

58



\* Sven Bakker is wetenschappelijk medewerker bij de Hoge Raad der Nederlanden. Lara Ondracek is masterstudent straf- en strafprocesrecht en tevens student-assistent bij de Vrije Universiteit Amsterdam. De bijdrage is geschreven op persoonlijke titel. De auteurs danken prof. mr. P.A.M. Verrest voor zijn waardevolle inbreng bij de totstandkoming van het artikel.

1. In deze bijdrage wordt aansluiting gevonden bij art. 29 Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) 1990. Met de term 'voorrangsvoertuigen' wordt het volgende bedoeld: motorvoertuigen in gebruik bij politie en brandweer, bij diensten voor spoedeisende medische hulpverlening, en motorvoertuigen van andere door Onze Minister aangewezen hulpverleningsdiensten die blauw zwaai-, flits- of knipperlicht en een tweetonige hoorn voeren om kenbaar te maken dat zij een dringende taak vervullen. De gevallen die worden bestreken door de ministeriële vrijstelling 'Vrijstelling van bepalingen van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990), ten behoeve van de ambtenaren van het landelijk politiekorps en de Politieacademie' vallen buiten het bereik van deze bijdrage. Ook situaties waarbij bijvoorbeeld vrijwilligers na een oproep met eigen vervoer met spoed naar de kazerne rijden en onderweg daarnaartoe een ongeval veroorzaken, komen in deze bijdrage niet aan bod.

### 1. Inleiding

**Bestuurders van voorrangsvuortuigen<sup>1)</sup> genieten een zekere uitzonderingspositie. Deze is verankerd in Hoofdstuk VI 'Ontheffingen en vrijstellingen' van het RVV 1990: bestuurders van onder andere politievoertuigen, ambulancevoertuigen en brandweerwagens<sup>2)</sup> mogen op grond van art. 91 afwijken van de voorschriften van dat besluit voor zover de uitoefening van hun taak dit vereist. In het kader van het verrichten van 'een dringende taak'<sup>3)</sup> mogen zij, wanneer optische signalen en geluidssignalen worden gevoerd, bijvoorbeeld snelheidslimieten overschrijden en door een rood verkeerslicht rijden. Bovendien dienen andere weggebruikers, op grond van art. 50 RVV 1990, de bestuurders van voorrangsvuortuigen voor te laten gaan. Deze uitzonderingspositie staat er echter niet aan in de weg dat bestuurders van voorrangsvuortuigen niet zelden zelf betrokken zijn bij verkeersongevallen, al dan niet in de hoedanigheid van 'veroorzaker'. Blijkend uit cijfers van het Nederlands Instituut Publieke Veiligheid ging het in de periode tussen 1 januari 2020 en 31 december 2021 om 219 geregistreerde ongevallen met 102 gewonden.<sup>4)</sup> Een dergelijk ongeval kan onder omstandigheden de aanleiding vormen**

# ailichten en sirenes?

## van ongevallen waarbij voorrangsvoertuigen zijn betrokken

voor strafrechtelijke vervolging van de bestuurder van het voorrangsvoertuig, bijvoorbeeld vanwege het in art. 6 WVV 1994 strafbaar gestelde.<sup>5)</sup> De vraag rijst of de bestuurder straffeloos kan blijven, als mede op grond waarvan dat dan precies zou kunnen. In deze bijdrage wordt nader ingegaan op (de grondslag van) eventuele straffeloosheid<sup>6)</sup> in gevallen waarin deze materie speelt. Daartoe wordt allereerst het wettelijk kader geschetst van vestiging en uitsluiting van strafrechtelijke aansprakelijkheid (par. 2). Daarbij wordt ook ingegaan op de relatie of verhouding tussen afzonderlijke grondslagen van uitsluiting van strafrechtelijke aansprakelijkheid. Daarna vindt een bespreking van jurisprudentie plaats en wordt ontwaard in hoeverre bepaalde verweren kans van slagen hebben (par. 3). Vervolgens worden de bevindingen uit de theorie en praktijk nader beschouwd en worden enkele problematische aspecten voorzien van verdere bespreking (par. 4). Ten slotte worden afsluitende opmerkingen gemaakt over de grondslag van straffeloosheid in geval van ongevallen waarbij voorrangsvoertuigen zijn betrokken (par. 5).<sup>7)</sup>

### 2. Vestiging en uitsluiting van strafrechtelijke aansprakelijkheid

#### 2.1. De vaststelling van schuld in de zin van art. 6 WVV 1994

Art. 6 WVV 1994 omvat het verbod, gericht aan een ieder die aan het verkeer deelneemt, zich zodanig te gedragen dat aan zijn schuld te wijten een verkeersongeval plaatsvindt waardoor een ander wordt gedood of waardoor een ander zwaar lichamenlijk letsel wordt toegebracht of zodanig lichamenlijk letsel dat daaruit tijdelijke ziekte of verhin- dering in de uitoefening van de normale bezigheden ontstaat. Dit artikel geldt onverkort voor bestuurders van voorrangsvoertuigen; de in de inleiding genoemde uitzonderingspositie ziet dus niet (direct) op de strafbaarstelling. De vraag of de bestuurder in een concreet geval het verbod overtreedt – met andere woorden: de bestanddelen van de delictomschrijving vervult – is niet eenvoudig te beantwoorden. Culpoze gevolgsdelicten zoals art. 6 WVV 1994, die worden gekenmerkt door het teweegbrengen van een rechtsgoedkenning als gevolg van schuld van de verdachte,<sup>8)</sup> laten zich immers lastig feitelijk vaststellen.

In het licht van het thema van deze bijdrage ligt de nadruk op het bewijs van de strafrechtelijk relevante schuld. Anders dan de

meeste bestanddelen van deze delictomschrijving heeft het bestanddeel 'aan zijn schuld te wijten' onvoldoende feitelijke betekenis. Het bestanddeel schuld (hierna ook: culpa) heeft een meer normatief karakter. Bij de vaststelling van culpa gaat het namelijk niet zozeer om (slechts) het constateren van een geestesgesteldheid als 'tekortschieten', als wel om een normatief oordeel of sprake is van 'min of meer grove of aanmerkelijke schuld'<sup>9)</sup> waarbij de kern ligt in 'verwijtbare aanmerkelijke onvoorzichtigheid'<sup>10)</sup> Moest verdachte in het betreffende geval anders handelen en kon hij dat ook? En brengt dat de vereiste mate van schuld met zich om ook te kunnen spreken van schuld in strafrechtelijke zin? Om die vragen te beantwoorden zal aandacht moeten worden besteed aan verschillende, uiteenlopende factoren. Het feit c.q. de omstandigheid dat sprake is van een handelen door een bestuurder van een voorrangsvoertuig is een voorbeeld van een relevante factor voor het al dan niet kunnen vestigen van strafrechtelijke aansprakelijkheid door de strafrechter, maar daartoe blijft het niet beperkt.

In de navolgende uitwerking op hoofdlijnen van culpa zal de kern van het leerstuk worden opgesplitst, waarmee achtereenvolgens aan bod komen de aanmerkelijke onvoorzichtigheid (par 2.1.1) en de verwijtbaarheid (par. 2.1.2).<sup>11)</sup>

- Daartoe blijft het dus niet beperkt. Een (steeds groter wordend) aantal voertuigen van andere hulpverleningsdiensten kan onder voorwaarden worden aangemerkt als voorrangsvoertuig. Te denken valt bijvoorbeeld aan voertuigen van de Stichting Sanquin voor een spoedtransport, voertuigen van de weginsecteurs en officieren van dienst van Rijkswaterstaat, voertuigen van de door de Koninklijke Nederlandse Bond tot het Redden van Drenkelingen aangewezen reddingsbrigades etc. Zie art. 1 Regeling optische en geluidsignalen 2009.
- Zie art. 2 van de Regeling optische en geluidsignalen 2009: er is slechts sprake van een 'dringend geval' in geval van 1) een voor de mens levensbedreigende situatie die directe hulp van de betrokken hulpverleningsdiensten vergt; 2) het voorkomen van een voor de mens levensbedreigende situatie of een situatie waarin ernstige schade aan gebouwen of goederen ontstaat; 3) een ernstige verstoring van de openbare orde of de rechtsorde, waarvoor een directe en snelle inzet noodzakelijk is.
- Nederlands Instituut Publieke Veiligheid, *Ongevallenstatistiek voorrangsvoertuigen 2020-2021*, Arnhem: Nederlands Instituut Publieke Veiligheid 2022, p. 37. In 2020 zijn 122 ongevallen geregistreerd; in 2021 ging het om 97 geregistreerde ongevallen. Van de 102 gewonden waren er 54 inzittenden van een voorrangsvoertuig, de overige 48 gewonden waren andere weggebruikers.
- Zie in dit kader ook: Instituut Fysieke Veiligheid, *Van hulpverlener naar verdachte. Een onderzoek naar de juridische aspecten van ongevallen met voorrangsvoertuigen* Arnhem: Instituut Fysieke Veiligheid 2015.
- Met straffeloosheid wordt in deze bijdrage niet alleen de situatie bedoeld waarin een verdachte van een bewezen verklaard feit strafrechtelijk vrijuit gaat vanwege een geslaagd beroep op een strafuitsluitingsgrond, maar ook de situatie waarbij een ten laste gelegd feit niet kan worden bewezen of een bewezen verklaard feit geen strafbaar feit oplevert volgens de wet.
- Met betrekking tot de reikwijdte van deze bijdrage zij hier opgemerkt dat bespiegelingen omtrent verschillende leerstukken in het Nederlandse strafrecht beperkt blijven tot het meest relevante met het oog op de duiding van de problematiek omtrent (uitsluiting van) strafrechtelijke aansprakelijkheid ter zake van ongevallen waarbij voorrangsvoertuigen zijn betrokken. Dat maakt dat met betrekking tot verschillende onderwerpen c.q. leerstukken niet volledig recht kon worden gedaan aan belangrijke opvattingen die erover zijn uitgesproken en slechts aandacht kon worden besteed aan hoofdlijnen.
- In feite is voor bewezenverklaring van overtreding van art. 6 WVV 1994 'dubbele causaliteit' vereist: er dient niet alleen een causaal verband te bestaan tussen het gedrag van de verdachte en het verkeersongeval, ook moet er een causaal verband bestaan tussen het verkeersongeval en het zwaar lichamenlijk letsel of de dood van het slachtoffer.
- Vgl. J.T.K. Bos, 'Het schuldordeel als machtswoord', *Recht en Critiek* 1982, p. 5-42.

