

Vervolg en berechting van culpose verkeersdelicten

mr W.H. Vellinga

Wetgeving en vervolgings- en straftoematingsrichtlijnen bieden in de praktijk onvoldoende steun voor een eenduidig en afgewogen vervolgings- en straftoematingsbeleid. Dit moet enerzijds worden toegeschreven aan het gefixeerd zijn van de wetgever op relatief zeldzame verkeersongevallen waarin het gedrag van de veroorzaker als roekeloos in het oog springt, anderzijds aan een verschil van inzicht in de kern van de vereiste schuld, met name in concrete gevallen. Wil er een basis zijn voor het formuleren van regels voor de aanpak van vervolging en berechting van culpose verkeersdelicten dan is voor alles noodzakelijk dat het beslissen in zaken van culpose delicten volgens een vast schema verloopt, dat structuur biedt voor het rangschikken van de feiten in het concrete gevallen.

Inleiding

Beslissen over vervolgen en berechten van dood en zwaar lichamelijk letsel door schuld pleegt in de praktijk als buitengewoon lastig te worden ervaren¹⁾. Gelet op de gevolgen voor nabestaanden en slachtoffers lijkt een forse reactie voor de hand te liggen. Zij hebben door ander-mans onvoorzichtigheid een naaste verloren of zij zullen – soms zeer lang – de gevolgen van verwondingen moeten dragen. Wordt de vraag van vervolging en berechting beschouwd vanuit de persoon van de veroorzaker, dan spreekt in vele gevallen vervolging juist niet vanzelf. Is de veroorzaker van het ongeval al niet zelf door eigen nalatigheid gewond geraakt, dan kan hij zwaar gebukt gaan onder de gevolgen van zijn onoplettendheid. Daar komt bij dat vele omstandigheden heel verschillend gewogen kunnen worden. Ontstaan ongevallen in complexe situaties waarbij ook het slachtoffer zich niet foutloos gedragen heeft, dan rijst de vraag of en hoe dit afdoet aan de schuld van de verdachte. En hoe moet gewogen worden dat het slachtoffer geen voorzorgen heeft getroffen om de gevolgen van een ongeval te beperken, zoals het dragen van een veiligheidsgordel of een valhelm?²⁾

Onderzoek naar straftoemeting bij schuld in het verkeer

De sporen van het hiervoor gesignaleerde probleem zijn terug te vinden in de resultaten van een onderzoek naar straftoemeting bij schuld in het verkeer³⁾: “De analyse doet vermoeden dat er verschillen zijn tussen de verschillende regio’s in Nederland in de selectie van zaken die voor de rechter worden gebracht. In het ressort Den Bosch komen relatief meer – en daardoor waarschijnlijk minder ernstige – zaken voor de rechter dan in Leeuwarden en Amsterdam. Hier is dus feitelijk sprake van ongelijkheid die los staat van straffen die de rechter oplegt. (...) Enkele overwegend kleinere gerechten geven strengere straffen en leggen vaker ontzegging van de rijbevoegdheid op. Amsterdam legt relatief vaak een taakstraf op en Utrecht relatief vaak een gevangenisstraf”⁴⁾.

De wetgever lijkt niet in staat hier sturend op te treden. Uit een onder-

zoek van het WODC⁵⁾ blijkt dat de aanzienlijke verhoging van straffen op culpose verkeersdelicten in 1998 en het toevoegen van ernstige overschrijding van de maximumsnelheid als strafverzwarringsgrond er niet toe hebben geleid dat de rechter culpose verkeersdelicten in zijn geheel genomen zwaarder is gaan straffen: “Uit rechtbankgegevens blijkt dat slechts in incidentele gevallen hogere straffen dan voorheen worden opgelegd en dan met name in geval van strafverzwarende dronkenschap. Volgens de respondenten laten het Openbaar Ministerie en de rechtsprekende macht waar mogelijk een excessieve snelheids-overschrijding meewegen als strafverzwarende omstandigheid. De respondenten kennen de regeling vooral een belangrijke signaalwerking toe. Maar er bestaat enige twijfel over de toegevoegde waarde van het hogere strafmaximum voor het veroorzaken van een ongeval. De substantieel zwaardere straffen lijkt de rechterlijke macht te hebben gereserveerd voor doodslag in het verkeer en niet voor het culpose misdrijf van artikel 6 WVV 1994”⁶⁾.

Aanwijzing artikel 6 Wegenverkeerswet 1994

Per 1 april 2004 is een nieuwe Aanwijzing artikel 6 Wegenverkeerswet 1994⁷⁾ in werking getreden. Deze Aanwijzing is met name bedoeld om te voorzien in de vraag of bij dood of zwaar lichamelijk letsel in het verkeer vervolgd moet worden en, zo ja, voor een culpoos verkeersdelict of voor een overtreding⁸⁾. De Aanwijzing onderscheidt naar zwaarte van het schuldverwijt drie vormen van schuld: aanmerkelijke verkeersfouten, grove verkeersfouten en roekeloosheid/wegpiraterij. Onder “aanmerkelijke verkeersfouten” worden “op zich voorstelbare” verkeersfouten begrepen die “iedereen (...) zou kunnen maken”⁹⁾. Vervolg ter zake van art. 6 WVV 1994 dient plaats te vinden om “het veiligheidsbelang van het naleven van die verkeersregels” – kennelijk verkeersregels gemaakt ter voorkoming van ongevallen – te onderstrepen. “Een goede loop van het verkeer is immers ondenkbaar zonder dat iedere verkeersdeelnemer mag uitgaan van de verwachting dat de collega-verkeersdeelnemers zich zullen houden aan juist die elementaire regels. Als die verwachting niet wordt gehonoreerd dient door vervolging op de waarde van de overtreden norm gewezen te worden”. Na een waarschuwing dat het achterwege laten van vervolging juist vanwege de ernst van de gevolgen een klacht ex art. 12 Sv kan meebrngen¹⁰⁾, besluit de Aanwijzing als volgt: “Bedoelde fouten die iedereen kan maken, dienen met inachtneming

1. Zie recent R. Blekxtoon, Trema Straftoematingsbulletin 2003, p. 59-63.

2. Zie bijvoorbeeld ook de afwegingen, genoemd door J.A.W. Lensing, De straftoemeting in art. 6 WVV 1994-zaken in de praktijk, Trema 2003, p. 77.

3. F. van Tulder, Trema Straftoematingsbulletin 2003, p. 81-87.

4. A.w., p. 87.

5. D.E.G. Molenaar, P.P.J. Groen, A.G. Mein, B.S.J. Wartena, M. Blom, Wegenverkeerswet 1994; evaluatie van de wijzigingen 1998, WODC 2004.

6. A.w., p. 45.

7. Aanwijzing van 10 februari 2004, Stort. nr 40.

8. Voor de straftoemeting zal nog een aparte Aanwijzing worden uitgevaardigd.

9. Par. 4.1, ad a.

10. Dat geldt overigens ook als wordt volstaan met vervolging ter zake van een overtreding.

van alle betrokken feiten en belangen te worden beoordeeld". Bij de keuze van de rechter bij wie de zaak wordt aangebracht, komt de Aanwijzing nog eens terug op het gegeven dat een kleine fout soms "enorme consequenties" heeft: "Juist dit gevolg moet reden zijn tot vervolging over te gaan" ¹¹⁾. Voor vervolging ter zake van art. 5 WVV 1994 lijkt de Aanwijzing de gevallen te reserveren waarin wegens bewijsproblemen moet worden afgezien van vervolging ter zake van art. 6 WVV 1994 ¹²⁾.

Hoewel ik daar aanvankelijk wel over heb gearzeld ¹³⁾, meen ik dat de Aanwijzing uiteindelijk, zij het iets omfloerst, een helder uitgangspunt kiest: wie een verkeersfout maakt waardoor een ander overlijdt of zwaar lichamelijk letsel oploopt, moet worden vervolgd ter zake van art. 6 WVV 1994. Het dient dan wel te gaan om het overtreden van een elementaire verkeersregel, maar veel betekenis heeft dit voorbehoud in mijn ogen niet. Al spoedig zal worden geredeneerd dat er van een elementaire verkeersfout sprake moet zijn geweest omdat anders niet zo ernstige gevolgen waren opgetreden. Een dergelijke gedachtegang is in de Aanwijzing terug te vinden. Ook in geval van een kleine fout schrijft deze immers voor dat vanwege de ernst van het gevolg vervolging plaats moet vinden ter zake van art. 6 WVV 1994.

