

De innige relatie tussen strafmaxima in h



Rinus Otte *

Inleiding

Aanrijdingen met dodelijke afloop worden regelmatig met grote heftigheid bejegend, denk in het verleden aan de Porschezaak of die van de Zeeuwse motorrijder in Souburg.¹⁾ Vrijdag 21 november 2014 ontstond een vechtpartij in een Limburgse rechtszaal over een volgens het publiek te lichte straf die was opgelegd aan de veroorzaker van een dodelijke aanrijding met drie te betreuren familieleden. Zijn die emoties verklaarbaar en kan het anders? In deze bijdrage sta ik stil bij de mogelijkheden om de strafoplegging meer in overeenstemming te brengen met het publieke verwachtingspatroon.

Maatschappelijke commotie rond de culpa van 1886 tot 2015

* Senior raadsheer in het gerechtshof Arnhem-Leeuwarden en hoogleraar Rechtspleging RUG.

1. HR 15 oktober 1996, NJ 1997/199 respectievelijk HR 25 juni 1996, NJ 1996/714.
2. Zie annotator Röling onder het Verpleegsterarrest NJ 19 februari 1963, NJ 1963/512.

Iemand doodrijden veroorzaakt vele begrijpelijke emoties, maar als de verdachte die dood niet heeft gewenst, blijft het een ongewild ongeluk dat met straf wordt bedreigd om de verdachte en de samenleving de ernst van overtredingen nog eens grondig in te scherpen. Normdemonstratie noemen we dat!²⁾ Waarom is er dan toch zo'n onbegrip bij publiek en nabestaanden als er iemand wordt dood gereden en de straf eindigt in een werkstraf? De verklaring voor de incongruentie tussen maatschappelijke verwachtingen en juridische mogelijkheden is mede gelegen in de omgang met de miljoenen verkeersovertredingen die per jaar plaatsvinden.

sen strafbaarstelling et verkeer en bij doodslag

Dader en slachtoffer, nabestaanden en zelfs justitiemedewerkers maken verkeersfouten. Een veel gehoorde reden schuilt in de gedachte dat de overtreder denkt de verboden verkeersmaatnoeuvre veilig te kunnen uitvoeren. Daarmee wordt de eigen veiligheidsinschatting boven die van de wetgever gesteld. Die verkeerde inschatting heeft na de tweede wereldoorlog meer dan 100.000 doden op de Nederlandse wegen gekost. Elke week overlijden er in het verkeer circa 12 mensen door fouten die iedereen wel eens maakt.³⁾ Vele miljoenen al dan niet geregistreerde overtredingen⁴⁾ die niemand ernstig vindt, tot er iemand als gevolg van zo'n overtreding overlijdt, pas dan ontstaat er vaak een enorme bundeling aan emoties en behoefte aan wraak. Maar een overtreding is slechts een overtreding en in strafrechtelijke zin niet meer dan dat. Om een schuld misdrijf te bewijzen moet er meer zijn dan de kale overtreding, er moet sprake zijn van grove schuld, wat inhoudt: een aanmerkelijke mate van verwijtbare onvoorzichtigheid. Anders gezegd, de kale onvoorzichtigheid is niet voldoende, er moet meer zijn om voor een schuld misdrijf te worden veroordeeld. Daarbij kan worden gedacht aan een ernstige overtreding of een combinatie zoals het te hard rijden bij slecht zicht door een grote regenval, of het rijden met gladde banden zonder licht, enzovoorts. Maar ook een enkele overtreding kan voldoende zijn, mits die overtreding zijn grondslag vindt in gedrag dat niet voldoet aan datgene wat van een gemiddelde verkeersdeelnemer mag worden verwacht. Denk aan niet of onvoldoende kijken bij het afslaan of aan het op de andere weghelft terecht komen bij het aansteken van een sigaret. In alle gevallen is sprake van schuld, ook wel culpa genoemd. Deze kan bestaan uit verschillende gradaties: van aanmerkelijke onoplettendheid tot roekeloosheid. Wie na de uitspraak in de Limburgse verkeerszaak de media en de berichtgeving van de Raad voor de rechtspraak volgt over strafhoogtes, ziet terug dat veel zou afhangen van beter communiceren en uitleggen. Dat zijn natuurlijk open deuren, want wie gelooft daar niet in? Bovendien zijn het ondermaate antwoorden omdat ze de belangrijke relatie tussen strafbaarstelling en strafoplegging onderbelicht laten.