10. J. de Hullu, *Materieel Strafrecht*, Deventer: Wolters Kluwer 2021, p. 257.
11. In de literatuur wordt soms ook een driedeling aangebracht, waarbij de onvoorzichtigheid als zodanig van separate bespreking wordt voorzien. Vgl. J. Remmelink, *Hoofdwegen door het verkeersrecht* (voortgezet door M. Otte, bewerkt door A.E. Harteveld en R. Robroek), Deventer: Wolters Kluwer 2021, p. 104. In deze bespreking worden noties omtrent onvoorzichtigheid, alsmede noties omtrent causaliteit behandeld bij de objectieve zijde van culpa.
12. J. de Hullu, *Materieel Strafrecht*, Deventer: Wolters Kluwer 2021, p. 260.
13. Vgl. de notie van minister Modderman ten tijde van de totstandkoming van het Wetboek van Strafrecht: 'Lichte schuld is niet voldoende, de zwaarste schuld weer teveel, vereist is grove, aanmerkelijke schuld.' H.J. Smid, *Geschiedenis van het Wetboek van Strafrecht. Volledige verzameling van regeeringsontwerpen, gewisselde stukken, gevoerde beraadslagingen, enz.*, Haarlem: H.D. Tjeenk Willink 1881-1886, deel 1, p. 78-79.
14. HR 1 juni 2004, ECLI:NL:HR:2004:AO5822, NJ 2005/252 m.nt. G. Knigge (*Blackout*). Zie ook de bespreking van J.B.H.M. Simmelink in VR 2005/30.
15. Het gaat, zoals ook blijkt uit de overweging van de Hoge Raad, om (de aard en de ernst van) een *handelen* (c.q. *overtreden*); de ernst van de *gevolgen* van dat handelen is als zodanig geen relevante factor bij de vaststelling van culpa. Bijvoorbeeld het feit dat het slachtoffer is overleden is op zichzelf niet van invloed op de kwestie of er sprake is van aanmerkelijke onvoorzichtigheid.
16. A.J.M. Machielse, 'Wederrechtelijkheid en schuld bij het culpoze delict', in: V.H. Davelaar-van Tongeren, N. Keijzer & U. van de Pol, *Strafrecht in Perspectief. Een bundel bijdragen op strafrechtelijk gebied ter gelegenheid van het 100-jarig bestaan der Vrije Universiteit te Amsterdam*, Arnhem: Gouda Quint 1980, p. 221.
17. Vgl. de conclusie van A-G Vellinga 1 juni 2004, ECLI:NL:PHR:2004:AO5822. Eerder reeds: HR 8 april 1975, ECLI:NL:HR:1975:AB4134, NJ 1975/281.
18. J. de Hullu, *Materieel Strafrecht*, Deventer: Wolters Kluwer 2021, p. 252.
19. Vgl. C. Kelk, *Studieboek materieel strafrecht* (bewerkt door F. de Jong), Deventer: Wolters Kluwer 2019, p. 301: 'Men dient zich evenwel steeds binnen de marges van het geoorloofde risico te bewegen. Het wegverkeer biedt daarvan een goede illustratie. Zelfs kan het volledig ontwijken van risico's tot voor het verkeer gevaarlijke situaties leiden: bepaalde risico's, bijvoorbeeld het inhalen op de snelweg en bij het nemen van voorrang, zijn eenvoudig 'all in the game'. Wie dat niet durft, zou binnen de veilige omheining van zijn huis moeten blijven.'
20. J. Remmelink, *Hoofdwegen door het verkeersrecht* (voortgezet door M. Otte, bewerkt door A.E. Harteveld en R. Robroek), Deventer: Wolters Kluwer 2021, p. 95.
21. Indien het bestaan van de uitzonderlijke omstandigheid voor rekening van de verdachte zelf komt, bijvoorbeeld in het

### 2.1.1. De objectieve zijde van culpa: de aanmerkelijke onvoorzichtigheid

Bij de vaststelling van strafrechtelijke aansprakelijkheid ten aanzien van art. 6 WVV 1994 staat de vraag centraal of er sprake is van een zulke grove schuld dat aansprakelijkstelling voor het verkeersmisdrijf gerechtvaardigd is.<sup>12</sup> Het gaat hierbij dus niet om een lichte mate van schuld (*culpa levis*), maar om aanmerkelijke schuld (*culpa lata*).<sup>13</sup> Het normatieve aspect blijkt mede uit het feit dat het gedrag van de verdachte wordt afgezet tegen het handelen van de normale, gemiddelde, voorzichtige mens die zich in het (maatschappelijk) verkeer aan de regels houdt. Als het gedrag van de verdachte (in de ter zake aan de orde zijnde omstandigheden) substantieel afwijkt van het handelen van het zogenoemde criteriumfiguur, kan sprake zijn van de vereiste grove schuld. De aspecten die bij deze beoordeling een rol spelen zijn divers. De Hoge Raad heeft in dit kader enkele algemene gezichtspunten uiteengezet.

'Het komt aan op het geheel van gedragingen van de verdachte, de aard en ernst daarvan en de overige omstandigheden van het geval. Dat brengt mee dat niet in zijn algemeenheid valt aan te geven of één verkeersovertreding voldoende kan zijn voor de bewezenverklaring van schuld (...). Daarvoor zijn immers verschillende factoren van belang, zoals de aard en de concrete ernst van de verkeersovertreding en de omstandigheden waaronder die overtreding is begaan. Voorts verdient opmerking dat niet reeds uit de ernst van de gevolgen van verkeersgedrag dat in strijd is met één of meer wettelijke gedragsregels in het verkeer kan worden afgeleid dat sprake is van schuld in vorenbedoelde zin.'<sup>14</sup>

Dit abstracte beoordelingskader biedt enerzijds slechts in geringe mate houvast, anderzijds biedt het de (feiten)rechter ruimte voor een casuïstische benadering waarbij alle (bijzondere) omstandigheden van het geval kunnen worden betrokken. Indien iemand van een culpoos delict wordt beticht, zal de rechter uiteraard moeten nagaan welke facetten in verdachtes handelen<sup>15</sup> precies zo onduelbaar waren dat zij reden tot bestrafing kunnen zijn.<sup>16</sup> Bij die casuïstische benadering wordt in de praktijk aangevangen met de beantwoording van de vraag of sprake is van een (of meerdere) normoverschrijding(en). In het (verkeers)strafrecht komt die normoverschrijding veelal tot uiting als onoplettendheid, onachtzaamheid, nalatigheid etc. die vervolgens in een tenlastelegging nader wordt geconcretiseerd: overtredingen van gedragsregels, zoals niet goed kijken, te hard rijden en geen richting aangeven, kleuren de normoverschrijding in. Ook meer feitelijke omstandigheden kunnen hier

bij een rol spelen: is het rijgedrag afgestemd op bijvoorbeeld de weersomstandigheden, de staat van het wegdek en het nog beslaan zijn van de ruiten?<sup>17</sup>

Bij de beantwoording van de vraag of een (samenstel van) normoverschrijding(en) aanmerkelijke onvoorzichtigheid met zich brengt wordt overigens (ook) aandacht besteed aan de risico's die in het betreffende geval mochten worden genomen. Handelen met geoorloofde risico's valt namelijk buiten het schuldbegrip.<sup>18</sup> Dat leidt ertoe dat sommige handelingen in de context van het wegverkeer (en wellicht in het bijzonder: in de context van het besturen van een voorrangsvoertuig), waarin per definitie zekere risico's worden genomen, niet zonder meer kunnen worden aangemerkt als aanmerkelijk onvoorzichtig.<sup>19</sup>

In het verlengde daarvan kan rekening worden gehouden met de hoedanigheid van de verdachte en de mate waarin hij het kwalijke gevolg kon voorzien. Het veroorzaakte gevolg kan namelijk alleen aan de onvoorzichtigheid van de dader worden toegerekend indien hij kon en behoorde te voorzien dat zijn gedrag tot dat strafbare gevolg kon leiden, het derhalve vermeden behoorde te worden en, ten slotte, dat hij daarom zijn gedrag achterwege had behoren te laten.<sup>20</sup> Daarbij kan een voor verkeersdeelnemers (en in het bijzonder een voor bestuurders van voorrangsvoertuigen) geldende *Garantenstellung* een rol spelen. Die *Garantenstellung* brengt namelijk mee dat vanwege een bijzondere hoedanigheid, verantwoordelijkheid, opleiding, (sociale) positie, status of functie een hogere zorgplicht geldt. Ten aanzien van bijvoorbeeld bestuurders van voorrangsvoertuigen gelden weer hogere eisen en specifieke normen, wat maakt dat zij zich dienen te conformeren aan een gedifferentieerd, strenger normenkader (ten opzichte van overige verkeersdeelnemers).

De objectieve zijde van culpa betreft al met al een normatief oordeel omtrent de aanmerkelijke onvoorzichtigheid. De vaststelling daarvan omvat niet zozeer de constatering van de geïsoleerde verkeersfout, als wel de waardering van het geheel aan gedragingen, feiten en omstandigheden. Op basis van die waardering wordt bezien welk normatief kader daarop van toepassing is; vervolgens worden de aard en de ernst van de normoverschrijding beoordeeld.

### 2.1.2. De subjectieve zijde van culpa: de verwijtbaarheid

Als de objectieve zijde van culpa is vastgesteld, is het nog geen vanzelfsprekendheid dat sprake is van de vereiste mate van schuld om tot bewezenverklaring van culpa

over te gaan. Als het gedrag van de verdachte een aanmerkelijke onvoorzichtigheid met zich brengt, dient voor bewezenverklaring van het bestanddeel 'aan zijn schuld te wijten' de vraag te worden beantwoord of de verdachte wel in staat was zich aan de (verkeers)norm te conformeren. Heeft verdachte wel voldoende verwijtbaar gehandeld? Daar waar dit meestal een gegeven is (en de subjectieve zijde van culpa verondersteld wordt), is er niettemin ruimte voor de verdachte om disculperende omstandigheden naar voren te brengen. Gronden om tot het oordeel te kunnen komen dat verdachte de normoverschrijding niet had kunnen voorkomen of dat verdachte niet had kunnen kiezen voor het vermijden van de normoverschrijding, kunnen worden aangevoerd teneinde de veronderstelling dat sprake is van een verwijtbare onvoorzichtigheid teniet te doen. Hierbij valt te denken aan uitzonderlijke omstandigheden als verontschuldigbare onmacht, psychische stoornissen, lichamelijke aandoeningen, ouderdom etc.<sup>21)</sup>

De subjectieve zijde van culpa, voldoende verwijtbaarheid, mag naar vaste rechtspraak worden verondersteld bij voldoende bewijs voor de objectieve, normatieve zijde van culpa.<sup>22)</sup> Als echter de verdediging aanvoert dat sprake is van een uitzonderlijke omstandigheid, dan dient de rechter de aannemelijkheid ervan te onderzoeken, alsmede de vraag te beantwoorden of anders handelen voor de verdachte redelijkerwijs mogelijk was geweest.<sup>23)</sup>