Met de keuze voor dit heldere uitgangspunt schiet de Aanwijzing niettemin haar doel voorbij. Zoals de Hoge Raad onlangs nog eens heeft uitgemaakt valt in zijn algemeenheid niet aan te geven of één verkeersovertreding voldoende kan zijn voor bewezenverklaring in de zin van art. 6 WVV 1994: "Daarvoor zijn immers verschillende factoren van belang, zoals de aard en ernst van de verkeersovertreding en de omstandigheden waaronder die overtrekking is begaan". Voorts kan "niet reeds uit de ernst van de gevolgen van verkeersgedrag dat in strijd is met één of meer wettelijke gedragsregels in het verkeer (...) worden afgeleid dat sprake is van schuld in vorenbedoelde zin" ¹⁴⁾.

Nu zou denkbaar zijn dat aan de Aanwijzing de gedachte ten grondslag ligt dat steeds in geval van dood of zwaar lichamelijk letsel door schuld moet worden vervolgd voor het verkeersmisdrijf. In die gedachte zou het, gelet op de grote impact van een ernstig verkeersongeval voor de betrokkenen, geheel aan de rechter moeten worden overgelaten uit te maken of de vereiste schuld aanwezig is of dat dient te worden volstaan met een veroordeling ter zake van een subsidiair tenlastegelegde verkeersovertreding. Bij deze gedachte past echter niet dat de Aanwijzing signaleert dat in geval van bewijsproblemen moet worden volstaan met vervolging ter zake van art. 5 WVV 1994 ¹⁵⁾. Voorts is in die gedachte geen plaats voor de door de Aanwijzing voorgeschreven afweging, dat fouten die iedereen kan maken met inachtname van alle betrokken feiten en belangen dienen te worden beoordeeld ¹⁶⁾.

Afspraken van rechters over straftoemeting

Ondanks vele pogingen daartoe is de rechterlijke macht er niet in geslaagd te komen tot afspraken over straftoemeting in zaken van art. 6 WVV 1994. Lensing betreurt dat. Weliswaar heeft een beperkt onderzoek onder vonnissen van enkele meervoudige kamers van rechtbanken hem geen materiaal opgeleverd dat de noodzaak daarvan zou aantonen. Maar daar staat tegenover dat aan de omstandigheid dat inconsistenties niet konden worden aangetoond, zijns inziens niet veel gewicht mag worden toegekend omdat vaste referentiepunten voor de beoordeling van feiten en straf ontbreken ¹⁷⁾. En, zou ik daaraan willen toevoegen, wijst het ontbreken van consensus over te volgen afspraken over straftoemeting niet op divergentie van straffen tussen de gerechten? Ik herinner aan het hiervoor aangehaalde onderzoek van Van Tulder.

Een eenduidig en afgewogen vervolgings- en straftoemetingsbeleid?

Het voorgaande brengt mij tot de conclusie dat wetgeving en vervolgings- en straftoemetingsrichtlijnen in de praktijk onvoldoende steun bieden voor een eenduidig en afgewogen vervolgings- en straftoeme-

tingsbeleid. Dit moet enerzijds worden toegeschreven aan het gefixeerd zijn van de wetgever op relatief zeldzame verkeersongevallen waarin het gedrag van de veroorzaker als roekeloos in het oog springt, anderzijds aan een verschil van inzicht in de kern van de vereiste schuld, met name in concrete gevallen. Wil er een basis zijn voor het formuleren van regels voor de aanpak van vervolging en berekening van culpose verkeersdelicten dan lijkt mij voor alles noodzakelijk dat het beslissen in zaken van culpose delicten volgens een vast schema verloopt, dat structuur biedt voor het rangschikken van de feiten in het concrete geval. Ik doe een poging.

Een schema

Onvoorzichtigheid

Uitgangspunt dient te zijn dat culpa inhoudt dat iemand persoonlijk is tekortgeschoten. Hij heeft niet gelet op datgene waarop hij had moeten letten, hij heeft een omstandigheid verkeerd ingeschat, hij heeft ten onrechte gemeend dat zijn gedrag in de omstandigheden van het geval verantwoord was of hij heeft een gevaar wel gezien doch is ervan uitgegaan dat het zich niet zou realiseren. In concreto: hij heeft zijn aandacht niet bij het verkeer gehad terwijl hij dat wel had moeten hebben en is dus onoplettend geweest, hij heeft ten onrechte geen acht geslagen op ter plaatse aanwezige verkeersborden die waarschuwen voor nadering van een voorrangsweg en was dus onachtzaam, hij heeft ingehaald terwijl hij er geen rekening mee heeft gehouden dat hij de weg niet voldoende kon overzien om deze manoeuvre veilig te kunnen uitvoeren en was dus onvoorzichtig, of hij heeft dat gevaar wel gezien maar er op gerekend dat het wel goed zou aflopen en was – al naar gelang van de omstandigheden van het geval – onvoorzichtig of roekeloos.

Dit persoonlijk tekortschieten zal ik hierna aanduiden met het verzamelbegrip *onvoorzichtigheid*. Dat is in zekere zin bij gebrek aan beter. In die onvoorzichtigheid zitten immers heel verschillende gevallen van tekortschieten: in het geheel niet opletten, niet goed opletten, niet vooruitzien en wel vooruitzien maar daaraan in misplaatst optimisme voorbijgaan.

Verwijtbaarheid

In het algemeen treft iemand van zijn onoplettendheid of van zijn onachtzaamheid, van zijn onvoorzichtigheid of van zijn roekeloosheid een verwijt. Hij had immers niet mogen tekortschieten. Doch niet in alle gevallen gaat deze regel op. Er zijn omstandigheden waarin iemand wel is tekortgeschoten in opletten etc. maar hem daarvan uiteindelijk toch geen verwijt valt te maken, en wel omdat hij niet anders kon. Zo kan het zijn dat hij tot het voldoen aan de plicht opletten en voorzichtig te zijn niet kon voldoen omdat hij daartoe in onmacht verkeerde. Hierbij valt te denken aan in de persoon liggende oorzaken van onmacht zoals ontoerekenbaarheid, verblinding of een black-out, maar ook aan van buiten komende omstandigheden als bedreiging met een schietklaar vuurwapen waardoor de bestuurder zich uit lijfsbehoud niet om het welzijn van andere verkeersdeelnemers kon bekommeren. Dan ontbreekt de *verwijtbaarheid*.

Reeds hier valt op dat onvoorzichtigheid valt te onderscheiden van de verwijtbaarheid daarvan, maar daarvan zeker niet valt te scheiden. Als van een bestuurder in de bijzondere omstandigheden van het geval niet kan worden gevergd dat hij opletten en voorzichtig is, rijst immers de vraag of nog wel kan worden gezegd dat hij onoplettend, onachtzaam, onvoorzichtig of roekeloos is geweest. Zoals we hiervoor hebben gezien is onoplettendheid of onvoorzichtigheid voor het culpose delict immers alleen relevant voor zover de bestuurder beter had moeten opletten, voorzichtiger had moeten zijn etc. Van dat 'anders behoren' is bij uitstek geen sprake wanneer men niet anders kon. Hierin ligt ook een verklaring voor de opvatting van de Hoge Raad dat een beroep op afwezigheid van alle schuld, inhoudend dat men "redelijkerwijs niet

anders kon", een betwisting oplevert van de tenlastegelegde culpa¹⁸⁾. Het voorgaande laat tevens zien waarom het zo moeilijk is de concrete omstandigheden van het geval te structureren naar de verschillende aspecten van de culpa. Niettemin meen ik dat het onderscheid tussen onvoorzichtigheid en verwijtbaarheid kan en – met het oog op een gestructureerde beantwoording van de vraag naar de aanwezigheid van de culpa – moet worden vastgehouden. Daartoe dient de vraag naar de onvoorzichtigheid te worden toegesneden op hetgeen in de concrete verkeersomstandigheden van een verkeersdeelnemer als functionaris wordt geleverd. De verwijtbaarheid blijft dan gereserveerd voor omstandigheden die de persoon van de bestuurder betreffende die er aan in de weg staan dat hij voldoet aan de eisen die aan hem als verkeersdeelnemer in het concrete geval worden gesteld. Door de handhaving van dit onderscheid wordt voorkomen dat in een concreet geval de ernst van de gevolgen van bepaald verkeersgedrag vrijwel automatisch leidt tot het oordeel dat 'anders kunnen' 'anders behoren' betekent. Zeker in het verkeer, dat zo geregeld is dat de veiligheid tot op zekere hoogte wordt opgeofferd aan de vlote afwikkeling daarvan, is dat niet steeds het geval¹⁹⁾.

