier geschetste problematiek zou wat mij betreft dus ook in andere verbanden aandacht verdienen.

48. Van Dijk 2008, p. 101-104, 184.

49. Van Dijk 2008, p. 193.

50. In wetenschappelijk onderzoek naar het effect van straffen op verkeersgedrag richt men zich veelal op de effecten van het reageren op specifieke overtredingen zoals snelheidsovertredingen of rijden onder invloed (Ch. Goldenbeld en I.N.L.G. van Schagen, 'Verkeerstoezicht en straffen voor verkeersveiligheid', *Trema Straftoemingsbulletin* 2008, nr. 2, 34-42). Zie ook: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, *Factsheet Straffen in het verkeer*, Leidschendam 2011. Als het gaat om het reageren op overtredingen lijkt niet zozeer zwaarder straffen als wel vergroting van de pakkans van invloed op verkeersgedrag (Goldenbeld en Van Schagen 2008, p. 37; Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid 2011, p. 2). Verder lijkt er een verband te bestaan tussen het aantal overtredingen dat met een voertuig wordt gemaakt en de betrokkenheid bij ongevallen. Dat verband is met name een reden om verkeersdeelnemers die zich vaker hebben schuldig gemaakt aan bijvoorbeeld snelheidsovertredingen, op die enkele grond strafrechtelijk te vervolgen (vgl. Ch. Goldenbeld, M.C.B. Reurings, Y. van Norden en H.L. Stipdonk, *Relatie tussen verkeers-overtredingen en verkeersongevallen* (R-2011-19), Leidschendam: SWOV 2011).

51. Zie voor een algemene visie op verkeersveiligheid: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020, Van, voor en door iedereen*, Den Haag: 2009 (in het bijzonder p. 64-66), die in hoofdlijnen is weergegeven in een brief van de minister: *Kamerstukken II 2007/08, 29 398, nr. 120*. Veel aandacht is er in de nota voor concrete oplossingen voor duidelijk herkenbare veiligheidsrisico's zoals die ten aanzien van beginnende bestuurders, alcohol in het verkeer en snelheidsovertredingen of voor de bescherming van en voorlichting aan bijzonder kwetsbare slachtoffers. In de nota wordt - zij het zonder veel toelichting - benadrukt dat vanuit de behoefte tot gedragsbeïnvloeding een duidelijk onderscheid moet worden gemaakt tussen *bewuste overtredingen* en *fouten* (p. 29).

52. Robroek 2010, p. 162.

53. A. ten Boom en A.F. Kuijpers, *Behoeften van slachtoffers van delicten: een systematische literatuurstudie naar behoeften zoals door slachtoffers zelf geuit* (Onderzoek en Beleid, nr. 262), Den Haag: Boom Juridische uitgevers 2008, p. 53-58.

54. K. Lens, A. Pemberton en M.S. Groenhuijsen, *Het spreekrecht in Nederland: een bijdrage aan het emotioneel herstel van slachtoffers?*, Tilburg: Intervict 2010, p. 87-90). In dat laatste onderzoek kwam ook de ongunstige omstandigheid naar boven dat het doorgaans erg lang duurt voordat een berechting plaatsvindt.

55. Dat kan alleen worden afgeleid uit vele veroordelende uitspraken waarin bij de strafoplegging betrokken wordt dat het ongeval ook op de verdachte veel impact heeft gehad.

56. Er kan in dit verband verwezen worden naar een project met mediation in strafzaken, zoals uitgevoerd in de Rechtbank Amsterdam, waarbij gunstige resultaten werden bereikt ten aanzien van onder meer geweldsdelicten die naar hun aard redelijkerwijs minder basis lijken te bieden dan verkeersongevallen zoals hier bedoeld (S. Verberk, *Mediation naast strafrecht in het arrondissement. Een beschrijving van het proces en een verkenning van de effecten*, Rechtbank Amsterdam, oktober 2011).

57. Juist door de verschillende juridische strekking van de strafbepalingen lijkt artikel 68 Sr mij overigens geen beletsel op te leveren om na een vrijspraak voor artikel 6 WVVW alsnog een transactie aan te bieden voor artikel 5 WVVW, evenmin als dat artikel 74 Sr mij zonder meer een beletsel lijkt op te leveren om alsnog voor artikel 6 WVVW te dagvaarden.

58. Zie voor meer uitgewerkte voorstellen voor herschikking van verkeersdelicten: Robroek 2010, p. 163-165, p. 169-176, p. 201-203; zie in het bijzonder Vellinga 1979, p. 199 en Otte 2001, p. 13-14.