Wetstechnische ontwikkeling van de verkeersculpa

De culpa is sinds 1886 omstreden. Na zeer grondige en hoogstaande parlementaire debatten zag

de wetgever af van een vierdeling in strafbaarstellingen en koos de wetgever voor *dolus*, *culpa* en overtredingen. Op het opzetmisdrijf van doodslag werd een maximumstraf gesteld van 15 jaar, terwijl voor het culpose misdrijf van art. 307 van het Wetboek van Strafrecht een strafmaximum gold van 1 jaar. Dit verschil in strafhoogte was enorm, maar de wetgever zag geen kans om een 'Mittelstufe' te bedenken en liet het grijze gebied aan de strafrechter om op te lossen. Die oplossing kwam niet. De straffen voor culpose misdrijven bleven laag omdat die delictomschrijvingen in de kern niet meer behelzen dan een ernstige onvoorzichtigheid die wel bestrafing verdient vanwege het normdemonstrerende effect van de straf op de samenleving, maar nimmer in de buurt van opzet zal komen. Ten aanzien van het wegverkeer is dat al langere tijd onbevredigend gebleken. De wetgever heeft tot nu toe al drie pogingen ondernomen om de strafrechters tot hogere straffen voor culpose misdrijven te bewegen.

De eerste poging stamt uit de jaren dertig van de vorige eeuw. Het strafmaximum voor het toenmalige art. 36 WVV (de voorganger van het huidige art. 6 WVV) werd opgehoogd naar drie jaren.

Na deze kansloze in 1951 ingevoerde vingerwijzing van de wetgever duurde het tot 1995 voor ernstige maatschappelijke onrust de aanjager voor de tweede wetgevingspoging vormde. Daaraan waren de Porschebestuurder B. en de Zeeuwse motorrijder debet. Door toedoen van de eerste overleden 5 mensen in het verkeer. De tweede schepte een kind van 7 jaar toen hij met 150 kilometer per uur door de bebouwde kom scheurde. De publieke verontwaardiging bracht de wetgever tot een tweede poging de strafoplegging meer in overeenstemming met de maatschappelijke onrechtbeleving te brengen. In 1998 werd art. 6 WVV (dood of ernstig letsel door schuld in het verkeer) geflankeerd met een nieuwe strafbedreiging van 9 jaar bij rijden onder invloed en excessieve snelheidsovertredingen (art. 175 WVV). Toepassing van de samenloopbepalingen maakte een maximale gevangenisstraf van 12 jaar mogelijk. Als voorzitter van een begeleidingscommissie van het WODC constateerde ik enkele jaren later dat er slechts in een enkel geval meer dan 3 jaar was opgelegd. In vrijwel alle gevallen werd een werkstraf opgelegd. Opnieuw niet zo gek, de kern van het verkeersmisdrijf bleef de onvoorzichtigheid. Binnen korte tijd werd alweer aangestuurd op

“

Normdemonstrerend effect van de straf op de samenleving.

.....”

3. 570 verkeersdoden in 2013; 80 minder dan in 2012, bron: CBS.
4. In 2013 werden ruim 10 miljoen administratieve sancties opgelegd. Dit betreft het aantal ingestroomde overtredingen bij het CJIB (bron: SWOV).