Grove schuld

De wetgever heeft de inhoud van de schuld nog gecompliceerd door daarin in zekere zin een graad van afkeurenswaardigheid te brengen. Voor een culpoos delict is schuld niet voldoende, nee, er moet sprake zijn van 'grove schuld'. Minister Modderman zocht het 'grove' van de schuld met name in de maat die een veroorzaker van dood of zwaar lichamelijk letsel werd genomen. Vereist was dat men minder nadacht, wist, beleidvol, was dan de mens in het algemeen (culpa lata)²⁰⁾. We vinden de gedachte van de afkeurenswaardigheid als aspect van de culpa terug in het wetsontwerp tot wijziging van het Wetboek van Strafrecht en de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de herijking van een aantal wettelijke strafmaxima. Daarin wordt voorzien in een hoger strafmaximum bij culpose delicten in geval van roekeloosheid. Deze roekeloosheid – gevallen van zeer onvoorzichtig gedrag waarbij welbewust en met ernstige gevolgen onaanvaardbare risico's zijn genomen²¹⁾ – wordt onderscheiden van andere gevallen van schuld, die de wetgever als 'aanmerkelijke onvoorzichtigheid' typeert²²⁾. Op de vraag hoe deze eis moet worden gehanteerd in het wegverkeer kom ik nog terug. De wetgever biedt hier geen houvast, al was het alleen maar omdat de opmerking van Modderman dateert uit een tijd waarin van enig wegverkeer in de vorm zoals we dat nu kennen geen sprake was. De fiets was net uitgevonden – de Algemene Nederlandse Wielrijders Bond dateert van 1884 –, de auto niet of nauwelijks in gebruik. Hier volsta ik met de opmerking dat de praktijk laat zien dat in geval van vervolging ter zake van art. 6 WVV 1994 het niet uitzonderlijk is dat wordt vrijgesproken van dit delict, maar wordt veroordeeld voor het doorgaans subsidiair tenlastegelegde art. 5 WVV 1994. Die praktijk bevestigt dat – zoals de Hoge Raad onlangs uitdrukkelijk overwoog²³⁾ – de omstandigheden waaronder de overtreding is begaan een essentiële rol spelen bij de beantwoording van de vraag of van de eerste (mate van) schuld sprake is.

Ongeoorloofd verkeersgedrag

Zowel bij doleuse als bij culpose gevolgsdelicten speelt het uiterlijke gedrag een cruciale rol. Zonder dat gedrag geen gevolg en dus ook geen strafbaarheid. Wie op een met verkeerslichten geregelde kruising in aanrijding komt met een ander mag dan een voor hem geldend groen verkeerslicht niet hebben waargenomen en dus ten onrechte niet hebben gelet op het verkeerslicht ter plaatse, die onoplettendheid heeft niet geleid tot ander gedrag dan in geval men wel gezien had dat het verkeerslicht groen was. De onoplettendheid heeft dus geen uitdrukking gevonden in enig relevant (verkeers)gedrag en leidt niet tot aansprakelijkheid. Dit voorbeeld vestigt er de aandacht op dat ontoereikend opletten, nadenken of vooruitzien uitdrukking moet hebben gevonden in niet alleen gedrag, maar in gedrag dat niet voldoet aan de eisen van

behoorlijk weggedrag, zoals deze onder meer staan beschreven in het RVV 1990. Het hier bedoelde gedrag zal ik hierna aanduiden als *ongeoorloofd verkeersgedrag*.

Ook in ander opzicht vervult het uiterlijke gedrag een essentiële rol. Zoals het opzet kan worden bewezen aan de hand van het gedrag dat iemand tentoonspreidt, kan ook culpa worden bewezen aan de hand van gedrag. Ten aanzien van het bewijs van het (voorwaardelijk) opzet overwoog de Hoge Raad²⁴⁾: "Bepaalde gedragingen kunnen naar hun uiterlijke verschijningsvorm worden aangemerkt als zo zeer gericht op een bepaald gevolg dat het – behoudens contra-indicaties – niet anders kan zijn dan dat de verdachte de aanmerkelijke kans op het desbetreffende gevolg heeft aanvaard". Voor het bewijs van de culpa geldt een redenering van vergelijkbare aard: wie het rode verkeerslicht negeert kan – behoudens contra-indicaties – geacht worden onoplettend te zijn geweest. Anders was men immers wel gestopt. De Hoge Raad drukt dit aldus uit dat het bij het bewijs van de culpa aankomt op "het geheel van gedragingen van de verdachte, de aard en de ernst daarvan en de overige omstandigheden van het geval"²⁵⁾.

Remmelink²⁶⁾ sprak hier bij de culpa wel van een 'sprongetje' van het uiterlijk onvoorzichtige gedrag naar de innerlijke onvoorzichtigheid van de bestuurder. Zoals we hebben gezien treedt dat sprongetje ook op in andere gevallen waarin hetgeen zich heeft afgespeeld in de psyche van de verdachte wordt afgeleid uit zijn uiterlijk gedrag. Deze vorm van bewijzen is dus niet uniek voor de culpa.

Het voorgaande brengt mij tot het volgende schema. Daarbij teken ik aan dat het schema twee ingangen heeft: de aard van het gevolg en de aard van het gedrag. Is er immers geen dood of zwaar lichamelijk letsel opgetreden, dan is art. 6 WVV 1994 niet aan de orde. Is er wel dood of zwaar lichamelijk letsel, dan is er pas reden enig onderzoek naar schending van art. 6 WVV 1994 te doen wanneer er sprake is van ongeoorloofd verkeersgedrag.

De onderdelen van het schema en de verbanden daartussen verdienen verduidelijking.

Dood en zwaar lichamelijk letsel

Leidend voor de vraag of lichamelijk letsel als zwaar²⁸⁾ moet worden aangemerkt is het spraakgebruik. Factoren van belang zijn de ernst van het letsel, de eventuele noodzaak en aard van medisch ingrijpen en het

11. Par. 7.4.1.

12. Par. 7.4.3.

13. Zie mijn conclusie bij HR 1 juni 2004, VR 2005, 30, m.nt Si, onder punt 11.

14. HR 1 juni 2004, VR 2005, 30, r.o.3.5. Dit arrest is besproken door P.H.P.H.M.C. van Kempen in DD 2004, p. 996 e.v.

15. Par. 7.4.3.

16. Par. 4.1 ad a, slot.

17. J.A.W. Lensing, De straftoemeting in art. 6 WVV 1994-zaken in de praktijk, Trema 2003, p. 73-80.

18. Vaste rechtspraak sinds HR 19 februari 1963, NJ 1963, 512, m.nt BVAR (verpleegster). Kritisch over de in de tekst gevolgde zienswijze F. de Jong, Facetten van schuld en gronden voor strafuitsluiting, in Discretie in het strafrecht, onder redactie van M. Boone e.a., Boom Juridische Uitgevers, Den Haag 2004, p. 139-158, in het bijzonder p. 154.

19. Zie daarover M.R. Otte, Het stelsel van gedragsregels in het wegverkeer, diss. Tilburg 1993, p. 73 e.v., en W.H. Vellinga, Schuld in spiegelbeeld, diss. Groningen 1982, p. 201-213.