## 2.2. Schuld in de zin van art. 6 WVW 1994 en de rol van excepties

Het voorgaande maakt inzichtelijk dat de vaststelling van de afzonderlijke zijden van culpa een bewijskwestie betreft. Dat brengt mee dat indien de verwijtbare aanmerkelijke onvoorzichtigheid niet kan worden bewezen, vrijspraak moet volgen. De meer juridisch-dogmatische vervolgvraag is of de *afwezigheid* van strafuitsluitingsgronden eveneens vastgesteld is met het bewijs van culpa. Of anders gezegd: levert een geslaagd beroep op een strafuitsluitingsgrond vrijspraak<sup>24)</sup> of een ontslag van alle rechtsvervolging<sup>25)</sup> op? Hoewel hieromtrent in het verleden in de literatuur verschillende standpunten zijn verdedigd,<sup>26)</sup> wordt in de hedendaagse praktijk ervan uitgegaan dat zowel rechtvaardigingsgronden als schulduitsluitingsgronden culpa bestrijden. Gelet op het normatieve karakter van dit leerstuk is het immers moeilijk voorstelbaar dat kan worden gesproken van anders *moeten* handelen (aanmerkelijke onvoorzichtigheid of 'vermijdbaarheid') of anders *kunnen* handelen (verwijtbaarheid) in het geval dat een situatie zich voordoet die wordt bestreken door gronden voor rechtvaardiging respectievelijk schulduitsluiting.<sup>27)</sup>

Van een verdachte die bijvoorbeeld handelt in een overmachtssituatie kan niet worden gezegd dat deze de voor bewezenverklaring vereiste mate van schuld heeft.

Bestuurders van voorrangsvoertuigen zijn, als gezegd, niet per definitie gevrijwaard van strafvervolging en strafrechtelijke aansprakelijkheid: ook indien er optische signalen en geluidssignalen zijn gevoerd, en andere verkeersdeelnemers hen voor hadden moeten laten gaan, dienen ze zich te kunnen verantwoorden voor hun gedragingen. Aan hen komen mogelijk verschillende gronden voor strafuitsluiting toe, waarop eventueel een beroep kan worden gedaan indien zij terechtstaan voor bijvoorbeeld overtreding van het verbod van art. 6 WVW 1994.<sup>28)</sup> Achtereenvolgens komen hierna aan bod de overmacht in de zin van noodtoestand (art. 40 Sr), het uitvoering geven aan een wettelijk voorschrift (art. 42, eerste lid, Sr), het handelen ter uitvoering van een ambtelijk bevel (art. 43, eerste lid, Sr) en het beroepsrecht als ongeschreven exceptie.

### 2.2.1. Overmacht in de zin van noodtoestand

Op grond van art. 40 Sr is niet strafbaar hij die een feit begaat waartoe hij door overmacht is gedrongen. Naast de schulduitsluitingsgrond psychische overmacht omvat art. 40 Sr ook de rechtvaardigingsgrond overmacht in de zin van noodtoestand. Voor een geslaagd beroep op de rechtvaardigingsgrond is een actuele, concrete noodsituatie vereist waarin de verdachte voor de noodzaak staat uit onderling strijdige plichten en belangen te kiezen: enerzijds de plicht om de strafwet na te leven en anderzijds een maatschappelijke plicht of een ander belang. Indien de verdachte kiest voor de zwaarwegende plicht of het zwaarstwegende belang en daarmee een zinnige bijdrage levert aan het oplossen van het conflict van plichten, is de gemaakte keuze gerechtvaardigd en blijft de verdachte straffeloos.

In de praktijk komt de overmachtssituatie neer op een geval waarbij de verdachte voor het blok staat en een keuze dient te maken. Vertaald naar het in deze bijdrage centraal staande thema zou de verdachte aannemelijk moeten maken dat hij in zijn hoedanigheid van bestuurder van een voorrangsvoertuig in een geval van acute nood voor het ene belang moest kiezen en het andere belang moest opofferen. Het is echter moeilijk voorstelbaar dat de belangen die door de strafbaarstelling van art. 6 WVW 1994 worden beschermd – het menselijk leven, de lichamelijke gezondheid en integriteit, alsmede de verkeersveiligheid in algemene zin<sup>29)</sup> – het zullen moeten afleggen tegen een belang als het tijdig ter plaatse zijn om adequate hulp te kunnen verlenen in het licht van de 'dringende taak'.<sup>30)</sup> Onderkend moet overigens (blijven) worden dat het in het

geval dat de bestuurder van een voertuig door zelfintoxicatie c.q. drugsgebruik in een psychose is geraakt en als gevolg daarvan een ongeval heeft veroorzaakt, wordt gesproken van anterieure verwijtbaarheid. Het beoordelingsmoment ten aanzien van de verwijtbaarheid wordt als het ware verschoven naar een eerder moment: het vrijwillige drugsgebruik. Het verweer dat sprake zou zijn van verontschuldigbare onmacht of een psychische stoornis heeft dan geen kans van slagen. Vgl. HR 29 januari 2019, ECLI:NL:HR:2019:110, NJ 2019/77. Zie ook de passage in het navolgende omtrent 'culpa in causa'.

22. D.G.J. Grimmelikhuijzen, 'Culpoze gevolgsdelicten: een thematische beschouwing', *DD* 2019/39, p. 498.
23. J. Remmelink, *Hoofdwegen door het verkeersrecht* (voortgezet door M. Otte, bewerkt door A.E. Hartevelde en R. Broek), Deventer: Wolters Kluwer 2021, p. 120.
24. Vrijspraak volgt als einduitspraak indien het ten laste gelegde feit niet kan worden bewezen.
25. Ontslag van alle rechtsvervolging volgt als einduitspraak indien het bewezen verklaarde feit geen strafbaar feit oplevert of indien de verdachte niet strafbaar is.
26. Zie hieromtrent nader: A.J.M. Machielse, 'Wederrechtelijkheid en schuld bij het culpoze delict', in: V.H. Davelaar-van Tongeren, N. Keijzer & U. van de Pol, *Strafrecht in Perspectief. Een bundel bijdragen op strafrechtelijk gebied ter gelegenheid van het 100-jarig bestaan der Vrije Universiteit te Amsterdam*, Arnhem: Gouda Quint 1980, p. 228-232.
27. J. de Hullu, *Materieel Strafrecht*, Deventer: Wolters Kluwer 2021, p. 259. De aanmerkelijke onvoorzichtigheid impliceert de afwezigheid van rechtvaardigingsgronden; de verwijtbaarheid impliceert de afwezigheid van schulduitsluitingsgronden.
28. Bij de navolgende bespreking zal nageenog geen aandacht worden besteed aan schulduitsluitingsgronden, omdat deze, anders dan de in dit kader relevante rechtvaardigingsgronden, niet zozeer in zijn algemeenheid zien op de situatie waarin elke bestuurder van een voorrangsvoertuig zich bevindt, als wel op de psychische gesteldheid en capaciteiten van een concrete, individuele verdachte. Strafwetuitsluitingsgronden kunnen daarmee ook in de sleutel worden geplaatst van enerzijds gronden die een voor een ieder geldende veroorloovende norm bevatten (i.e. rechtvaardigingsgronden) en anderzijds gronden die zo'n algemeen bereik ontberen en slechts een persoonsgebonden excuserende norm tot inhoud hebben (i.e. schulduitsluitingsgronden).
29. Van der Hulst/Damen, in: *T&C Strafrecht*, art. 6 WVW 1994, aant. 5. Zie over de veiligheid in het verkeer als (hoofd)beginsel in het verkeersrecht: M. Otte, *Het stelsel van gedragsregels in het wegverkeer* (diss. Tilburg), Arnhem: Gouda Quint 1993, p. 46-50.
30. Daargelaten dat een veroorzaakt verkeersongeval ertoe leidt dat het betreffende voorrangsvoertuig in de regel niet meer wordt gebruikt om de 'dringende taak' uit te voeren. In het navolgende zal (in het kader van algemene, regelende beginselen) nog nadere aandacht worden besteed aan de eisen van proportionaliteit en subsidiariteit.

---

Er lijkt ruimte te zijn voor het invoeren van het beroepsrecht als (ongeschreven) exceptie.

---

kader van overmacht in de zin van noodtoestand dient te gaan om een gerechtvaardigd 'gered belang' dat niet als zodanig de bescherming krijgt van een geschreven norm. Als een geschreven norm er wel zou zijn, komt men op het terrein van de strafuitsluitingsgronden 'wettelijk voorschrift' en 'ambtelijk bevel'.

#### 2.2.2. Wettelijk voorschrift

Iemand die handelt ter uitvoering van een wettelijk voorschrift is op grond van art. 42, eerste lid, Sr niet strafbaar. Deze rechtvaardigingsgrond is aan te merken als een specifieke vorm van overmacht in de zin van noodtoestand, in die zin dat er sprake is van een conflict tussen twee wettelijke plichten: enerzijds de plicht om de (straf)wet na te leven en anderzijds de plicht te handelen ter uitvoering van een wettelijke gebodsnorm. Onder die wettelijke gebodsnorm wordt verstaan een voorschrift, uitgaande van enige macht, waaraan wetgevend vermogen is toegekend, krachtens die bevoegdheid gemaakt,<sup>31)</sup> waaronder ook voorschriften van lagere wetgevers kunnen worden geschaard. Een ambtsinstructie die niet zelf in een wet of verordening is vastgelegd lijkt buiten het bereik van de strafuitsluitingsgrond 'wettelijk voorschrift' te vallen.<sup>32)</sup> Verder dient het te gaan om een taak, een plicht of op zijn minst een noodzaak tot gebruik van een wettelijke bevoegdheid: 'Ontbreekt die noodzaak dan is een beroep op art. 42 W.v.S. uitgesloten.'<sup>33)</sup> Enkel handelen op basis van een bevoegdheidstoedeling valt dus in beginsel buiten het bereik van art. 42, eerste lid, Sr.<sup>34)</sup>

Straffeloosheid volgt derhalve indien de verdachte handelt ingevolge een wettelijke verplichting. Daar waar er geen gebod, taak of plicht is om in strijd te handelen met het verbod van art. 6 WVV 1994, kan wel de vraag worden gesteld in hoeverre er nog ruimte is voor deze exceptie, indien de nadruk wordt gelegd op de uitvoering van de taak van een bestuurder van een voorrangvoertuig die op basis van wetgeving in materiële zin een uitzonderingspositie heeft ten opzichte van reguliere verkeersdeelnemers en onder omstandigheden bijvoorbeeld de geldende snelheidslimiet mag overtreden en door een rood verkeerslicht mag rijden. In de jurisprudentiebespreking van paragraaf 3 wordt hier nader op ingegaan.

