

Hoofdwegen door het verkeersrecht

Geschreven door J. Rimmelink, voortgezet door M. Otte,
bewerkt door A.E. Harteveld en R. Robroek *

Besproken door prof. mr. B.F. Keulen **

Enkele maanden geleden is een nieuwe druk verschenen van de bekende studiepocket over het verkeersrecht, geschreven door Rimmelink. De tweede tot en met vierde druk werden ook verzorgd door Rimmelink. Het boek werd in de vijfde druk voortgezet door Otte, die het stokje nu heeft overgedragen aan Harteveld en Robroek. Zoals de termen voortzetten en bewerken al aangeven, is het karakter van het boekje niet wezenlijk veranderd: het is een inleiding op hoofdlijnen in het verkeersrecht gebleven. Ook de omvang is gelijk gebleven: de vierde druk (van Rimmelink) besloeg exact hetzelfde aantal bladzijden als de nu verschenen zesde druk.

In de vijfde druk heeft Otte betrekkelijk grote veranderingen doorgevoerd ten opzichte van de vierde druk. Dat hing onder meer samen met de invoering van de Wegenverkeerswet 1994. De vijfde druk is daarom in Verkeersrecht destijds betrekkelijk uitgebreid besproken door Simmelink (Verkeersrecht 2001, p. 353-355). Ten opzichte van de vijfde druk is de opzet van het boek in de zesde druk niet wezenlijk veranderd. De hoofdstukindeling is dezelfde gebleven. Het boek begint met drie hoofdstukken die zijn gewijd aan Algemene beschouwingen, Geschiedenis en beginselen, en

Het stelsel van verkeersregels, verkeerstekens en verkeersaanwijzingen. Daarna volgen vijf hoofdstukken over de belangrijkste verkeersdelicten: Gevaar op de weg (art. 5 WVV 1994), Het culpoos veroorzaken van dood of zwaar lichamelijk letsel (art. 6 WVV 1994), Verlaten plaats ongeval (art. 7 WVV 1994), Rijden onder invloed (art. 8 WVV 1994) en Joyriding (art. 11 WVV 1994). Besloten wordt met twee hoofdstukken die gewijd zijn aan respectievelijk Sancties en Controle en opsporing. Binnen veel van deze hoofdstukken is ook de paragraafindeling behouden gebleven. Dat geldt evenwel niet voor het hoofdstuk over de strafbaarstelling waar sinds 2000, toen de vijfde druk verscheen, het meest aan is gewijzigd: art. 6 WVV 1994. Dat is meteen ook het omvangrijkste hoofdstuk: het beslaat 50 bladzijden. Tegen deze achtergrond is de bespreking van de zesde druk korter en concentreert zij zich op het vijfde hoofdstuk.

De auteurs bespreken in dit hoofdstuk eerst het verschil tussen het huidige art. 6 WVV 1994 en het oude art. 36 WVV. Zij signaleren het verschil in opvatting tussen Krabbe, die verdedigde dat art. 6 slechts schuld eist aan het verkeersongeval, en Otte (in de vorige druk, p. 27), die van mening was dat de schuld ook op het gevolg betrekking moet hebben, en kiezen daarbij voor de lijn van Krabbe. Vervolgens bespreken zij de wetwijzigingen van 1998 en 2006, waarbij eerst (in 1998) de strafmaxima voor dood en lichamelijk letsel door schuld sterk werden verhoogd, en vervolgens (in 2006) in de wettelijke regeling de strafverzwaring in het geval van roekeloosheid een centrale plaats kreeg (vgl. art. 175 WVV 1994). Uiteindelijk zien de auteurs als het meest problematische aspect van deze regeling dat de strafmaxima ook voor gevallen van onbewuste schuld sterk zijn verhoogd. De auteurs gaan daarna nader in op het onderscheid tussen (voorwaardelijk) opzet, roekeloosheid, bewuste en onbewuste schuld. Daarbij komt eerst het Porsche-arrest voorbij (HR 15 oktober 1996, NJ 1997/199, VR 1997/160 m.nt. A. Dijkstra). In dat arrest gaf de Hoge Raad aan dat in gevallen waarin de verdachte door zijn handelwijze ook zelf aanmerkelijk levensgevaar heeft gelopen, de rechter in zijn oordeel moet betrekken dat het (behoudens aanwijzingen voor het tegendeel) niet waarschijnlijk is dat de verdachte de aanmerkelijke kans op de koop toeneemt dat een frontale botsing met een tegemoetkomende auto zal plaats-

“ Ten opzichte van de vijfde druk is de opzet van het boek in de zesde druk niet wezenlijk veranderd.



* Zesde druk, Kluwer Deventer, 2012, ISBN 9789013108576, 198 p., € 35,-

** Hoogleraar straf(proces)recht RU Groningen

“
Beide auteurs hebben (vooral de strafrecht-)juristen die zich met het verkeersrecht bezig houden een dienst bewezen door deze bewerking voor hun rekening te nemen.