20. Smidt I, p. 78.

21. Zie over kritiek op deze formulering M.R. Otte, Trema Straftoemetingsbulletin, november 2003, p. 54, 55.

22. Kamerstukken II, 2001-2002, 28 484, nr 3, p. 12.

23. HR 1 juni 2004, VR 2005, 30, r.o. 3.5.

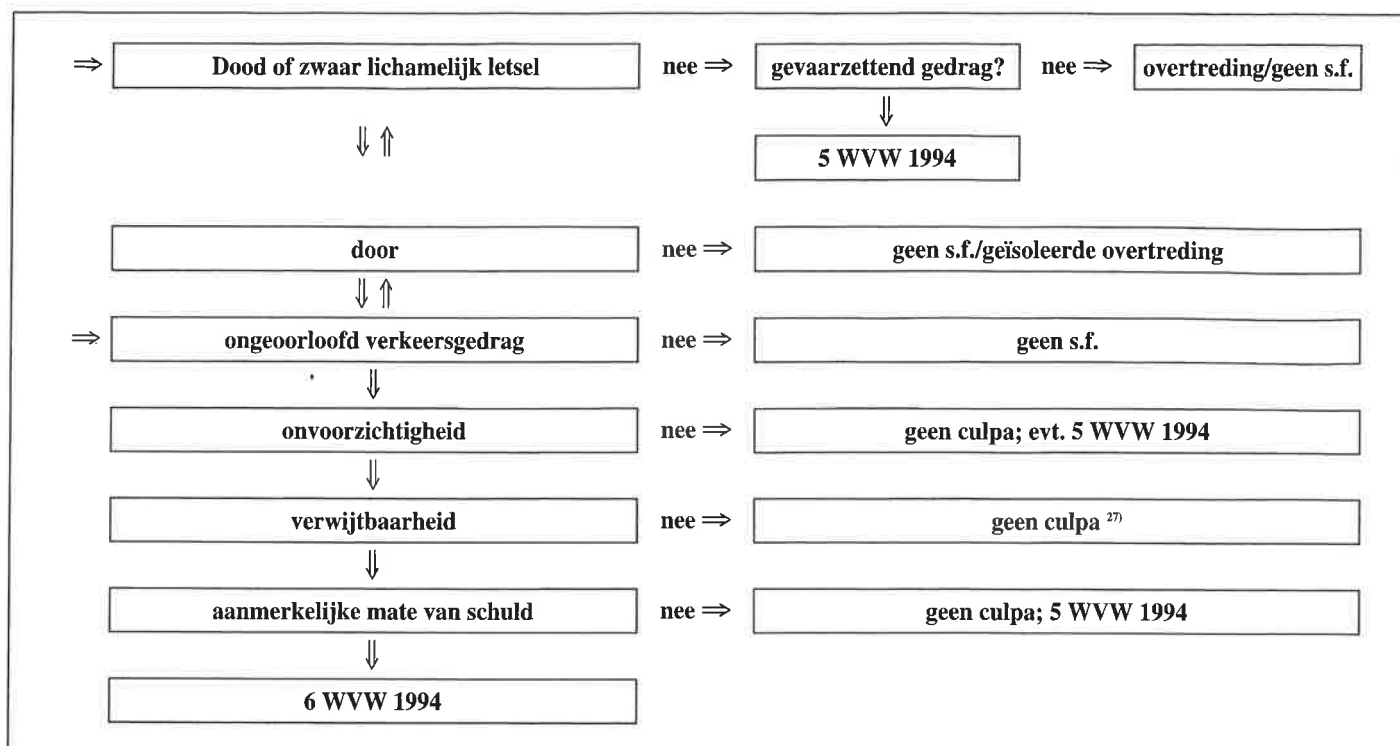
24. HR 25 maart 2003, NJ 2003, 552, m.nt YB, r.o. 3.6.

25. HR 1 juni 2004, VR 2005, 30, r.o. 3.5.

26. O.a. HSR, dertiende druk, p.233 en 234.

27. Geen art. 5 WVV 1994 omdat iedere schuld ontbreekt.

28. Art. 6 WVV 1994 spreekt naast zwaar lichamelijk letsel van zodanig lichamelijk letsel dat daaruit tijdelijke ziekte of verhindering in de uitoefening van de normale bezigheden ontstaat. Korthedshalve spreek ik in de tekst alleen van zwaar lichamelijk letsel.



uitzicht op (volledig) herstel²⁹⁾. Inmiddels valt aan uitspraken van de Hoge Raad een hele catalogus aan vormen van letsel te ontleen, die al dan niet als zwaar kunnen worden aangemerkt. Kortheidshalve verwijs ik naar mijn conclusie bij HR 22 juni 2004, VR 2004, 157. De Hoge Raad lijkt geen bijzonder belang te hechten aan de duur van het genezingsproces. Dat verdient vermelding omdat in het verleden in de praktijk wel een grens van zes weken voor herstel is aangehouden om te onderscheiden tussen lichamelijk letsel en zwaar lichamelijk letsel. Die grens leidde ertoe dat de medische vooruitgang bewerkstelligde dat lichamelijk letsel dat vroeger een lange genezingsduur vergde thans niet meer als zwaar lichamelijk letsel zou kunnen worden aangemerkt. Dat resultaat veroordeelt zichzelf. Wie levensgevaarlijk gewond raakt loopt naar het spraakgebruik zwaar lichamelijk letsel op ook al valt met een operatieve ingreep te bewerkstelligen dat het levensgevaar wordt afgewend en men gelukkig na enkele weken weer genezen is. Staat in voorgaand voorbeeld de ernst van het letsel in combinatie met de aard en noodzaak van medisch ingrijpen op de voorgrond, het kan ook zijn dat het ontbreken van uitzicht op (volledig) herstel domineert, zoals bij verlies van enig lichaamsdeel als een oor, een hand of erger.

Ongeoorloofd verkeersgedrag

In beginsel kan worden gezegd dat van ongeoorloofd verkeersgedrag sprake is wanneer is gehandeld in strijd met enig verkeersvoorschrift. De voorschriften van het RVV 1990 nemen hier een centrale plaats in omdat deze het gedrag op de weg regelen. Technische voorschriften als opgenomen in het Voertuigreglement figureren hier op het tweede plan. Met een voertuig de weg opgaan dat niet aan de eisen voldoet, kan ongeoorloofd verkeersgedrag opleveren, met name wanneer daaruit gevaar voor andere weggebruikers kan voortspuiten.

De vraag of iemand zich aan ongeoorloofd verkeersgedrag heeft schuldig gemaakt kan niet los worden gezien van de concrete omstandigheden van het geval. Daarmee worden die specifieke omstandigheden, waaronder het gedrag van medeweggebruikers, van belang. Dat kan twee kanten uitwerken. Het kan zo zijn dat van de weggebruiker wordt verlangd dat hij zijn weggedrag afstemt op kenbare gevaarverhogende omstandigheden. Zo laten de omstandigheden niet altijd toe dat in de bebouwde kom de maximumsnelheid wordt aangehouden: er valt verkeer uit zijwegen te verwachten dat voorrang verleend moet worden,

of de school gaat uit met alle gevaren van de straat oprennende kinderen van dien. Op autosnelwegen zijn mist en gladheid bekende fenomenen die vergen dat een weggebruiker zijn snelheid aanpast. Harde wind kan meebrengen dat men niet met een auto met aanhangwagen of caravan de weg op hoort te gaan. En men dient er – zoals ik hierna uiteenzet: tot op zekere hoogte – rekening mee te houden dat medeweggebruikers de regels niet naleven, dus bijvoorbeeld sneller rijden dan ter plaatse is toegestaan.

Verkeer werkt bij de gratie van het vertrouwen dat weggebruikers in wederzijdse naleving van verkeersregels mogen hebben. Dat vertrouwen vindt zijn grens in concrete omstandigheden die doen vermoeden dat dat vertrouwen misplaatst is. Die concrete omstandigheden kunnen plaats- en tijdgebonden zijn, maar dat hoeft niet. Van sommige regels is bekend dat deze zo massaal genegeerd worden dat een weggebruiker daar bij zijn gedrag rekening mee dient te houden. Het overschrijden van de ter plaatse toegelaten maximumsnelheid – in 2003 ruim 7,5 miljoen Wet Mulder-beschikkingen³⁰⁾ – is daarvan het bekendste fenomeen. In de rechtspraak is ook wel uitgemaakt dat men er niet vanuit mag gaan dat alle weggebruikers bij nacht de voorgeschreven verlichting voeren³¹⁾. Maar hoe zit dat bij het gehoorzamen van het rode verkeerslicht? Hoewel het negeren van het rode verkeerslicht enige massaliteit niet kan worden ontzegd (2003 bijna 400.000 Wet Mulder-beschikkingen³²⁾), is hier de afweging tussen veiligheid en vlotheid anders uitpakkt. Behoudens concrete aanwijzingen voor het tegendeel mag een weggebruiker ervan uitgaan dat andere weggebruikers zich houden aan het voor hen geldende rode verkeerslicht.