#### 2.2.3. Ambtelijk bevel

Een andere vorm van gerechtvaardigd handelen die mogelijk van toepassing kan zijn op de bestuurder van een voorrangvoertuig is te vinden in art. 43, eerste lid, Sr: niet strafbaar is hij die een feit begaat ter uitvoering van een ambtelijk bevel, gegeven door het daartoe bevoegde gezag. Op basis van deze bepaling blijft degene die het bevel van een bevoegde instantie of persoon opvolgt – ook indien dat ertoe leidt dat de strafwet daar-

mee wordt overtreden – straffeloos. Dat bevel kan op verschillende manieren worden gegeven – mondeling, schriftelijk, door middel van gebaren etc. – en dient een uiting te zijn van een zeggenschapsrelatie tussen de persoon die uitvoert en de opdrachtgever.<sup>35)</sup>

De strafuitsluitingsgronden 'wettelijk voorschrift' en 'ambtelijk bevel' komen qua karakter overeen, zij het dat in het eerste geval de verplichting direct gebaseerd is op een wettelijke gebodsnorm en in het laatste geval de verplichting voortvloeit uit een krachtens enige (geschreven of ongeschreven) rechtsregel gegeven bevel. Dat onderscheid is in de praktijk niet altijd even goed te maken. 'De grens tussen beide strafuitsluitingsgronden wordt diffuser naarmate het voorschrift meer een bevelmatig karakter draagt of – omgekeerd – het bevel rechtstreeks wordt ontleend aan een in algemene bewoordingen gestelde ambtsinstructie, inhoudende hoe een ambtenaar onder bepaalde situaties dient te handelen.'<sup>36)</sup>

Net als in het licht van de strafuitsluitingsgrond 'wettelijk voorschrift' is het bij de strafuitsluitingsgrond 'ambtelijk bevel' moeilijk voorstelbaar dat iemand specifiek wordt gerechtigd of opgedragen een verkeersongeval te veroorzaken als bedoeld in art. 6 WVV 1994.<sup>37)</sup> Of er ruimte is voor een geslaagd beroep op de exceptie van art. 43, eerste lid, Sr, indien krachtens een bevel een handeling wordt verricht die met zich brengt dat (bijvoorbeeld door een ongelukkige samenloop van omstandigheden) een verkeersongeval wordt veroorzaakt, wordt in de navolgende jurisprudentiebespreking ontrafeld. Daaraan voorafgaand wordt nog stilgestaan bij het beroepsrecht als ongeschreven exceptie.

#### 2.2.4. Beroepsrecht

In de uitoefening van verschillende beroepen worden uiteenlopende gedragingen verricht die naar de letter kunnen vallen onder de reikwijdte van wettelijke delictomschrijvingen. Buiten de gevallen om die worden bestreken door de hiervoor uiteengezette wettelijke strafuitsluitingsgronden, lijkt er ruimte te zijn voor het invoeren van het beroepsrecht als (ongeschreven) exceptie.<sup>38)</sup> Op grond van deze exceptie wordt de verdachte die handelt binnen de normale uitoefening van het beroep gevrijwaard van strafrechtelijke aansprakelijkheid wanneer de gedraging naar de letter van de wet een strafbare gedraging oplevert. De veroorloovende c.q. rechtvaardigende werking van de exceptie vervalt bij onprofessioneel handelen, blijkend uit ongeschreven regels van beroepsethiek of uit nadere bepalingen en clausuleringen in wet- of regelgeving.<sup>39)</sup>

In het kader van het beroepsrecht van bestuurders van voorrangvoertuigen komt bijzondere betekenis toe aan onder andere de Regeling

31. HR 26 juni 1899, W. 7307.

32. Vgl. J. Remmelink, *D. Hazewinkel-Suringa's Inleiding tot de studie van het Nederlandse Strafrecht*, Deventer: Gouda Quint 1996, p. 331.

33. J.M. Houben, *Artikel 42 Wetboek van Strafrecht* (diss. Utrecht), Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1959, p. 55.

34. Als uitzondering wordt gezien de bevoegdheidstoekenning in het kader van een bepaalde (publieke) taakstelling, waarvan men aanneemt dat deze een plichtmatig karakter heeft, zoals de aan opsporingsambtenaren toegekende dwangmiddelen in het voorbereidend onderzoek. Zie Ten Voorde, in: *T&C Strafrecht*, art. 42 Sr, aant. 4.

35. P.H.S. van Rest, *Het ambtelijk bevel als strafuitsluitingsgrond. Beschouwingen over art. 43 Sr* (diss. Groningen), Arnhem: Gouda Quint 1991, p. 209.

36. Ten Voorde, in: *T&C Strafrecht*, art. 42 Sr, aant. 3.

37. Eisen van proportionaliteit en subsidiariteit – waarover later meer – staan eraan in de weg dat met de uitvoering van het bevel zwaardere belangen worden geschonden dan die welke met de uitvoering ervan zijn gediend.

38. Zie nader S.R. Bakker, *Uitzonderlijke excepties in het strafrecht* (diss. EUR), Den Haag: Boom juridisch 2021, p. 107-122. In de literatuur wordt in het kader van het beroepsrecht veelal de link gelegd met de medische beroepsuitoefening – de arts die straffeloos moet blijven indien hij 'volgens de regels van de kunst' naar aanleiding van een medische indicatie en met toestemming van de patiënt handelingen verricht die pijn of leedsel kunnen toebrengen.

39. Anders dan ten aanzien van bijvoorbeeld de geweldsaanwending door een politieambtenaar (art. 42, tweede lid, Sr) of het geweldgebruik door een militair (art. 38, tweede lid, Wetboek van Militair Strafrecht) is het besturen van een voorrangvoertuig niet expliciet verankerd in een op de situatie toegespitste wettelijke strafuitsluitingsgrond.

optische en geluidssignalen 2009<sup>40)</sup> en de brancherichtlijn.<sup>41)</sup> De Regeling optische en geluidssignalen 2009 omvat een omschrijving van werkzaamheden en omstandigheden met betrekking tot het gebruik van optische en geluidssignalen, zoals wanneer sprake is van een dringende taak en welke signalen worden uitgevoerd. De brancherichtlijn geeft onder andere richting aan het gedrag van bestuurders van voorrangsvoertuigen en biedt hen helderheid over de prioritering van meldingen en de daaraan gekoppelde taken en verantwoordelijkheden. Voor deze bestuurders is de inhoud van de brancherichtlijn, mede bestaand uit een gedragscode, verplichtend en men dient in overeenstemming daarmee te handelen. Uit de gedragscode wordt inzichtelijk in hoeverre van geldende verkeersregels mag worden afgeweken. Zo blijkt onder andere dat het negeren van een rood verkeerslicht gebeurt met een snelheid van maximaal 20 kilometer per uur (met uitzondering van bruggen en spoorwegovergangen), een vluchtstrook wordt bereiden met een snelheid van maximaal 50 kilometer per uur en dat het in- of uitschakelen van optische signalen en geluidssignalen op zodanige wijze dient te geschieden dat schrikreacties bij andere weggebruikers zoveel mogelijk worden voorkomen. Het afwijken van geldende verkeersregels gebeurt restrictief en alleen indien daartoe voldoende noodzaak bestaat, waarbij de bestuurder van het voorrangsvoertuig een afweging dient te maken tussen het te nemen risico en het beoogde doel. Het algehele rijgedrag dient beheerst te zijn en de bestuurder moet zich rekenschap geven van de mogelijkheid dat andere weggebruikers hem niet horen en/of zien, dan wel zijn richting en/of snelheid niet goed kunnen inschatten.

### 2.2.5. Samenval van excepties en bijkomende vereisten

Het is mogelijk dat één handeling of buitengewone omstandigheid kan worden ondergebracht onder verschillende strafuitsluitingsgronden. Een samenval van excepties is in het kader van de in deze bijdrage centraal staande kwestie heel wel mogelijk: overmacht in de zin van noodtoestand, het wettelijk voorschrift, het bevoegd gegeven ambtelijk bevel en het beroepsrecht hoeven elkaar dan ook niet (altijd) uit te sluiten. Het is aan de verdediging om voor verschillende ankers te gaan liggen en de strafrechter dient op basis van de afzonderlijke verweren of ambtshalve na te gaan in hoeverre strafuitsluitingsgronden van toepassing zijn en aannemelijk kunnen worden geacht.

Bij die beoordeling dient overigens niet alleen acht te worden geslagen op de concrete (wettelijke) vereisten van de strafuitsluitingsgrond, maar ook op algemene, regulerende beginselen (voor zover deze niet reeds zijn verdisconteerd of worden ingelezen in de vereisten van de strafuitsluitingsgrond<sup>42)</sup>). Begin-

selen die in dit licht worden onderscheiden zijn de eisen van proportionaliteit en subsidiariteit, de 'culpa in causa' en de (eerder aan de orde gekomen) *Garantenstellung*. Deze (bijkomende) vereisten zien op de reikwijdte van de excepties in een concreet geval, in die zin dat de rechter in staat wordt gesteld tot concretisering en individualisering van de gevallen van strafuitsluiting. Zo kan de rechter beslissen dat in het specifieke geval een beroep op een exceptie niet kan slagen omdat:

- de belangenbescherming die gepaard gaat met het vervullen van een delictsinhoud niet opweegt tegen het belang dat met het begaan van het strafbare feit wordt opgeofferd, ofwel: de manier van handelen niet in een redelijke verhouding stond tot het te bereiken doel (proportionaliteit);
- voor het handelen een redelijk, minder vergaand alternatief bestond dat eenzelfde effect zou hebben gesorteerd (subsidiariteit);
- de verdachte zelf verwijtbaar in een positie is terechtgekomen waarin hij zijn toevlucht moest zoeken in een strafuitsluitingsgrond ('culpa in causa');
- een hogere zorgplicht op basis van functie, opleiding, status, bijzondere kennis etc. meebrengt dat verhoudingsgewijs hogere eisen aan gedrag worden gesteld ten opzichte van anderen in vergelijkbare omstandigheden zonder een dergelijke 'zorgplicht' (*Garantenstellung*).<sup>43)</sup>

### 2.3. Tussenbalans

Vaststelling van strafrechtelijke aansprakelijkheid ingeval een culpoos delict als art. 6 WVV 1994 ten laste is gelegd is beslist geen sinecure. Vanwege het juridisch-normatieve oordeel dat moet worden geveld aan de hand van een abstract toetsingskader is het bewijzen van culpa minder eenvoudig dan het bewijzen van een enkele verkeersovertreding. De rechter heeft veel vrijheid bij de beoordeling of sprake is van de vereiste mate van schuld om tot bewezenverklaring over te gaan. Een geslaagd beroep van de verdachte op een strafuitsluitingsgrond (of anderszins een ontkenning van de vereiste mate van schuld) kan daaraan in de weg staan. In het kader van het in deze bijdrage centraal staande thema liggen uiteenlopende excepties voor de hand. Aan de hand van de jurisprudentie ter zake van verkeersongevallen waarbij voorrangsvoertuigen zijn betrokken, worden de grenzen en het potentieel van excepties nader bestudeerd en wordt nagegaan in hoeverre (feitelijke) verweren van invloed zijn op de vaststelling van culpa.