Keizer: 'asociale attitude kenmerkt de roekeloosheid.'



een nieuwe wijziging van de strafbaarstelling, zij het dat deze keer de maximale straf ongemoeid werd gelaten. In het uiteindelijke wetsontwerp 28 484, ingediend op 22 juli 2002, viel de keuze op een driedeling in strafwaardig gedrag. De roekeloosheid werd als geïsoleerde schuldgraad geïntroduceerd. Het culpoos doodrijden van een ander leverde een strafmaximum van 3 jaar op, wanneer er roekeloosheid in het spel was werd 6 jaar mogelijk en in het geval er verzwarende omstandigheden waren konden die straffen met de helft worden verhoogd. Het parlementaire debat was niet altijd verheffend. Op het laatste moment werden er bij amendement nog even enkele bijzondere situaties als bumperkleven aan de strafverzwarende omstandigheden toegevoegd, waarna de nieuwe wet op 1 februari 2006 in werking trad.

In 2001 hield ik mijn oratie Opzet en schuld in het verkeer, waarin ik de als laag ervaren straffen verklaarde vanuit de culpose strafbaarstelling. De doleuse dader is malicieus gericht, terwijl de culpose dader moet worden beschouwd als een in beginsel te goeder trouw functionerende normadressaat die het gevolg net zo betreurt als de slachtoffers.

De realiteit van de toenemende verkeersintensiteit en het al decennia omvattende normverval in het verkeer verdragen zich echter niet goed meer met dat culpose mensbeeld. De belangrijkste oorzaken van de grote aantallen verkeersdoden op de Europese wegen liggen in het rijden met onaangepaste snelheden, doorgaans gepaard gaand met overschrijding van de maximumsnelheid, gevaarlijk inhalen, voorrangsovertredingen en dronken rijden.⁵⁾ Degene die zijn snelheid niet aanpast, geen voorrang geeft of beschonken rijdt, andere gedragingen nog even buiten beschouwing latend,⁶⁾ neemt, mede gelet op zijn bekendheid met de grote gevaarstelling en wekelijks fatale afloop bij dat soort overtredingen, een onaanvaardbaar risico op de dood van anderen voor lief als hij zijn eigen veiligheidsinschatting boven die van de wetgever stelt.

In die zin begrijp ik de wettelijke omschrijving van de wetgever wel als in de Memorie van Toelichting bij het toenmalige wetsontwerp 28.484 de roekeloosheid bijkans als voorwaardelijk opzet wordt geformuleerd.⁷⁾ Aldus hoopte de wetgever materieel alsnog de in 1886 afgewezen Mittelstufe in te voeren teneinde de strafrechter een handvat tot hoger straffen te bieden.

Ontoereikende wetgeving als aanjager voor lage straffen

De wetgever heeft een verkeerde wettekst gekozen. In de eerste plaats blijft het voor juristen lastig hoe de bijkomende verzwarende omstandigheden uit het derde lid van art. 175 WvW zich verhouden tot de roekeloosheid uit het tweede lid, omdat de roekeloosheid in beginsel de omstandigheden uit het derde lid kan omvatten.

In de tweede plaats is de nog steeds relatief laag straffende rechter te begrijpen, want het verbijzonderen van de schuldgraad roekeloosheid laat onverlet dat het ook bij roekeloosheid nog steeds om onvoorzichtigheid gaat, al is het in de ernstigste vorm, waarbij de verkeersdader volgens het wettelijke stramien nog steeds niet het dodelijke gevolg heeft gewild.⁸⁾ Annotator Keijzer sprak van een asociale attitude die de roekeloosheid kenmerkt,⁹⁾ waarmee hij zich niet ver weg beweegt van de rücksichtsloze houding bij de roekeloosheid waarvan A-G Meijers repte in zijn conclusie bij het later gecasseerde Bossche Porsche-arrest. Ik vraag me af of die asociale attitude de culpogradaties nu wezenlijk anders maakt. Met deze maatstaf van Keijzer transformeren vele vormen van dronken rijden eveneens in roekeloosheid en dat is uitdrukkelijk niet zijn bedoeling. Ook verwijs ik nog maar eens naar het oudere werk van R Emmelink die de (verkeers)culpa definieerde als een gebrekkige sociale attitude.¹⁰⁾ Dit alles laat onverlet dat de lage straffen vaak worden opgelegd bij de gewone onvoorzichtigheid en dat de rechter hier in vergelijking met het recente strafmaximum nog meer navoelbaar laag straft.