Het voor een behoorlijke verkeersafwikkeling noodzakelijke vertrouwen brengt ook mee dat een weggebruiker erop moet kunnen vertrouwen dat een andere weggebruiker “doet wat hij zegt”. Zo rijst de vraag of een voorrangsplichtige weggebruiker ervan zal mogen uitgaan dat een andere weggebruiker op een kruising rechtdoor rijdt als hij geen richting aangeeft en als hij aangeeft linksaf of rechtsaf te zullen slaan dat ook doet en daarop zijn gedrag mag afstemmen. Denkbaar lijkt dat de afweging tussen veiligheid en vlotheid hier binnen de bebouwde kom anders uitpakt dan buiten de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom is het veiligheidsrisico gezien de toegelaten maximumsnelheid immers aanzienlijk groter dan binnen de bebouwde kom³³⁾.

Causaal verband

Centraal bij de beantwoording van de vraag naar het causaal verband tussen ongeoorloofd verkeersgedrag en dood of zwaar lichamelijk letsel staat het criterium of het gevolg, de dood of het zwaar lichamelijk letsel, redelijkerwijze als zodanig aan de verdachte kan worden toegerekend³⁴). Aan de invulling van dit criterium ga ik hier verder voorbij omdat – zoals De Hullu het uitdrukt en naar wiens uiteenzetting ik verwijs³⁵) – het leerstuk van de causaliteit in rustiger vaarwater lijkt te zijn gekomen³⁶). Naar aanleiding van HR 18 mei 2004, VR 2004, 117 nog een enkele opmerking over de zgn. vermijdbaarheidsberekening³⁷).

Aan het toerekeningscriterium ligt in zijn algemeenheid³⁸) als uitgangspunt ten grondslag dat pas van toerekening sprake kan zijn wanneer verdachtes ongeoorloofde verkeersgedrag een onmisbare schakel vormt in de causale keten die tot de dood of het zwaar lichamelijk letsel heeft geleid. Met andere woorden, zou het ongeval ook hebben plaatsgevonden wanneer de verdachte zich juist had gedragen, dan is er geen basis voor toerekening. Vanuit deze gedachte wordt na een verkeersongeval wel onderzocht of het ongeval ook zou zijn gebeurd wanneer de verdachte zich aan de regels zou hebben gehouden (de vermijdbaarheidsberekening).

In genoemd arrest ging het om een zaak waarin de verdachte was tenlastegelegd dat hij door met zijn auto te snel te rijden – 63 km/u waar 50 km/u was toegestaan (bebouwde kom) – tegen een de kruising oprijdende auto was gebotst waardoor twee inzittenden van die auto werden gedood. Volgens een rapport van het NFI zou de botsing ook zijn ontstaan indien de verdachte 50 km/u zou hebben gereden en adequaat zou hebben gereageerd toen de auto de kruising opreed. De door het hof mede op dit rapport gebaseerde vrijspraak achtte de Hoge Raad niet onbegrijpelijk.

Toch passen bij de onderbouwing met een dergelijke vermijdbaarheidsberekening van een vrijspraak als de onderhavige enkele kanttekeningen. Daarbij abstraheer ik van het aan de vrijspraak ten grondslag liggende concrete geval omdat dit uit de uitspraak niet kenbaar is en voor het maken van genoemde kanttekeningen niet van belang is. Hierna neem ik als uitgangspunt dat de verdachte op een voorrangsweg reed en de bestuurder van de auto waar hij tegenaan botste en waarvan twee inzittenden werden gedood hem voorrang had moeten verlenen.

Gaat het, zoals bij een vervolging ter zake van art. 6 WVV 1994, om het causaal verband tussen het ongeoorloofde verkeersgedrag van de verdachte (te snel rijden) en de dood van de inzittenden van de auto waar de verdachte tegenaan is gebotst³⁹), dan vormt de botsing een schakel tussen het ongeoorloofd gedrag en de dood. Nu mag het zo zijn dat de botsing ook zou hebben plaatsgevonden als de verdachte zich aan de (snelheids)regels zou hebben gehouden, daarmee is niet gezegd dat ook in dat geval inzittenden van de aangereden auto waren gedood. Dat hangt er immers vanaf of de botsing in dat geval ook zo hevig zou zijn geweest dat inzittenden van de kruisende auto om het leven zouden zijn gekomen. De snelheid waarmee de kruisende auto wordt aangereden is daarvoor een belangrijke, zo niet doorslaggevende factor. Deze bepaalt immers in overwegende mate welk geweld door verdachtes auto op de kruisende auto en daarmee op de inzittenden daarvan wordt uitgeoefend. Dat klemte te meer wanneer wordt bedacht dat de in de aanrijdende auto opgesloten energie niet in lineair maar in kwadratisch verband staat met de gereden snelheid⁴⁰). Een geringe snelheidsvermindering leidt daardoor al tot een relatief forse afname van de in de aanrijdende auto opgesloten bewegingsenergie.

Een rapport dat alleen de vraag bespreekt of de botsing ook had plaatsgevonden als de verdachte zich aan de regels zou hebben gehouden, laat zich niet uit over de vraag of ook indien de verdachte zich aan de ter plaatse geldende maximumsnelheid had gehouden, inzittenden van de aangereden auto waren gedood of zwaar waren verwond. Bij ver-

volging ter zake van art. 6 WVV gaat het daar wel om. Deze bepaling heeft immers betrekking op verkeersongevallen van een zodanige ernst dat deze tot dood of zwaar lichamelijk letsel hebben geleid.

Rapportage die zich beperkt tot de vraag of de verdachte als hij volgens de regels had gereden door tijdig te remmen een botsing had kunnen vermijden, is ook in die zin van betrekkelijke betekenis dat daarin niet onder ogen wordt gezien of het onjuiste verkeersgedrag van de verdachte onjuist verkeersgedrag van medeweggebruikers in de hand heeft gewerkt. Zo kan in zijn algemeenheid worden opgemerkt dat een te hoge snelheid van de voorrangsgerechtigde bestuurder het maken van een inschattingsfout door een voorrangsplichtige bestuurder kan uitlokken. Zou dat laatste het geval zijn dan betekent dat, dat een uitkomst van een vermijdbaarheidsberekening als de onderhavige niet aan het aannemen van het vereiste causale verband in de weg hoeft te staan. Kortom, vermijdbaarheidsberekeningen dienen met de nodige behoedzaamheid te worden gehanteerd⁴¹).

Onvoorzichtigheid

Wil uit ongeoorloofd verkeersgedrag tot onvoorzichtigheid van de verdachte kunnen worden geconcludeerd dan moet het wel zo zijn dat de omstandigheden op grond waarvan tot die ongeoorlooftheid is gekomen voor de verdachte waarneembaar waren. Gaat een bord dat de nadering van een voorrangsweg aanduidt, schuil achter bossages of andere obstakels (verhuiswagens⁴²), containers etc.) dan kan immers moeilijk worden gezegd dat de verdachte, die op de kruising aan voor

29. HR 13 maart 2001, NJ 2001, 329.

30. Jaarverslag CJIB, p. 23.

31. Bijvoorbeeld HR 1 mei 1973, VR 1974, 34, NJ 1973, 399.

32. Jaarverslag 2003 CJIB, p. 23.

33. Zie SWOV-schrift 2005, nr 101, p. 4.

34. Sinds HR 12 september 1978, NJ 1979, 60.

35. J. de Hullu, *Materieel strafrecht*, tweede druk, p. 184-190.

36. Op het tegendeel wijst HR 30 september 2003, NJ 2005, 69, m.nt Kn., waarin de vraag naar de causaliteit van het nalaten speelde bij een vervolging ter zake van art. 255 Sr.