## 3. Een blik op de jurisprudentie<sup>44)</sup>

Samenhangend met de kwestie of sprake is van schuld in de zin van art. 6 WVV 1994,

*Rechter in staat stellen om de gevallen van strafuitsluiting te concretiseren en te individualiseren.*

40. Raadpleegbaar via <https://wetten.overheid.nl/BWBR0025357/2021-01-05>.

41. Zie onder andere <https://nipv.nl/brancherichtlijnen/>. Defensie, die beschikt over diverse eenheden die mogen rijden met optische en geluidssignalen, conformeert zich aan deze brancherichtlijn. Zie [https://puc.overheid.nl/mp-bundels/doc/PUC\\_39361\\_10/](https://puc.overheid.nl/mp-bundels/doc/PUC_39361_10/).

42. De bewoordingen 'ter uitvoering van' in de artikelen 42 en 43 Sr worden bijvoorbeeld geacht een eis van proportionaliteit (en ook wel subsidiariteit) in te houden, zie Ten Voorde, in: *T&C Strafrecht*, inl. opm. bij Titel III, Boek 1, Sr, aant. 7.

43. De *Garantenstellung* kan hiermee overigens in de sleutel worden geplaatst van de eisen van proportionaliteit en subsidiariteit: ten aanzien van iemand met een bijzondere functie (zoals de bestuurder van een voorrangsvoertuig) geldt dat deze (vanwege opleiding, ervaring etc.) beter in staat moet zijn om in het specifieke geval een evenredige belangenafweging te maken en de juiste keuze tussen alternatieven te maken dan de gemiddelde rechtsgenoot.

44. Voor deze bespreking is ervoor gekozen om gepubliceerde zaken die zijn gewezen vanaf 2008 te selecteren. Voor een uiteenzetting van jurisprudentie omtrent voorrangsvoertuigen tot aan 2008 zij hier verwezen naar W.H. den Harder, 'Voorrangsvoertuigen', VR 2008, afl. 3, p. 65 e.v.

45. Rechtbank Gelderland 31 oktober 2014, ECLI:NL:RBGEL:2014:6851.
46. Zie voor een soortgelijke zaak rechtbank Oost-Brabant 28 augustus 2013, ECLI:NL:RBOBR:2013:4793. In deze zaak voerde de bestuurder in het geheel geen optische en geluidssignalen en kwam daarom ook aan hem geen vrijstelling c.q. straffeloosheid toe.
47. Vgl. de in par. 2.1.1 aan de orde gekomen *Garantenstellung*.
48. Opvallend is dat zowel in deze zaak als in de zaak uit 2013 de bestuurders niet wisten hoe hard zij reden, omdat zij naar eigen zeggen niet op de snelheidsmeter hadden gekeken. Dat terwijl het, om een beroep op de (algemene) vrijstelling van het RVV 1990 te laten slagen, vereist is dat de bestuurder in beginsel niet harder dan 40 kilometer per uur rijdt dan de maximum toegestane snelheid.
49. Rechtbank Oost-Brabant 28 maart 2017, ECLI:NL:RBOBR:2017:1781.
50. Zie voor een soortgelijke zaak rechtbank Rotterdam 3 februari 2022, ECLI:NL:RBROT:2022:690. In deze zaak reed de bestuurder van een 'Snel Interventie Voertuig' met optische signalen en geluidssignalen op een melding af om een collega-motoragent te ondersteunen die een achtervolging had ingezet. De verdachte heeft na de melding geen contact gezocht met de motoragent of met de meldkamer, waardoor hij moeilijk kon beoordelen in hoeverre eventuele aan zijn rijgedrag verbonden risico's in de concrete omstandigheden aanvaardbaar zouden worden geacht. Volgens de rechtbank was de overschrijding met meer dan 80 kilometer per uur binnen de bebouwde kom in de gegeven omstandigheden onverantwoord en buitenproportioneel.
51. Het gaat in dit geval dus niet om een verweer waarbij de verdediging een beroep doet op de strafuitsluitingsgrond 'wettelijk voorschrift' (zoals in paragraaf 2.2.2. aan de orde is gekomen), maar juist om het verweer dat de richtlijn geen wettelijk voorschrift is en daarom geen verplichtend karakter heeft.
52. Zie voor een soortgelijke zaak rechtbank Overijssel 21 december 2018, ECLI:NL:RBOVE:2018:4941. De rechtbank overweegt in deze zaak dat op grond van de brancherichtlijn de optische en geluidssignalen worden ingezet als vraag om medewerking van andere weggebruikers en niet als dwangmiddel. Vgl. ook rechtbank Arnhem 25 maart 2011, ECLI:NL:RBARN:2011:BP9052.
53. Hof Den Haag 1 november 2022, ECLI:NL:GHDHA:2022:2190, opgenomen in deze aflevering onder nummer *VR* 2023/62.

speelt soms reeds de vraag of een politievoertuig, een ambulance of een brandweervagen juridisch gezien kan worden aangemerkt als een voorrangsvoertuig. Een voertuig wordt immers pas aangemerkt als een voorrangsvoertuig indien door de bestuurder optische signalen en geluidssignalen worden gevoerd (art. 1 RVV 1990). Een zaak waarin deze vraag ook aan de orde was, betreft een geval uit 2014 waarin een politieagent door de rechtbank Gelderland werd veroordeeld vanwege overtreding van art. 6 WVV 1994.<sup>45)</sup> De agent was op weg vanwege een melding toen hij in botsing kwam met een personenauto als gevolg waarvan de bestuurder van die personenauto is komen te overlijden. De politieagent voerde tijdens de rit optische signalen en geluidssignalen, maar had die vlak voor en tijdens de aanrijding uitgezet. Daarnaast had de politieagent de ter plaatse maximaal toegestane snelheid (van 50 kilometer per uur) met meer dan de in de brancherichtlijn voorgeschreven toegestane overschrijding van 40 kilometer per uur overschreden – hij reed 129 kilometer per uur – zonder dat sprake was van een uitzonderlijk geval. Door het niet voeren van de signalen kon het voertuig niet worden aangemerkt als een voorrangsvoertuig en de bestuurder viel niet onder het bereik van de vrijstelling van het RVV 1990.<sup>46)</sup> De raadsman voerde het verweer dat geen sprake was van aanmerkelijk onvoorzichtig rijden door de verdachte. De rechtbank ging hier niet in mee en overwoog dat de verdachte aanzienlijk harder reed dan de toegestane snelheid en dat het 'bijzonder moeilijk invoelbaar is dat verdachte zich niet bewust is geweest van de ernstige mate van snelheidsoverschrijding'. Ook nam de rechtbank in aanmerking dat het die avond koopavond was. Volgens de rechtbank mocht van verdachte 'gelet op zijn functie en zijn training tot politieagent, maar ook gelet op zijn werkervaring, worden verwacht dat hij in de onderhavige situatie conform de daarvoor gestelde regelgeving optrad'.<sup>47)</sup> Volgens de rechtbank leverde het geheel van de gedragingen van de verdachte een schending op van de in de maatschappij geldende (verkeers- en veiligheids)normen, die zijn opgesteld ter voorkoming van verkeersongevallen. Verdachte had volgens de rechtbank anders kunnen en moeten handelen, door zijn snelheid aan te passen ofwel door het voeren van optische signalen en geluidssignalen. Het gedrag van de verdachte werd door de rechtbank aangemerkt als aanmerkelijk onvoorzichtig zodat sprake is van 'schuld' in de zin van art. 6 WVV 1994 (zoals besproken in paragraaf 2.1).<sup>48)</sup>

Anders dan in de vorige zaak voerde de bestuurder in een zaak uit 2017 wel continu optische signalen en geluidssignalen.<sup>49)</sup> Maar hier speelde de kwestie dat de bestuurder dit deed zonder toestemming van de meldkamer.<sup>50)</sup> De bestuurder was op weg naar een

zogenoemde 'prio 1-melding' (een melding met de hoogste prioriteit) en kreeg daarbij van de centralist geen goedkeuring om optische signalen en geluidssignalen te voeren. Hoewel dit strijdigheid met de brancherichtlijn opleverde, maakte het voeren van de signalen van het politievoertuig wel een voorrangsvoertuig in de zin van art. 1 RVV 1990 en was de bestuurder verplicht om zich aan de brancherichtlijn te houden. Dit deed de bestuurder niet, aangezien hij niet is gestopt voor een rood verkeerslicht en hij het verkeerslicht is gepasseerd met een snelheid van meer dan 20 kilometer per uur. Een van de verweren van de verdediging hield in dat de brancherichtlijn geen wettelijk voorschrift betreft en dat deze blijkens de considerans enkel is gericht aan de werkgever en dus geen verplichtingen kent voor de verdachte.<sup>51)</sup> De rechtbank schoof dit verweer terzijde en overwoog dat de richtlijn inderdaad niet kan worden aangemerkt als een wettelijk voorschrift, maar dat de considerans aantoont dat de richtlijn zich zowel tot de werkgever als tot de werknemer richt, voor zover de werknemer kan worden beschouwd als bestuurder van een dienstvoertuig van de politie en dat op grond van de considerans de richtlijn verplichtend is voor bestuurders van politievoertuigen en dat bestuurders daarvan in overeenstemming met de richtlijn behoren te handelen.

Verder was er ook in deze zaak volgens de verdediging geen sprake van aanmerkelijk onvoorzichtig rijgedrag. Volgens de rechtbank was dit wel het geval nu de bestuurder met een berekende indicatieve snelheid van tussen de 124 en 134 kilometer per uur, in ieder geval met een aanzienlijke hogere snelheid dan 20 kilometer per uur, een rood verkeerslicht heeft gepasseerd.<sup>52)</sup> Op grond daarvan oordeelde de rechtbank dat de verdachte zeer onvoorzichtig heeft gereden en bovendien ook onoplettend heeft gereden, aangezien hij het kruispunt kennelijk geheel over het hoofd heeft gezien. Ook in deze zaak stelde de rechtbank dat juist van een politieagent verwacht mag worden dat hij de veiligheid van anderen in acht neemt en dat de verdachte bovendien 'van geluk mag spreken dat de gevolgen beperkt zijn gebleven, aangezien het voor de inzittenden van beide auto's veel erger had kunnen aflopen'. Overigens werd bij het bepalen van de strafmaat wel ook meegewogen dat de verdachte op weg was naar een levensbedreigende situatie en dat hij zich zeer bewust was van de ernst van het door hem veroorzaakte leed bij het slachtoffer.