. ”

vinden en hij als gevolg daarvan zelf het leven zal verliezen. Opzet op de dood van anderen is dan niet te bewijzen. Harteveld en Robroek volgen hier de (kritische) lijn van Otte, waar zij het standpunt innemen dat het te verdedigen is een ‘mentaliteit van een cynisch en rücksichtslos op de koop toeneemen van ernstige gevolgen (...) in opzet te vertalen’ (p. 70). En zij zetten op basis van een analyse van latere jurisprudentie uiteen dat de in het Porsche-arrest gekozen lijn er niet aan in de weg heeft gestaan opzet aan te nemen in een aantal gevallen waarin de verdachte aan de politie wilde ontsnappen en bij zeer risicovol rijgedrag waar een zeker ‘op de koop toeneemen’ uit sprak. Bij de bespreking van het verschil tussen bewuste en onbewuste schuld gaan Harteveld en Robroek (in het verlengde van een eerdere publicatie van Robroek) ook in op de rechtvaardiging van bestrafing van onbewuste schuld. Zij zien generale preventie daarbij als het belangrijkste strafdoel, omdat een ‘goede instelling’ kan leiden tot vermindering van het aantal onbewust culpoos gepleegde delicten (p. 77). Vervolgens bespreken Harteveld en Robroek de inhoud en het bewijs van het bestanddeel schuld meer uitgebreid. Daarbij komt niet enkel rechtspraak van de Hoge Raad voorbij, maar worden ook voorbeelden ontleend aan lagere rechtspraak. Harteveld en Robroek verdedigen in deze context dat voor de automobilist een verhoogde zorgplicht geldt; bij het optreden als verkeersdeelnemer hoort een Garantenstellung. Zij zien de omstandigheid dat culpoze delicten in het verkeer met zwaardere straffen zijn bedreigd, als een ondersteuning van dat standpunt (p. 87). Dat past echter (als ik mij een kanttekening mag veroorloven) niet heel goed bij het vervolg van hun betoog: op bestuurders van grote voertuigen zou een nog indringender zorgplicht rusten; bij verkeersdeelnemers die geen bestuurder zijn en ook geen rijbewijs hebben (zoals voetgangers) zou het juist anders liggen. De art. 6 en 175 WvW 1994 bedreigen ‘een ieder die aan het verkeer deelneemt’ bij een culpoos verkeersdelict met zwaardere straffen. Bij het bewijs van het bestanddeel schuld besteden beide auteurs vooral aandacht aan de bekende arresten HR 1 juni 2004, NJ 2005/252, VR 2005/30 m.nt. Si, en HR 29 april 2008, NJ 2008/440, VR 2008/83 m.nt. D.H. de Jong. Zij betogen (in discussie met De Jong) dat uit rechtspraak van de Hoge Raad niet zou volgen dat een enkele verkeersovertreding nooit genoeg kan zijn voor een bewezenverklaring van schuld. Een ‘normatieve waardering van het gedrag van verdachte’ is in hun ogen het onderscheidende element ‘waarlangs het verschil tussen aanmerkelijke en niet aanmerkelijke onvoorzichtigheid vorm dient te krijgen’ (p. 95). Daarmee wijken de auteurs (als ik het goed zie) echter minder ver af van het standpunt van De Jong dan zij zelf veronderstellen: ook De Jong meent dat van culpa sprake kan zijn als een enkele overtreding is gepleegd ‘onder zodanige omstandigheden dat er sprake is van culpa lata’.

Beide auteurs hebben (vooral de strafrecht-)juristen die zich met het verkeersrecht bezig houden,

naar mijn mening een dienst bewezen door deze bewerking voor hun rekening te nemen. Het hoofdstuk over art. 6 WvW 1994, dat door wijziging van de wetgeving en ontwikkelingen in de jurisprudentie verouderd was, hebben zij grondig herzien. En daarbij hebben zij er goed voor gewaakt zich niet in bijzaken te verliezen; het inleidende karakter van het boek is niet aangetast.

De andere hoofdstukken zijn door Harteveld en Robroek adequaat geactualiseerd. Daarbij is op een enkel punt kritiek weggenomen die Simmelink op passages in de vijfde druk heeft geuit. Simmelink wees er bijvoorbeeld op dat art. 2a WvW 1994 over het hoofd was gezien; thans wordt daar aandacht aan besteed (p. 17). Hoofdstuk zes is herdoopt van Doorrijden na ongeval tot Verlaten plaats ongeval, en aan de verschillen tussen het oude art. 30 WvW (waarbij de Hoge Raad bewustheid van ongeval eiste) en art. 7 WvW 1994 wordt meer aandacht besteed. Op andere door Simmelink bekritiseerde punten is de tekst niet veranderd. Zo wordt nog steeds het standpunt verdedigd dat ‘de toepassing van het eigenlijke verkeersrecht, de uitleg van de verkeersnorm en de handhaving daarvan’ plaatsvindt in het strafrecht (p. 6). Dat standpunt komt mij tegenwoordig alleen verdedigbaar voor als men de WAHV en de Mulderkamer van het Gerechtshof Leeuwarden stiekem toch tot het strafrecht rekent. Zo blijft er altijd wel wat te kritiseren over. Maar dat doet aan de waardering niet af: een aanwinst, deze nieuwe druk.