37. De term ontleen ik aan R. Blekxtoon, a.w., p. 60.

38. Zie o.a. HR 17 juni 1980, VR 1981, 27, NJ 1980, 580, HR 25 juni 1996, NJ 1997, 563, m.nt 't H. In HR 30 september 2003, NJ 2005, 69, m.nt Kn. werd in een geval waarin de vader van een ernstig gewond geraakte baby (hersensletsel door val met hoofd op betonnen vloer) de dokter niet waarschuwde en hij daarom werd vervolgd ter zake van het opzettelijk zijn kind in een hulpeloze toestand laten waardoor het kind is overleden (art. 255 jo 257 Sr), niet geveerd dat uit de bewijsmiddelen bleek dat indien de verdachte de dokter wel had gewaarschuwd de dood van zijn kind toch niet te voorkomen was geweest. Knigge ziet hierin een aanwijzing dat in geval van causaliteit van nalaten niet vereist is dat *conditio sine qua non*-causaliteit komt vast te staan. Zover zou ik vooralsnog niet durven gaan. In genoemd arrest heeft de Hoge Raad niet meer bepaald dan dat in het concrete geval niet uit de bewijsmiddelen hoeft te blijken dat medisch ingrijpen de dood van het kind niet had kunnen voorkomen, kennelijk gelet op de mate waarin de verdachte het gevaar op het overlijden van het kind door het niet inroepen van medische hulp heeft verhoogd. Zou zijn komen vast te staan dat medisch ingrijpen na de val van het kind op de betonnen vloer de dood niet had kunnen voorkomen, dan sluit dit arrest niet uit dat die omstandigheid in de weg zou staan aan een bewezenverklaring van het veroorzaken van de dood door het opzettelijk in hulpeloze toestand laten. In die zin dringt zich de vergelijking op met HR 28 mei 2002, NJ 2003, 144, m.nt Sch, waar in geval van medeplegen van moord/doodslag niet werd geëist dat kwam vast te staan dat het slachtoffer, dat al was gestoken door verdachtes mededader, nog leefde toen de verdachte het slachtoffer stak.

39. Hier ga ik ervan uit dat bij gebreke van enige andersluidende aanwijzing in de wetgeschiedenis, de formulering van art. 6 WVV 1994 niet meebrengt dat de wetgever wilde afwijken van art. 36 WVV in die zin dat de schuld de dood of het letsel niet meer zou behoeven te omvatten. Anders H.G.M. Krabbe in *De Wegenverkeerswet 1994*, onder redactie van A.E. Hartevelt en H.G.M. Krabbe, Gouda Quint 1999, tweede druk, p. 124 e.v.

40. $E = 1/2 mv^2$. Ook voor de relatie tussen snelheid en ongevalskans geldt een exponentieel verband: SWOV-schrift 2005, nr 101, p. 4. Zie verder SWOV-schrift 2004, nr 97, p. 2 waar gewag wordt gemaakt van het gepaard gaan van een daling van het aantal snelheidsovertredingen van 30% naar 15% met een afname van ernstige verkeersslachtoffers op enkele gevaarlijke 80 km/u en 100 km/u-wegen met ongeveer 20%.

41. In HR 25 mei 2004, VR 2004, 99 wees de Hoge Raad de opvatting af dat – behoudens bijzondere omstandigheden – de berijder van de voorrangsweg er op mag rekenen dat hij voorrang krijgt ook al rijdt hij veel te snel.

42. Zie bijvoorbeeld het ten onrechte door het hof onbesproken gelaten verweer in HR 16 november 1999, VR 2000, 35, dat de bestuurder het zicht op de voetgangersoversteekplaats werd belemmerd door een vrachtauto en een personenauto.

hem van links komend verkeer geen voorrang heeft verleend, deswege onvoorzichtig is geweest. Hetzelfde geldt wanneer verdachtes waarneming door verblinding is belemmerd en voor hem tevoren het gevaar voor verblinding niet kenbaar was.

Omstandigheden van velerlei aard kunnen dit toch anders maken. Het kan zijn dat de verdachte plaatselijk bekend is of dat hem op grond van andere omstandigheden kenbaar was dat hij een kruising naderde waarop hij aan kruisend verkeer de doorgang vrij moest laten of dat hij er op bedacht had moeten zijn dat hij even verblind zou worden. Ik denk aan de ondergaande zon of verblinding door een tegenligger bij een brug die verhoogd ligt ten opzichte van de weg. Dan kan het ongeoorloofde verkeersgedrag niettemin de conclusie dragen dat de verdachte onvoorzichtig is geweest⁴³⁾.

Ter verontschuldiging wordt nog wel eens aangevoerd dat men een medeweggebruiker niet heeft gezien, een bord niet heeft waargenomen etc. Een dergelijk 'niet gezien'-verweer staat in zijn algemeenheid aan het aannemen van onvoorzichtigheid op basis van ongeoorloofd verkeersgedrag niet in de weg. Het niet-zien verklaart waarom het verkeer is gegaan, pas het niet kunnen of niet behoeven te zien werpt een barrière op tegen het afleiden van onvoorzichtigheid uit ongeoorloofd gedrag.

Afzonderlijke aandacht verdient de categorie technische defecten. Weigeren de remmen plotseling of breekt een essentieel onderdeel van de stuurinrichting dan mag het zo zijn dat de verdachte ongeoorloofd verkeersgedrag ten toon spreidt, daarmee is nog niet gezegd dat hij ook onoplettend of onachtzaam was. Wie wil remmen voor het rode verkeerslicht let immers goed op: hij heeft het rode verkeerslicht gezien en zich de betekenis daarvan gerealiseerd. Een buiten de macht van de bestuurder liggend technisch gebrek aan het voertuig staat er echter aan in de weg dat het door hem bestuurde voertuig tijdig tot stilstand komt.

Uiteraard wil het optreden van een technisch gebrek niet zeggen dat de gevolgen daarvan nimmer voor rekening van de bestuurder komen. Valt het optreden van het gebrek toe te schrijven aan onvoldoende onderhoud, dan bestaat de onvoorzichtigheid van de bestuurder hierin dat hij met een zo gebrekkig voertuig de weg op is gegaan dat dit niet tijdig voor een rood verkeerslicht tot stilstand kon worden gebracht.

Verwijtbaarheid

Wanneer iemand fysiek niet in staat is normaal te functioneren kan hem geen verwijt worden gemaakt dat hij niet goed heeft opgelet, niet voorzichtig is geweest etc. Dan kan hij immers niet anders. Zo valt te denken aan een epileptische aanval, een hersenbloeding, een hartaanval, of een geval van ernstige hypoglykemie.

Hiervoor heb ik het voorbeeld gegeven van de black-out. Het lastige van dit begrip is dat er verschijnselen van uiteenlopende aard onder worden begrepen. Het kan gaan om een tijdelijke bewustzijnsdaling, maar ook om verlies van gezichtsvermogen of van concentratie⁴⁴⁾. Is sprake van een black-out in de vorm van concentratieverlies, dan bevestigt deze in wezen de onoplettendheid of onachtzaamheid: men erkent zijn hoofd er niet bij te hebben gehad.

Er zijn ook andere gevallen denkbaar waarin men in zekere zin tegen wil en dank onvoorzichtig of onoplettend is. Bedreiging met een vuurwapen kan daarvan een voorbeeld zijn. Dit voorbeeld geeft meteen aan dat het bij de verwijtbaarheid niet gaat om het in absolute zin niet anders kunnen maar dat daarin een redelijkheidstoets ligt opgesloten. Het gaat om het redelijkerwijs niet anders kunnen, dus om de vraag of van de bestuurder nog kan worden gevergd dat hij in de bijzondere omstandigheden van het geval oplettend of voorzichtig is.

De vraag of de bestuurder een verwijt treft dat hij in omstandigheden is geraakt, die potentieel de verwijtbaarheid uitsluiten, speelt bij het verwijtbaarheidsoordeel uiteraard een belangrijke rol. Wie genoemde omstandigheden in de hand heeft gewerkt door de bedreiging met een vuurwapen uit te lokken of door als diabetespatiënt te gaan rijden hoe-

wel men zich globaal gezegd niet goed voelt dan wel zijn medicatie niet heeft gebruikt, heeft de onmacht waarop hij zich beroept over zichzelf afgeroepen en zal zich daarom doorgaans niet op die onmacht kunnen beroepen⁴⁵⁾. Toch past hier weer in het algemeen de relativerende opmerking dat niet iedere ziekte die tot negatieve invloed op de rijvaardigheid kan leiden aan het verstrekken van een rijbewijs in de weg staat. Enig risico op dit vlak pleegt dus aanvaardbaar te worden geacht zoals ook het niet verkeren in de beste "conditie" om aan het verkeer deel te nemen – ik noem leeftijd (en dan denk ik niet alleen een bejaarden maar ook aan jongeren tot een jaar of vijftientig die een meer dan evenredige bijdrage leveren aan verkeersongevallen⁴⁶⁾) – niet aan het verstrekken van het rijbewijs in de weg staat.