In een recent arrest, gewezen door het Hof Den Haag,<sup>53)</sup> stonden de gedragingen van een bestuurder van een politieauto (in verband met een spoedmelding) centraal, welke onder andere bestonden uit het met een snelheid van ongeveer 115 km/u passeren van

een stilstaande file, het naderen van een kruising met een snelheid van ongeveer 88 km/u en het vervolgens in botsing komen met een voertuig, hetgeen ertoe leidde dat het slachtoffer – de bestuurder van dat andere voertuig – zwaar lichamelijk letsel opliep aan het linkerslaapbeen, schouder, sleutelbeen, wervelkolom en halswervel. Namens de verdachte werd het verweer – een beroep op overmacht in de zin van noodtoestand – gevoerd dat deze zich in een belangenconflict bevond en dat hij het voor hem ‘zwaarste belang’ – het belang van de vrouw die, volgens de laatste versie van de melding, met een vuurwapen achternagezeten werd – heeft laten prevaleren. Daarnaast zou het de bestuurder van de politieauto vrijstaan om af te wijken van de brancherichtlijn, nu het zou gaan om een ‘bijzondere situatie’. Het hof maakte korte metten met deze verweren, veroordeelde verdachte wegens overtreding van het verbod van art. 6 WVV 1994 en benadrukte:

- dat de snelheid waarmee de verdachte reed onverantwoord te hoog was, waardoor van de overige verkeersdeelnemers niet kan worden verwacht dat zij daarop bedacht dienen te zijn (hetgeen volgens het hof niet anders wordt door het gebruik van optische signalen en geluidssignalen);<sup>54)</sup>
- dat van de verdachte, als daartoe speciaal opgeleide politieman en met zijn ervaring, meer mag worden verwacht dan van een gewone verkeersdeelnemer;<sup>55)</sup>
- dat de brancherichtlijn aan de bestuurder van een voorrangsvoertuig geen volledige afwegingsvrijheid geeft, nu de bevoegdheid om dergelijke afwegingen te maken wordt ingeperkt door het uitgangspunt dat de verkeersveiligheid voorop dient te staan;
- dat wat onder normale omstandigheden een ‘bijzondere situatie’ zou zijn in het kader van de brancherichtlijn juist een ‘normale situatie’ is. Immers: de brancherichtlijn voorziet in gedragsvoorschriften voor die betreffende (uitzonderings)situatie. Iets wat in het kader van de brancherichtlijn een ‘bijzondere situatie’ is (die afwijking van de brancherichtlijn rechtvaardigt) moet, aldus het hof, dus wel ‘zeer speciaal’ zijn. Van een dergelijke uitzonderlijke situatie is in het onderhavige geval geen sprake;
- dat voor zover er belangen tegen elkaar afgewogen moesten worden, er zich voor deze afweging reeds voldoende handreikingen bevonden in de brancherichtlijn zelf en de keuze als het ware al voor de verdachte is gemaakt, namelijk door de brancherichtlijn.<sup>56)</sup>

Het hof heeft aan de verdachte een taakstraf van 80 uren, waarvan 40 uren voorwaardelijk, opgelegd, alsmede een ontzegging van de bevoegdheid motorrijtuigen te besturen voor de duur van zes maanden.

De bespreking van illustratieve jurisprudentie blijft niet beperkt tot de feitenrecht-spraak. In 2019 oordeelde de Hoge Raad ter zake van een ongeval waarbij een lid van het Arrestatie- en OndersteuningsTeam (AOT) als bestuurder van een politieauto was betrokken.<sup>57)</sup> De bestuurder reed op instructie van de sectiecommandant met spoed en in colonne naar aanleiding van een melding omtrent een psychisch verwarde man die had bedreigd om “collega’s in het blauw” neer te schieten. Daarbij voerde de bestuurder optische signalen en geluidssignalen. Hij reed met een snelheid van ten minste 90 kilometer per uur door rood licht een kruising op en reed daarbij een snorfietsster aan, met dodelijke afloop. Het gerechtshof had reeds vastgesteld “dat de verdachte, terwijl het verkeerslicht in zijn richting rood licht uitstraalde, over de busbaan een grote kruising is opgereden met een snelheid van ten minste 90 km/u, waarbij alleen al de remweg even lang was als de gehele kruising, en in botsing is gekomen met het slachtoffer dat van rechts op een snorfiets aankwam.” Zulk rijgedrag levert in beginsel schuld in de zin van art. 6 WVV 1994 op, aldus het hof. Bepaalde omstandigheden kunnen die schuld echter wegnemen. Het hof heeft, volgens de Hoge Raad terecht, vastgesteld dat de instructie inhield dat niet alleen zo snel mogelijk, maar ook zo veilig mogelijk gereden diende te worden en dat de bestuurder te allen tijde een eigen beslissingsruimte had om te reageren op de situatie ter plekke, zoals een rood verkeerslicht of een over te steken kruispunt. Volgens het hof was daarom geen sprake van de uitvoering van een ambtelijk bevel en was de uitvoering van de instructie niet proportioneel (zoals uiteengezet in paragraaf 2.2.3.). De Hoge Raad kwam, in lijn met het hof, tot de slotsom dat de bestuurder aanmerkelijk onvoorzichtig had gereden.

Na deze uitspraak van de Hoge Raad volgt een kritische noot van Vellinga. De kern van het oordeel van het hof bestond volgens Vellinga daaruit dat de verdachte in de gegeven omstandigheden rekening had moeten houden met onvoorziene of onberekenbare reacties van andere weggebruikers en dat de bestuurder in deze zaak dit volgens het hof afgaande op zijn wijze van rijden niet had gedaan. De verdachte komt daar vervolgens met een aantal klachten tegen op. De Hoge Raad is er volgens Vellinga aan voorbijgegaan dat de verdachte op grond van art. 50 RVV 1990 voorrang had en dat aan hem door andere weggebruikers vrije doorgang diende te worden verleend. Vellinga merkt op dat bij de beoordeling van de schuld van de verdachte in aanmerking dient te worden genomen dat hij, ook al reed hij door rood licht, voorrang had op al het andere verkeer.

Schaars is het aantal gevallen waarin een

---

*Bestuurder van een voorrangsvoertuig heeft te allen tijde eigen beslissingsruimte om te reageren op de situatie ter plekke.*

---

54. Dit kan al, zoals besproken in par. 2.1.1, een normoverschrijding opleveren die kan worden aangemerkt als een aanmerkelijke onvoorzichtigheid.

55. Vgl. de in par. 2.1.1 aan de orde gestelde *Garantenstellung*.

56. Volgens het hof had de verdachte deze ‘door de brancherichtlijn gemaakte keuze’ – i.c. het moeten aanpassen van de snelheid – moeten respecteren. Door dit niet te doen komt aan de verdachte geen straffeloosheid toe.

57. HR 23 april 2019, ECLI:NL:HR:2019:660, NJ 2019/337 m.nt. Vellinga, VR 2019/202.



---

## Aan het oordeel van de strafrechter gaat een beslissingsmoment vooraf.

---

strafzaak is opgetuigd, maar waarin straffeloosheid wordt gerealiseerd.<sup>58</sup> In een zaak uit 2020 werd een bestuurder van een politievoertuig wel vrijgesproken van art. 6 (en 5) WVV 1994 en werd hij ontslagen van alle rechtsvervolging ten aanzien van overtreding van art. 19 RVV 1990. In deze zaak was een bestuurder van een politievoertuig op weg naar een 'prio 1-melding' en voerde hij daarbij (enkel) optische signalen, hetgeen overigens inhoudt dat er in wezen geen sprake was van een voorrangsvoertuig. De verdachte had zijn snelheid opgehoogd tot 78 kilometer per uur en bij het naderen van een kruispunt heeft hij afgeremd, tevergeefs, want hij kwam toch in aanrijding met een snorfietser. Het verweer van de verdediging ten aanzien van de artikelen 6 en 5 WVV 1994 was dat niet kon worden vastgesteld dat de verdachte een snelheid had gehanteerd die hoger lag dan voor veilig verkeer ter plaatse noodzakelijk was, op basis waarvan niet zou kunnen worden gesproken van verwijtbaar aanmerkelijk onvoorzichtig (art. 6) of gevaarscheppend of hinderlijk gedrag (art. 5). De rechtbank overwoog dat er een korte tijdsspanne bestond van slechts 33 seconden tussen het verlaten van het politiebureau en het ongeval en dat de verdachte bij het naderen van het kruispunt heeft afgeremd en een inschatting heeft gemaakt van de situatie door te kijken naar het gedrag van de overige weggebruikers op de kruising. Onder die omstandigheden acht de rechtbank het realiseren van het risico, doordat het slachtoffer de kruising opreed, niet strafrechtelijk verwijtbaar, en het rijgedrag van de verdachte niet onvoorzichtig of onoplettend. Volgens de rechtbank blijkt uit de handelswijze van de verdachte dat hij er alles aan heeft gedaan om zijn dringende taak op een zo veilig mogelijke manier te verrichten. De rechtbank sprak de verdachte vrij van zowel art. 6 als art. 5 WVV 1994. Wel komt de rechtbank tot een bezwezenverklaring van het meer subsidiair ten laste gelegde overtreden van art. 19 RVV 1990,<sup>59</sup> aangezien hij nu eenmaal niet in staat was om zijn voertuig op tijd tot stilstand te brengen. Hierover heeft de rechtbank geoordeeld dat het ontbreken van de toestemming van de meldkamer niet aan de verdachte kan worden tegengeworpen, omdat die toestemming zeker gegeven zou worden en dat de verdachte op weg was naar een prio 1-melding waardoor is voldaan aan het vereiste van een dringende taak als bedoeld in art. 29 RVV 1990. Volgens de rechtbank heeft de verdachte daarmee uitvoering gegeven aan een bevoegd gegeven ambtelijk bevel, waarbij hij zorgvuldig heeft gehandeld, hetgeen ertoe leidt dat de rechtbank de verdachte heeft ontslagen van alle rechtsvervolging (zie hierover paragraaf 2.2.3.).

## 4. Nadere beschouwing<sup>60</sup>

Uit het voorgaande kan worden opgemaakt dat van straffeloosheid in strafzaken ter zake van ongevallen waarbij een ander wordt gedood of zwaar lichamelijk letsel bekomt niet snel sprake is. Twee naast elkaar staande verklaringen kunnen daarvoor worden aangewezen, die in het navolgende nader worden belicht.