Uitstapje naar de invloed van de cassatierechter

Het streven van de wetgever tot een hogere strafoplegging wordt ook bemoeilijkt door de Hoge Raad. Aan de onderkant van de verkeersculpa worden sinds HR 29 april 2008, NJ 2008/440 strengere eisen gesteld aan (de motivering van) het bewijs van de lichtere schuldzaken. Aan de bovenkant van de culpa wordt inzake de roekeloosheid sinds HR 15 oktober 2013, NJ 2013/960 een strengere bewijstoets aangelegd, zodanig dat roekeloosheid bepaald moeilijker te bewijzen valt. Deze cassatiekoers aan beide uiteinden van de culpa heeft veel strafrechters in verwarring gebracht, waardoor soms lichtvoetiger wordt vrijgesproken dan de cassatierechter mogelijk heeft bedoeld, zeker in zaken die nauwe verwantschap vertonen met de casus uit voornoemde arresten. In die zaak ging het om een bijzonder gevaarlijk rijdende verdachte ('gemeengevaarlijk' zou Harteveld in een belerende conclusie over de roekeloosheid definiëren) die een inhalende bestuurder niet liet invoegen terwijl een tegemoetkomende bestuurder steeds dicht naderde. Knigge concludeerde in deze zaak tot het volle bewustzijn van het aanzienlijke risico op een ongeval. Zo niet de Hoge Raad, die op een voor veel feitenrechters nog niet direct overtuigende wijze een gebrekkige motivering aannam en casseerde.

Laat ik nog iets verder opzij stappen. Wie de rechtspraak van de Hoge Raad inzake de voorbedachte raad (HR 28 februari 2012, NJ 2012/518 als begin van een lange rij) kent, ziet dat er sindsdien frequenter moet worden vrijgesproken van moord en de feitenrechter niet veel anders rest

- P.P.M. Opheusden, Analysis of accident databases, Report 1033/D5, Traffic Research Centre; F.M. Streff, Crash avoidance: new opportunities for behavior analysis, Journal of Applied Behavior Analysis, 24, p. 77-79. Ik schrijf niets nieuws. Zie voor deze ongevalsgerelateerde overtredingen J.A. Leerink, De verkeersveiligheid op den weg, Alphen aan den Rijn 1939 en N.R.H. van Essen, Veiligheid en verkeersorde, Lochem 1939, p. 159-161.
- Het moge duidelijk zijn dat ik nog niet direct denk aan degene die zijn best doet om goed uit te kijken en desondanks een verkeerde inschatting maakt.
- "Beoogd wordt 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. Roekeloosheid vereist dat een of meer gedragingen van de dader worden aangewezen die erop duiden dat door hem welbewust onaanvaardbare risico's zijn genomen."
- De roekeloosheid lijkt in het algemeen wel zwaarder te worden bestraft dan de onoplettendheid, maar staat vrijwel nooit in proportionele verhouding tot de strafrichting die de wetgever voor ogen stond.
- HR 28 oktober 2014, NJ 2015/14-15.
- Uit vele citaten J. Remmelink, bewerking van D. Hazewinkel-Suringa, Inleiding tot de studie van het Nederlandse strafrecht. Achtste druk, Alphen aan den Rijn 1981, p. 170: "Zelf zien wij met Jeschek de grond voor de schuld en daarmee voor de bestraffing in de egoïstische mentaliteit, de 'tadelnswerte Rechtsgesinnung'".