Mate van schuld

Zoals reeds is aangestipt is niet iedere schuld voldoende voor art. 6 WVV 1994; vereist is een aanmerkelijke mate van schuld. Dit vereiste is misschien nog wel het moeilijkst te concretiseren en lijkt daardoor een belangrijke hindernis te vormen voor de eenduidige vervolging en berechting van ernstige verkeersongevallen⁴⁷⁾.

De wetsgeschiedenis biedt in wezen voor de nadere invulling van het begrip 'aanmerkelijk' geen houvast omdat ten tijde van de totstandkoming van het Wetboek van Strafrecht van verkeer in de huidige vorm en met een veelheid aan regelgeving geen sprake was. Hantering van de artikelen 5 en 6 WVV 1994 in de praktijk laat zien dat het bepaald geen uitzondering is dat wordt vrijgesproken van art. 6 WVV 1994 en dat wordt veroordeeld ter zake van art. 5 WVV 1994. In die gevallen treft de verdachte dus wel een verwijt – anders zou hij ter zake van art. 5 WVV 1994 immers zijn ontslagen van rechtsvervolging – maar is dit verwijt niet zo zwaar dat hij kan worden veroordeeld voor dood of zwaar lichamelijk letsel door schuld.

Wordt wetsontwerp 28 484⁴⁸⁾ tot wet verheven dan komt er nog een complicatie bij: bestaat de schuld in roekeloosheid, dan zal een hoger strafmaximum gelden. Met deze verhoging wordt beoogd "een adequate bestraffing mogelijk te maken in alle gevallen waarin sprake is van zeer onvoorzichtig gedrag waarbij welbewust en met ernstige gevolgen onaanvaardbare risico's worden genomen"⁴⁹⁾. Bestaat die roekeloosheid in⁵⁰⁾ het in ernstige mate overschrijden van de maximumsnelheid, zeer dicht achter een ander voertuig gaan rijden (de wetgever denkt hier aan bumperkleven), geen voorrang verlenen of gevaarlijk inhalen dan wordt het strafmaximum nog eens extra verhoogd (ontwerp art. 175 lid 3 WVV 1994)⁵¹⁾.

Omdat de schuld betrekking heeft op de in concreto veroorzaakte gevolgen – dood, zwaar lichamelijk letsel – kan in elk geval gezegd worden dat de vereiste mate van schuld niet kan worden afgeleid uit omstandigheden die niet in verband staan met die gevolgen. Het mag zo zijn dat de verdachte eerder is veroordeeld ter zake van (verkeers)misdrijven, dat betekent nog niet dat hij in concreto aanmerkelijke schuld aan het gevolg van zijn onvoorzichtige gedrag heeft. Ook een notoire verkeersrecidivist kan kleine fouten maken met grote gevolgen. Uiteraard kan een laakbaar verkeersverleden bij de strafmaat wel een rol spelen. Zo kan recidive onder omstandigheden (art. 179 leden 4 en 5 WVV 1994) leiden tot een verlenging van de periode waarvoor de rijbevoegdheid ten hoogste kan worden ontzegd. Heeft de verdachte een smetteloos verkeersverleden dan doet dat niet af aan het aanmerkelijke van de schuld in het concrete geval. Maar het kan uiteraard wel ten gunste van de verdachte bij de straftoemeting in aanmerking worden genomen, het kan leiden tot vervolging ter zake van de overtreding van art. 5 WVV 1994 in plaats van het misdrijf van art. 6 WVV 1994, en het kan reden zijn om van vervolging af te zien. Tot het een of het ander kan ook aanleiding zijn in geval van andere verzachtende omstandigheden die de mate van schuld niet raken. Zo kan de verdachte zwaar gebukt gaan onder het veroorzaakt hebben van een ernstig ongeval of zelf van het ongeval zeer ernstige gevolgen – het verlies van een familielid, zware verwondingen – hebben ondervon-

den.

De Hoge Raad heeft met zoveel woorden bepaald ⁵²⁾ dat uit de ernst van de gevolgen van ongeoorloofd verkeersgedrag niet kan worden afgeleid dat sprake is van schuld in de zin van art. 6 WVV 1994. De ernst van de gevolgen maakt een onvoorzichtigheid dus niet tot een aanmerkelijke onvoorzichtigheid. Dat hoeft geen verbazing te wekken omdat de ernst van de onvoorzichtigheid niet bepalend is voor de ernst van de gevolgen. Ook hier geldt dat kleine fouten grote gevolgen kunnen hebben en omgekeerd.

Ten aanzien van rijden onder invloed c.a. heeft de wetgever geabstraheerd van de vraag of dit een bijdrage heeft geleverd aan het ontstaan van het ongeval. Het kan onder omstandigheden in aanmerking worden genomen bij het bewijs van de schuld – ik kom daar straks op terug – maar ongeacht de betekenis van het rijden onder invloed c.a. voor verdachte schuld aan dood of zwaar lichamelijk letsel heeft de wetgever aan het rijden onder invloed c.a. een verhoging van de maximale straf verbonden (art. 175 lid 2 WVV 1994).

Voor ernstige overschrijding van de maximumsnelheid ligt dit laatste anders. Daaraan is alleen een verhoging van de ten hoogste op te leggen straffen verbonden wanneer de overtreding van art. 6 WVV 1994 (mede) is veroorzaakt door die overschrijding (art. 175 lid 2 WVV 1994).

Soms is rijden met te hoge snelheid de rechtstreekse oorzaak van een ongeval. Ik denk dan aan het uit de bocht vliegen door te hoge snelheid. Maar het zal zeker niet minder voorkomen dat de te hoge snelheid een factor is die heeft bijgedragen aan het ontstaan van het ongeval zonder dat deze als enige oorzaak valt aan te wijzen. Er zijn immers legio verkeersfouten die in de hand worden gewerkt doordat men te snel rijdt en daardoor onvoldoende in de gelegenheid is om zich tijdig aan een veranderende verkeerssituatie aan te passen of de nodige zorgvuldigheid te betrachten. Wie te hard rijdt roept het gevaar over zich af dat hij niet tijdig kan stoppen voor een file, of dat hij onvoldoende tijd heeft om goed te kunnen beoordelen of hij veilig een voorrangsweg kan oprijden of zonder gevaar kan afslaan.

Uit deze strafverhoging bij grove snelheidsovertredingen spreekt dat de wetgever zwaar tilt aan het niet in acht nemen van die regels die zijn toegespitst op het voorkomen van verkeersfouten. Daarom ligt hierin een aanknopingspunt voor de invulling van de voor art. 6 WVV 1994 vereiste mate van schuld.

Er is ook een andere reden het aanmerkelijke van de schuld met name te zoeken in het ontbreken van voorzorgen om het maken van fatale verkeersfouten te voorkomen. De ervaring leert, dat een mens, hoe zorgvuldig ook, niet foutloos kan functioneren. Die omstandigheid – iedereen had deze fout kunnen maken – roept twijfel op aan het gerechtvaardigd zijn van de bestraffing van een culpoos gevolgsdelict als art. 6 WVV 1994 ⁵³⁾. Tot op zekere hoogte ligt het maken van fatale verkeersfouten in de deelname van de mens aan het verkeer besloten. Daar komt nog bij dat het in belangrijke mate van het toeval ⁵⁴⁾ – van een zeldzaam toeval zou ik zeggen – afhangt of een verkeersfout tot fatale gevolgen leidt. Illustratief is het aantal verkeersdoden (circa duizend per jaar) – in verhouding tot het aantal geconstateerde roodlicht-overtredingen (385.179) en aanzienlijke snelheidsovertredingen (11-40 km/u: bijna 3 miljoen) ⁵⁵⁾.

Bij aanmerkelijke schuld valt in mijn ogen daarom vooral te denken aan gevallen waarin de gemaakte verkeersfout gepaard is gegaan met gebrek aan voorzorg (gaan inhalen bij onvoldoende zicht), bewust nemen van risico (nog wel voor de bestuurder op de voorrangsweg denken te kunnen oversteken), deelnemen aan het verkeer terwijl men daartoe onvoldoende in staat is (alcohol, extreme vermoeidheid) ⁵⁶⁾. Ik wijs in dit verband ook op de beschrijving die Lensing ⁵⁷⁾ geeft van de omstandigheden die door het Engelse Court of Appeal worden geduid

als omstandigheden die wijzen op een “highly culpable standard of driving” en die een illustratie vormen van de hier genoemde drie categorieën gevallen.