Ten eerste moet worden onderkend dat aan het oordeel van de strafrechter een beslissingsmoment voorafgaat, waardoor reeds door het openbaar ministerie is geanticipeerd op de kans op een geslaagd beroep op een exceptie. Immers: 'het ligt in het algemeen gesproken niet voor de hand om tot strafvervolging over te gaan in een strafzaak waarin naar redelijke verwachting geen veroordeling zal volgen.'<sup>61</sup> Ten tweede ligt de lat voor een geslaagd (bewijs)verweer hoog. De exceptie, in welke vorm gegoten dan ook, is pas succesvol indien aan strenge eisen is voldaan.

### 4.1. De rol van het openbaar ministerie

In het kader van het beoordelen van excepties wordt in de strafrechtspraktijk reeds een belangrijke rol vervuld door het openbaar ministerie bij de vervolgingsbeslissing om te voorkomen dat de zaak, eenmaal aangebracht bij de rechter, 'schipbreuk' lijdt.<sup>62</sup> De 'filterwerking' van de vervolgingsbeslissing, in het bijzonder van het opportuniteitsbeginsel, brengt dus mee dat diverse zaken niet voor de rechter worden gebracht. Zeker in voor de hand liggende gevallen, waarbij de bestuurder van een voorrangsvoertuig (nagenoeg) geheel conform de brancherichtlijnen heeft gehandeld, komt het niet tot een strafrechtelijk onderzoek. Of anders gezegd: slechts in uitzonderlijke gevallen wordt er in een dergelijke zaak vervolging ingesteld. Daarmee lijkt het openbaar ministerie adequaat geëquipeerd om in een vroeg stadium recht te doen aan de situatie, in die zin dat vroegtijdig kan worden beslist dat a) inzet van het strafrecht als bestraffend instrument c.q. onderzoek door de strafrechter niet aangewezen is en b) een strafrechtelijke veroordeling dus in bepaalde gevallen achterwege kan blijven. Daar waar de rechter een veroordeling 'voorkomt' met de verschillende modaliteiten van uitsluiting van strafrechtelijke aansprakelijkheid, doet het openbaar ministerie dat met het daaraan voorafgaande sepotbeleid.

Het opportuniteitsbeginsel kan in deze zin dienen als aanvulling op de gronden voor uitsluiting van strafrechtelijke aansprakelijkheid,<sup>63</sup> zij het dat er een belangrijk verschil bestaat tussen beide figuren. De toepassing van gronden voor uitsluiting van strafrechtelijke aansprakelijkheid door de strafrechter is

58. Rechtbank Zeeland-West-Brabant 23 september 2020, ECLI:NL:RBZWB:2020:4433. Zie ook rechtbank Oost-Brabant 20 december 2018, ECLI:NL:ROBR:2018:6375. In deze zaak werd een brandweerman, die met meer dan 20 kilometer per uur door rood reed, vrijgesproken van art. 6 WVV 1994. De rechtbank overweegt daarbij dat de verdachte vlak voor het stoplicht zijn snelheid heeft geminderd en het slachtoffer heeft waargenomen, maar geen (oog)contact heeft gemaakt met het slachtoffer. Niet is vast te stellen in welke mate de verdachte de snelheid heeft overschreden. Er is volgens de rechtbank wel sprake van enige mate van schuld, maar niet van de voor art. 6 WVV 1994 vereiste schuld. (Wel vond veroordeling plaats ter zake van art. 5 WVV 1994.)

59. 'De bestuurder moet in staat zijn zijn voertuig tot stilstand te brengen binnen de afstand waarover hij de weg kan overzien en waarover deze vrij is.'

60. Onderdelen uit deze paragraaf hebben eerder de aandacht van een van de auteurs gehad; enkele passages zijn ontleend aan het proefschrift dat op 9 december 2021 is verdedigd aan de Erasmus Universiteit Rotterdam: S.R. Bakker, *Uitzonderlijke excepties in het strafrecht* (diss. EUR), Den Haag: Boom juridisch 2021, i.h.b. p. 281-282.

61. B.F. Keulen & G. Knigge, *Ons Strafrecht. Deel 2: Strafprocesrecht*, Deventer: Wolters Kluwer 2020, p. 173.

62. G.J.M. Corstens, *Het Nederlands strafprocesrecht* (bewerkt door M.J. Borgers & T. Kooijmans), Deventer: Wolters Kluwer 2021, p. 627.

63. W.A. Holland, *Gewetensbezwaren en strafuitsluitingsgronden* (diss. Nijmegen), Arnhem: Gouda Quint 1989, p. 303; M.S. Groenhuijsen, 'De dreigende verdachtmaking van het opportuniteitsbeginsel in het Nederlandse strafprocesrecht', *DD* 2002, afl. 5, p. 437-445.

materieel van aard en de invulling van de discretionaire ruimte bij de vervolgingsbeslissing door de officier van justitie is strafprocesrechtelijk van aard. De beslissing van de officier van justitie is dan ook, als gezegd, (slechts) een inschatting aangaande strafwaardigheid en strafbaarheid. Toch kan uit deze notie wel de gevolgtrekking worden gemaakt die is terug te vinden in de literatuur:

'Er bestaat (...) een wisselwerking tussen het opportuniteitsbeginsel en de strafuitsluitingsgronden: het bestaan van het opportuniteitsbeginsel betekent dat de strafuitsluitingsgronden geen volledig, sluitend systeem hoeven te vormen. Het opportuniteitsbeginsel kan worden toegepast in gevallen waarin minder duidelijk een beroep op een rechtvaardigingsgrond of een schulditsluitingsgrond mogelijk lijkt, maar waarin desondanks wederrechtelijkheid of verwijtbaarheid niet of nauwelijks aanwezig is. Tot op zekere hoogte kunnen gedragingen waarvoor geen strafuitsluitingsgronden beschikbaar zijn, maar die desondanks niet strafwaardig worden geacht, daarvoor buiten het bereik van het strafrecht worden gehouden.'<sup>64</sup>

Hieruit blijkt de grote toegevoegde waarde van het opportuniteitsbeginsel bij het recht doen aan gedragingen die worden verricht in bijvoorbeeld het verkeer. Vergeleken met de strafrechter is de officier van justitie beter toegerust met mogelijkheden om straffeloosheid te 'realiseren' waarbij rekening kan worden gehouden met de *ultimum remedium*-gedachte en het algemeen belang.<sup>65</sup> De toelichting bij sepotcode 42 in de 'Aanwijzing sepot en gebruik sepotgronden' van het College van procureurs-generaal lijkt dat te bevestigen:

'Hoewel aan de formele eisen van een strafbaar feit is voldaan en een rechtvaardigingsgrond of schulditsluitingsgrond (overmacht, noodweer e.d.) in strikte zin ontbreekt, is het gebeurde ten aanzien van een strafuitsluitingsgrond een zodanig randgeval dat een strafvervolgning onevenredig zwaar zou zijn.'<sup>66</sup>

#### 4.2. Strenge eisen aan excepties

Als gezegd, ligt de lat voor een succesvol (bewijs)verweer hoog. Hoewel niet alle in deze bijdrage besproken strafuitsluitingsgronden aan de orde kwamen in de gepubliceerde jurisprudentie, lijkt wel te kunnen worden vastgesteld dat, als er al sprake is van een acute noodsituatie en een conflict van plichten (art. 40 Sr), een wettelijk voorschrift (art. 42, eerste lid, Sr) of een bevoegd gegeven ambtelijk bevel (art. 43, eerste lid, Sr), er aan strenge eisen moet zijn voldaan,

wil het beroep op de exceptie succesvol zijn. In de besproken jurisprudentie loopt het geregeld spaak door het feit dat niet is gehandeld conform de eisen van proportionaliteit en subsidiariteit, alsmede door het feit dat de verhoogde zorgplicht, behorend bij de hoedanigheid van bestuurder van een voorrangsvoertuig, meebrengt dat anders had moeten worden gehandeld. Resultaat: de bestanddelen van art. 6 WVV 1994 zijn vervuld en de afwezigheid van de voor bewezenverklaring vereiste mate van schuld wordt niet aannemelijk.

De vraag is hoe deze uitkomst moet worden gewaardeerd. Ligt de methode van regel en uitzondering aan de basis van onterechte veroordelingen of volstaat het geheel van regels omtrent vestiging en uitsluiting van strafrechtelijke aansprakelijkheid in die zin dat recht wordt gedaan aan het specifieke geval? Kijkend naar de besproken jurisprudentie kan het laatste overtuigend worden verdedigd. De wijze waarop culpa dient komen vast te staan, alsmede het samenstel van excepties, vraagt om maatwerk dat tot uitdrukking komt in een op het specifieke geval toegespitste, normatieve beoordeling. De rechter heeft de vrijheid acht te slaan op eisen op basis waarvan bijvoorbeeld kan worden vastgesteld of de bestuurder van een voorrangsvoertuig zich, als redelijkerwijs kon worden gevergd, heeft gedragen ten einde te voorkomen dat hij de wettelijke delictomschrijving van art. 6 WVV 1994 zou vervullen. Voor de beroepsgroep geldende normen, neergelegd in wet- en regelgeving, brancherichtlijnen etc., zijn er niet zonder grond: het belang van de verkeersveiligheid dient te allen tijde te worden gewaarborgd – slechts in uitzonderlijke situaties kunnen andere belangen prevaleren.

Het essentiële kenmerk van strafuitsluitingsgronden is het exceptionele karakter: 'strafuitsluitingsgronden zien op zich plotseling voordoende in het algemeen niet voorzienbare omstandigheden die 'abnormaal' moeten worden genoemd.'<sup>67</sup> Nu wet- en regelgeving en brancherichtlijnen *wel degelijk* voorzien in (gedrags)normen voor de in deze bijdrage aan de orde zijnde situaties, zijn geslaagde beroepen op een (algemene of bijzondere) exceptie niet uitgesloten, maar wel schaars.

Een en ander neemt overigens niet weg dat er iets voor te zeggen valt meer duidelijkheid te creëren voor de gevallen waarin *sommige* of *bijna alle* richtlijnen zijn opgevolgd, maar desondanks een ongeval heeft plaatsgehad. Is een beroep op een exceptie per definitie kansloos als niet alle richtlijnen zijn opgevolgd (en is het mogelijk om het openbaar ministerie handvatten te bieden voor een in een dergelijke situatie te nemen vervolgingsbeslissing)? Relevant in dit kader is de notie

---

*Het essentiële kenmerk van strafuitsluitingsgronden is het exceptionele karakter.*

---

64. W. Geelhoed, *Het opportuniteitsbeginsel en het recht van de Europese Unie. Een onderzoek naar de betekenis van strafvorderlijke beleidsvrijheid in de geëuropeïseerde rechtsorde* (diss. Leiden), Deventer: Kluwer 2013, p. 386-388.

65. Vgl. J.H. Crijns, 'Strafrecht als ultimum remedium. Levend leidmotief of archaisch desideratum?', *AA* 2012, afl. 1, p. 12-14. Met name op het gebied van wetgeving en uitvoering kan de *ultimum remedium*-gedachte goed tot uitdrukking komen.