dan een bewezenverklaring van doodslag, waarna de finale begrenzing plaatsvindt omdat er geen hogere straf dan 15 jaar mogelijk is. De drijfveer van de Hoge Raad voor de scherpe koerswijziging is niet zo eenvoudig te geven. Heeft de Raad het dan in voorafgaande decennia niet goed gedaan? Het zou pas een rechtspolitiek statement van jewelste zijn als de strafkamer in het huidige penitentiaire tijdsgewricht aanleiding ziet om de frequentere oplegging van de lange vrijheidsstraffen te attaqueren! Laten we iets preciezer kijken naar die motivering van de cassatierechter. De vaste rechtspraak van de Hoge Raad was dat het beraad van verdachte op het voorafgaande wilsbesluit op de dood van het slachtoffer enige substantie moet hebben. Dat is nogal wiesdes, anders zou er geen verschil zijn tussen doodslag en moord. Hoe dat beraad, dat nadenken, gestalte krijgt is in hoge mate een weging en waardering door de feitenrechter. Met de stelling dat de feitenrechter beter moet motiveren dat het wilsbesluit eerder in de tijd ligt of dieper verankerd is in het volle bewustzijn van de verdachte, is de cassatierechter in hoge mate op de stoel van de feitenrechter gaan zitten en heeft de laatste een schier ondoenlijke taak gekregen. Ik stoel deze kwalificatie op het gegeven dat sinds de koerswijziging van de strafkamer van de Hoge Raad in februari 2012 slechts in drie cassaties de kwalificatie van moord overeind is gebleven. De overige bepaald niet korte rij arresten is gecasseerd. Op zichzelf is de ontwikkeling van de cassatierechtspraak zo te begrijpen vanuit de drive om de hogere straffen te begrenzen, de culpa te beperken tot de kern van de onvoorzichtigheid en de voorbedachte rade voor de dader die planmatig te werk gaat. Het gaat mij niet zozeer om een grondige analyse van de al dan niet schamele onderbouwing van de jurisprudentiële koerswijziging. Voor mijn betoog is er slechts een enkel facet van belang. Vanwege het strafverzwarende effect van moord en roekeloosheid worden extra eisen gesteld aan het bewijs daarvan, waardoor de reikwijdte van moord is teruggebracht en de toepassing van de lichtere doodslag verruimd. De feitenrechter heeft met deze cassatierechtspraak minder ruimte gekregen. Ingeval de wetgever de strafrechter weer meer ruimte wil geven dan de Hoge Raad doet, zijn er twee mogelijkheden. De eerste gaat over de culpa.

Voorstel 1. Een betere afstemming tussen delictomschrijving en strafbedreiging

In mijn eerste oratie heb ik twee eenvoudige oplossingen voor het culpaprobleem geschetst.¹¹ Redactioneel kan in de eerste plaats worden overwogen om de gedragsvoorschriften in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens respectievelijk de Wegenverkeerswet ter zake inhalen, voorrang, snelheid en alcoholgebruik toe te snijden op de Wet Economische Delicten, waar delicten worden aangewezen die misdrijven zijn voor zover zij opzettelijk zijn begaan; voor zover deze delicten geen misdrijven zijn,

zijn zij overtredingen. De technische voordelen zijn eenvoudig. Door de toevoeging van het opzetbestanddeel wordt de strafwaardigheid van de gedraging op het voormalige overtredingenniveau vergroot en kan het strafplafond flink hoger worden gesteld dan bij de huidige overtredingen, waarbij vervolgens nog gedifferentieerd kan worden naar de intrede van de gewraakte gevolgen.¹² Nog specifiekere geformuleerd: maak van een aantal overtredingen en/of van art. 5 WVV een door het gevolg gekwalificeerde overtreding respectievelijk misdrijf, verhoog het strafmaximum, en veel bewijsproblemen behoren tot de verleden tijd.¹³ Daarbij komt dat in een opzetvariant strafmaxima als bij art. 6 WVV niet misstaan. Deze wijzigingen beëindigen de scheefgroei ten aanzien van het commune recht. Voorts zal het opzetbestanddeel bij de hierboven concreet genoemde misdragingen in het verkeer eenvoudig(er) te bewijzen zijn.¹⁴ Tenslotte heeft de voorgestelde dubbelzijdigheid het voordeel dat voor zover het delict onopzettelijk is begaan, de huidige administratiefrechtelijke handhaving uit de Wet Mulder mogelijk blijft.¹⁵