Voorts kunnen tot de aanmerkelijke schuld worden gerekend gevallen waarin de verkeersomstandigheden gunstig waren om de fout te vermijden ⁵⁸⁾. Dat betekent dat van een bestuurder bijvoorbeeld wordt gevergd dat hij zich rekenschap geeft van een verschijnsel als ‘polderblindheid’ en daarop zijn ‘kijkgedrag’ aanpast.

Plaatselijke bekendheid en ervaring als bestuurder kunnen het voorkomen van verkeersfouten gemakkelijker maken. Daarom kunnen deze omstandigheden bijdragen aan het aanmerkelijke van de schuld. Gebrek aan ervaring of onbekendheid ter plaatse kunnen onder omstandigheden de begane onvoorzichtigheid minder zwaar doen wegen, zij het dat tot op zekere hoogte kan worden gevergd dat voorzorgen worden genomen om de gevolgen daarvan te beperken. Voorts kan in aanmerking worden genomen hetgeen bekend is omtrent de gevoeligheid van een bepaalde wijze van weginrichting voor ongevallen. Ik wijs op de ongunstige invloed van een voorrangregeling voor fietsers op rotondes ⁵⁹⁾.

Bij een onderzoek van een verkeersongeval willen nog wel eens overtredingen aan het licht komen die niet hebben bijgedragen aan het maken van de fatale verkeersfout. Ik denk aan onverzekerd rijden of rijden met een auto waarvan de APK is verlopen dan wel aan technische gebreken die bij het ongeval geen rol hebben gespeeld. Aan de mate van schuld kunnen deze omstandigheden niet bijdragen omdat deze niets zeggen van de mate waarin de verdachte onvoorzichtig is geweest in relatie tot de in art. 6 WVV 1994 opgesomde gevolgen. Dat geldt ook voor het doorrijden na het ongeval of het achterlaten van een slachtoffer in hulpeloze toestand (art. 7 WVV 1994), hoe laakbaar ook. Genoemde omstandigheden kunnen uiteraard wel een rol spelen bij de bepaling van de hoogte van de op te leggen straf ⁶⁰⁾. Deze dienen

43. Uit HR 7 september 2004, VR 2005, 18 lijkt te kunnen worden afgeleid dat een beroep op een dode hoek onder omstandigheden aan het aannemen van aanmerkelijke schuld in de weg kan staan. Zo niet in het geval dat aan de orde was in Hof Leeuwarden 8 december 2003, VR 2005, 19.

44. Van Dale Groot Woordenboek der Nederlandse taal, versie 1.3 plus.

45. Vgl. HR 1 juni 2004, VR 2005, 30, r.o. 3.7 waarin wordt gesproken van een plotseling opgekomen en voor de verdachte onvoorzienbare black-out.

46. Zie www.swov.nl, kennisbank, onder Leeftijd van bestuurders.

47. Zie A.J.Th.M. Franken-van Zinnicq Bergmann, Praktijkervaringen met de berekening van dodelijke verkeersongevallen, VR 2003, p. 66.

48. Zie daarover H.J.A. van Ham, Gewijzigde strafmaxima voor het culpose verkeersmisdrijf van art. 6 WVV 1994, VR 2004, p. 68-72.

49. Kamerstukken II, 2001-2002, 28 484, nr 3, p. 10.

50. Rijden onder invloed c.a. levert zonder meer een grond op voor een extra verhoging van het strafmaximum, ook al bestaat de roekeloosheid niet mede in het rijden onder invloed.

51. De laatste drie gedragingen zijn toegevoegd bij amendement Griffith (Kamerstukken II, 2001-2002, 28 484, nrs 29 en 46). Zie voor een volledige tekst van de voorgestelde bepaling Kamerstukken I, 2004-2005, 28 484, A, p. 11.

52. HR 1 juni 2004, VR 2005, 30, r.o. 3.5. Anders Van Kempen, a.w. p. 1007, die – op grond van een overigens onjuiste lezing van genoemd arrest – meent dat de ernst van de gevolgen wel een factor van belang kan zijn voor de mate van schuld en deze m.i. ten onrechte op de verwijtbaarheid betrekt in plaats van deze te rubriceren onder de omstandigheden die bepalend zijn voor de hoogte van de op te leggen straf.

53. Zie o.m. G.E. Langemeijer, Strafrecht of onrecht, Kluwer 1975, p. 53 en 54.

54. Zo ook Blekxtoon, a.w., p. 61.

55. Jaarverslag CJIB 2003, p. 23 en 31.

56. Zie voor een nadere uitwerking W.H. Vellinga, Gevaar en schuld op de weg, Tjeenk Willink Alphen aan den Rijn 1979, p. 121-124.

57. A.w. p. 75.

58. Zie voor een nadere uitwerking eveneens Gevaar en schuld op de weg, p. 121-124.

Voor een overzicht van recente rechtspraak aan gevallen waarin de verdachte een fatale verkeersovertreding heeft begaan onder omstandigheden waaruit valt af te leiden dat verdachte de overtreding in de hand heeft gewerkt dan wel die overtreding heeft begaan onder omstandigheden die een extra verwijt meebrengen verwijst ik naar mijn conclusie bij HR 1 juni 2004, VR 2005, 30, nr 14.

59. SWOV-schrift 2005, nr 101, p. 2, waar wordt verwezen naar het rapport “Rotondes met vrijliggende fietspaden”, te vinden op www.swov.nl.

60. Zo ook de hiervoor aangehaalde opsomming van strafverzwarende omstandigheden als gehanteerd door het Engelse Court of Appeal.

61. Zie hierover ook M.J. Borgers, DD 2005, p. 143, 172 en 188.

dan ook niet te worden opgenomen onder de bewijsmiddelen maar te worden gerubriceerd onder de motivering van de op te leggen straf(fen).

Slot

Hiervoor heb ik uiteengezet dat wetgeving en vervolgings- en straftoematingsrichtlijnen in de praktijk onvoldoende steun bieden voor een eenduidig en afgewogen vervolgings- en straftoematingsbeleid ter zake van verkeersongevallen met dood of zwaar lichamelijk letsel als gevolg. Ik meen dat hierin verbetering kan worden gebracht door een beslissingsschema als waarvan ik hiervoor een voorbeeld heb gegeven, in genoemde Aanwijzing op te nemen, de gehanteerde begrippen te omschrijven en aan de hand van de rechtspraak en op basis van genoemd beslissingsschema een catalogus van gevallen op te stellen waarin al dan niet van aanmerkelijke schuld sprake is. Vervolgens kan aan de hand van typen gevallen worden beschreven welke straf bij de formulering van de te vorderen straf als uitgangspunt zou dienen te gelden. Het nieuwe art. 359 lid 2 Sv kan behulpzaam zijn om een en

ander up to date te houden ⁶¹). Wordt in het requisitoir immers volgens heldere lijnen uiteengezet waarom van culpa sprake zou zijn ⁶²), dan zal de rechter een van dat standpunt afwijkende beslissing moeten motiveren. Een Aanwijzing gestructureerd als voorgesteld, geeft het openbaar ministerie voorts beter dan de huidige Aanwijzing houvast om zijn beslissing om niet te vervolgen te motiveren en daarmee een deugdelijk fundament te leggen voor de verdediging van de vervolgingsbeslissing in een eventuele art. 12 Sv-procedure ⁶³).

Nu de Aanwijzing toch zal moeten worden herzien omdat deze niet in overeenstemming is met de rechtspraak van de Hoge Raad ligt hier een waardevolle kans de eenduidige afdoening van ernstige verkeersongevallen te bevorderen. Daarom mag deze kans niet gemist worden.

61. Evenals de Hoge Raad dat bepaalde ten aanzien van verweren van de verdediging (HR 28 juni 1983, NJ 1984, 98), zal het openbaar ministerie, als het uiteenzetting verlangt van de redenen waarom de rechter een van zijn standpunt afwijkende beslissing heeft genomen, er voor dienen te zorgen dat bijvoorbeeld requireernotities worden opgenomen in het proces-verbaal van de terechtzitting.

62. Zie over deze procedure S.J.A.M. van Gend en G.J. Visser (red.), Artikel 12 Sv, Ars Aequi Libri 2004 (Prinsengrachtreeks 2004/2).