66. Toelichting bij sepotcode 42, in het kader van gronden samenhangende met het gepleegde feit, *Stcr.* 2020, 62570 (incl. bijlage).

67. J.B.H.M. Simmelink, *Algemeenheden in het wegenverkeersrecht* (diss. Tilburg), Arnhem: Gouda Quint 1995, p. 229.

---

## Moet de praktijk de regelgeving volgen of andersom?

---

dat de praktijk op z'n zachtst gezegd 'niet zelden' afwijkt van de gestelde normen. Er bestaat een 'kloof' tussen regelgeving en praktijk, die er mede uit bestaat dat bijvoorbeeld 's nachts tijdens spoedritten niet zowel optische signalen als geluidssignalen worden gevoerd.<sup>68)</sup> Wetgeving wordt als 'zwart-wit' gekarakteriseerd, terwijl bestuurders van voorrangsvoertuigen de keuze voor het gebruik van signalen niet alleen laten afhangen van het streven naar veiligheid of eventuele juridische consequenties, maar ook van vele andere situatie- en persoonsafhankelijke aspecten.<sup>69)</sup> Hierbij kan worden gedacht aan de aan- of afwezigheid van medeweggebruikers, het voorkomen van schrikreacties of ander afwijkend gedrag van medeweggebruikers, de aard van de melding, de urgentie van de rit en het halen van normtijden of anderszins tijdswinst.

In dit licht wordt de vraag gesteld of de praktijk de regelgeving moet volgen of andersom.<sup>70)</sup> Deze problematiek plaatsend in het thema van deze bijdrage, zij hier het volgende opgemerkt. Indien er een wens bestaat om meer (beoordelings)vrijheid toe te kennen aan individuele bestuurders van voorrangsvoertuigen of aan rechters die omtrent strafrechtelijke aansprakelijkheid moeten oordelen, is het slechts de wetgever (c.q. samensteller van brancherichtlijnen) die die (beoordelings)vrijheid kan bieden. Het primaat ligt bij de wetgever; niet bij de uitvoerder of de rechter. Met behulp van onderzoek naar mogelijke oplossingen, zoals uitgevoerd door het Nederlands Instituut Publieke Veiligheid (voorheen: Instituut Fysieke Veiligheid), en door middel van dialoog tussen verschillende partijen kan misschien een op de praktijk toegesneden, optimale, juridisch adequate oplossing worden gevonden, waarbij niet wordt ingeboet op de bescherming van rechtsbelangen als de verkeersveiligheid en het leven en de lichamelijke integriteit van verkeersdeelnemers. Idealerweise zou een juridisch raamwerk voorhanden moeten zijn waaraan de bestuurders van voorrangsvoertuigen houvast kunnen ontleen, zodat deze, zonder angst voor strafvervolgning, een op de situatie passende handelwijze kunnen volgen. De ambulancemedewerker die, om adequate hulp te kunnen verlenen aan een slachtoffer, een ophoop van omstanders wil voorkomen door vlak voor aankomst de geluidssignalen uit te zetten en de politieagent die, om de kans op vluchtende verdachten te verkleinen, niet met 'loeiende sirenes' de straat wil inrijden, hebben om gewichtige belangen te dienen een praktisch betekenisvol kader nodig. Indien vervolgens adequaat navolging is gegeven aan dit kader, is de koppeling met (het systeem van) uitsluiting van strafrechtelijke aansprakelijkheid duidelijker en inzichtelijker.<sup>71)</sup>

Als praktische, situatie- en persoonsafhanke-

lijke argumenten echter niet opwegen tegen belangen als verkeersveiligheid en het leven c.q. de lichamelijke integriteit van andere verkeersdeelnemers, staat er weinig aan in de weg de bestuurder van het voorrangsvoertuig zich te laten verantwoorden voor het feit dat de thans vigerende wetgeving niet is gevolgd. En wanneer die belangen in de praktijk op het spel worden gezet voor ondergeschikte belangen, blijkt uit de voorgaande bespreking, in een strafzaak dan ook weinig plaats. Eventueel onbegrip voor de wijze waarop uitvoering van wetgeving dient plaats te hebben, hoe gefundeerd misschien ook in juiste en uitgebreide kennis van het eigen vakterrein, kan worden bestreden, maar dan via de geëigende kanalen gericht op wijziging van de algemene regel (zoals politieke belangenbehartiging door brancheorganisaties<sup>72)</sup>), niet via het negeren van de regel en het daarbij inroepen van de uitzondering van straffeloosheid.<sup>73)</sup>

## 5. Afsluitende opmerkingen

In deze bijdrage is stilgestaan bij de grondslag van straffeloosheid en het potentieel van strafuitsluitingsgronden ingeval een bestuurder van een voorrangsvoertuig betrokken is geweest bij een ongeval als bedoeld in art. 6 WVV 1994. In het bijzonder is daarbij aandacht besteed aan de rol van excepties bij het bewijs van culpa. Kijkend naar de voorwaarden van de verschillende relevante excepties, kunnen in uitzonderingsgevallen overmacht in de zin van noodtoestand (art. 40 Sr), wettelijk voorschrift (art. 42, eerste lid, Sr), ambtelijk bevel (art. 43, eerste lid, Sr) en het ongeschreven beroepsrecht ten grondslag liggen aan een succesvol verweer dat de bewezenverklaring van culpa kan bestrijden, zij het dat de praktijk weerbarstig is. De lat voor een geslaagd beroep op een exceptie ligt hoog, mede vanwege aanvullende eisen die de rechter in de gelegenheid stellen een normatief en individueel oordeel te vellen ten aanzien van het concrete geval. Zo geldt voor de bestuurder van een voorrangsvoertuig een zekere bijzondere zorgplicht die, blijkt uit de jurisprudentie, geschonden wordt door overtreding van normen uit nadere wet- en regelgeving en de brancherichtlijn.

Dat betekent niet dat de verschillende excepties van nul en generlei waarde zijn; de waarde is wellicht minder goed zichtbaar. De gevallen die geen strafrechtelijke reactie behoeven worden namelijk al in een vroeg stadium, mede vanwege het potentieel van deze strafuitsluitingsgronden, van de strafrechter weggehouden. Het openbaar ministerie zal in het kader van het sepotbeleid anticiperen op de te verwachten uitkomst indien de zaak zou worden voorgelegd aan

68. Instituut Fysieke Veiligheid, *Het gebruik van optische en geluidssignalen in de nacht. Een verkennend onderzoek naar gedragskeuzes van chauffeurs van hulpverleningsvoertuigen*, Arnhem: Instituut Fysieke Veiligheid 2018; Instituut Fysieke Veiligheid, *Het gebruik van optische en geluidssignalen in de nacht. Een vervolgonderzoek naar de kloof tussen praktijk en wet- en regelgeving*, Arnhem: Instituut Fysieke Veiligheid 2021. Strikt gezien kan bij het niet voeren van zowel optische signalen als geluidssignalen niet meer worden gesproken van een voorrangsvoertuig met alle (juridische) gevolgen van dien.

69. Instituut Fysieke Veiligheid, *Het gebruik van optische en geluidssignalen in de nacht. Een vervolgonderzoek naar de kloof tussen praktijk en wet- en regelgeving*, Arnhem: Instituut Fysieke Veiligheid 2021, p. 14.

70. Instituut Fysieke Veiligheid, *Het gebruik van optische en geluidssignalen in de nacht. Een vervolgonderzoek naar de kloof tussen praktijk en wet- en regelgeving*, Arnhem: Instituut Fysieke Veiligheid 2021, p. 33.

71. Ook kan worden gedacht aan het bieden van (meer) handvatten aan het openbaar ministerie in bijvoorbeeld een daartoe toegespitste OM-Aanwijzing in de zin van art. 130, zesde lid, Wet RO. Niet ondenkbaar is een beleidsinvulling voor dergelijke gevallen waarin bijvoorbeeld in beginsel primair wordt ingezet op beoordeling van het gedrag van de bestuurder ten opzichte van de geldende (branche) richtlijnen en dat slechts onder bepaalde voorwaarden pas wordt vervolgd voor overtreding van het verbod van art. 6 WVV 1994.

72. Zo is de bijzondere positie van de politiebambtenaar die (conform de geweldsinstructie) geweld moet gebruiken gearticuleerd en kent art. 42 Sr tegenwoordig een tweede lid dat bijzondere bescherming biedt voor dergelijke gevallen.

73. Vgl. P.A.M. Mevis in zijn noot onder HR 12 juli 2011, ECLI:NL:HR:2011:BP5967, NJ 2011/578.

de strafrechter en heeft de vrijheid om van vervolging af te zien. Het feit dat in de jurisprudentie een geslaagd beroep op een exceptie weinig plaatsheeft, betreft niet een directe indicatie dat er iets mis is met de wijze waarop culpa dient komen vast te staan, of met het samenstel van excepties. Sterker nog: het openbaar ministerie en de strafrechter kunnen maatwerk leveren en lijken uit de voeten te kunnen met het bestaande palet aan mogelijkheden. Een belangrijke notie in dezen is dat het – indien de zaak toch voor de rechter wordt gebracht – in dergelijke casus niet ondenkbaar is dat, ondanks een verworpen beroep op een strafuitsluitingsgrond, de aangedragen argumenten er nog wel toe kunnen leiden dat culpa niet kan worden bewezen (en dat vrijspraak volgt), omdat van de vereiste mate van schuld (*culpa lata*) geen sprake is. Als een beroep op een exceptie, zoals overmacht in de zin van noodtoestand, een wettelijk voorschrift, een ambtelijk bevel of het beroepsrecht niet slaagt, kan mogelijk nog wel sprake zijn van niet-aanmerkelijke onvoorzichtigheid (of onvoldoende verwijtbaarheid). Niet *alle* wederrechtelijkheid is dan komen te ontbreken, maar wel voldoende wederrechtelijkheid om strafrechtelijke aansprakelijkheid achterwege te laten.

Afhankelijk van alle feiten en omstandigheden van het geval kunnen verschillende excepties worden aangewezen die mogelijk van toepassing zijn. Wij zouden niet willen spreken van een exceptie die de voorkeur verdient boven andere excepties. Elke exceptie heeft haar eigen kenmerken en moet op eigen merites worden beoordeeld. Rechters, openbaar ministerie én verdediging kunnen het potentieel van de verschillende excepties benutten en een bijdrage leveren aan het recht doen aan de situatie, waarbij belangen als het menselijk leven, de lichamelijke integriteit en in het algemeen de verkeersveiligheid niet uit het oog worden verloren.

---

*Elke exceptie heeft haar eigen kenmerken en moet op eigen merites worden beoordeeld.*

---