Een tweede alternatief voor het huidige schuld-misdrijf van art. 6 WVV kan worden ontleend aan de redactie van artikel 8, tweede lid, van de Wegenverkeerswet: het is een ieder verboden een voertuig te besturen of als bestuurder te doen besturen met een bepaald uitdrukkelijk genoemd alcoholgehalte van de adem of het bloed. Op grond van de verhoogde strafwaardigheid is dit gedrag met de invoering van de Wegenverkeerswet uit 1935 getransformeerd van overtreding in misdrijf, zonder dat een opzet- of schuldbestanddeel is toegevoegd. Schuld-elementen dienen volgens de cassatierechter ook niet te worden ingelezen: het toevoegen van een bestanddeel is niet conform de bedoeling van de wetgever.¹⁶ In de kern is dit misdrijf dus een verkapte overtreding. Voor veel gedragingen in het verkeer zijn soortgelijke delictomschrijvingen denkbaar. Het niet opnemen van een opzet- of schuldbestanddeel in de delictomschrijving maakt het eenvoudiger om de huidige delictomschrijvingen uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens tot uitgangspunt te nemen. Mogelijk ingewikkeld aandoende (WED-)constructies worden vermeden, meer gecompliceerde verkeersgedragingen kunnen onder het bereik van dit type delictomschrijving worden gebracht. Bij dit tweede alternatief klemt de vraag of door het weglaten van het opzetbestanddeel als strafmaatbepalende factor de aansprakelijkheid niet te zeer wordt verruimd.¹⁷ De opname van een schuldbestanddeel als opzet werkt immers rechtsbeschermend: het opzettelijke karakter van de verkeersgedraging moet worden bewezen. Dat bewijs ligt evenwel niet altijd eenvoudig: waar het fors overschrijden van de maximumsnelheid moeilijk anders dan opzettelijk lijkt te kunnen worden gepleegd, is het bij sommige voorrangsovertredingen bepaald minder eenvoudig om van opzet te spreken.

11. Navolgende overdenkingen en voorstellen zijn ontleend aan M. Otte, Opzet en schuld in het verkeer, oratie RUG, Gouda Quint 2001.
12. De verhouding tussen overtreding en misdrijf zal dan die van de gekwalificeerde logische specialis zijn.
13. Ik geef een voorbeeld van een snelheidsmisdrijf.
Lid 1. de bestuurder die opzettelijk de krachtens deze wet gestelde maximumsnelheid overschrijdt, wordt gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste zes maanden of geldboete van de derde categorie.
Lid 2. Indien het feit zwaar lichamelijk letsel ten gevolge heeft, wordt de schuldige gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste een jaar of geldboete van de derde categorie.
Lid 3. Indien het feit de dood ten gevolge heeft, wordt de schuldige gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste drie jaren of geldboete van de vierde categorie.
Lid 4. Indien het feit is begaan in de toestand, bedoeld in artikel 8, eerste of tweede lid, en het feit zwaar lichamelijk letsel ten gevolge heeft, wordt de schuldige gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste drie jaren of geldboete van de vierde categorie.
Lid 5. Indien het feit is begaan in de toestand, bedoeld in artikel 8, eerste of tweede lid, en het feit de dood ten gevolge heeft, wordt de schuldige gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste negen jaren of geldboete van de vijfde categorie.
Het is ook mogelijk dat de tekst van artikel 175 van de Wegenverkeerswet wordt overgenomen, waarin de wetgever de bijkomende omstandigheid zo heeft geredigeerd dat sprake moet zijn van een ernstige mate waarin de maximumsnelheid is overschreden. In dat geval zal de rechter de ernst van de snelheidsoverschrijding moeten bepalen. Met de eerdere voorstellen wordt deze discretionaire ruimte vermeden.
14. Uiteraard blijven er verkeersongevallen bestaan met een lastiger bewijslast, bijvoorbeeld in voorrangssituaties waarin de vraag naar het wel of niet opzettelijk geen voorrang verlenen sterk feitelijk van aard is en vaak rechterlijke hoofdbreken kost.
15. Tegen deze constructie zou kunnen pleiten dat de verkeersregels in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens zijn opgenomen. Het is gebruikelijk dat de materiële wetgever, die de gedragsregels in een AMVB vaststelt, zich beperkt tot overtredingen. Misdrijven worden in een formele wet opgenomen. Een ander probleem dat kan worden opgeworpen, betreft de verhouding tot de Wet Administratiefrechtelijke Handhaving Verkeersvoorschriften. Indien de rechter vrijspreekt van het opzetbestanddeel, resteert de onderliggende – subsidair tenlastegelegde – overtreding. Responderen op een dergelijk verweer lijkt me niet zo'n probleem, aangezien het opzettelijk slechts uit de kast wordt gehaald wanneer er evident gerealiseerd verkeersgevaar was, waarmee de strafrechtelijke afdoening herleeft. Deze wetstechnische kanttekeningen vormen een aanvulling op de voorgestelde strafbepalingen in de Wegenverkeerswet te plaatsen en niet in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens. Bovendien zouden de strafbedreigingen van de te selecteren overtredingen (thans twee maanden) kunnen worden verhoogd, waarmee het gewicht van de bepalingen beter tot uitdrukking wordt gebracht.
16. HR 31 oktober 1961, NJ 1962/34.

“

Door het onttrekken van de gevolgen aan het schuldverband krijgt de causaliteit meer gewicht.

. ”

Tegen deze achtergrond komt de geschetste WED-constructie in de eerste variant meer tegevoet aan de benodigde rechtsbescherming alsmede aan mogelijke bewijsproblemen. Bij vrijpraak van het opzet resteert immers de onderliggende overtreding.

De technische merites van beide alternatieven daargelaten, waar uitdrukkelijk wordt gekozen voor het niet langer betrekken van het opzet op de fatale gevolgen van de verkeersmisdraging, rijst de vraag naar de corrigerende werking van de causaliteit die de aansprakelijkheid van de verdachte voor het gevolg kan nuanceren of zelfs uitsluiten. Gelijk de werking van de communicerende vaten verkrijgt door het onttrekken van de gevolgen aan het schuldverband de causaliteit meer gewicht. De selectie van de relevante gevolgen vindt immers niet plaats door het opzet of de schuld maar binnen de causaliteit. Aldus wordt oeverloze aansprakelijkheid voorkomen. Ik neem een snelheidsmisdrrijf tot uitgangspunt.

Tussen de tenlastegelegde snelheid en de gevolgen van het ongeval zal een causaal verband moeten worden aangetoond: het verkeersongeval zal door de gereden snelheid moeten zijn ontstaan en niet door andere oorzaken. Voor aansprakelijkstelling volstaat in beginsel de enkele overschrijding van de snelheidslimiet met bijvoorbeeld vijf kilometer. In beginsel, want de ongevalsanalyses van het Nederlands Forensisch Instituut behelzen nimmer een gefixeerde snelheid waarmee de verdachte zou hebben gereden, maar een waarschijnlijkheidsredenering, uitmondend in een bandbreedte van mogelijk gereden snelheden. De redactie van de door mij voorgestelde strafbepaling is derhalve strenger dan de praktijk. Ook bij een lichte snelheidsoverschrijding zal de causaliteitsconstructie – veelal met behulp van een technisch onderzoek – helderheid moeten geven over het oorzakelijke verband. Daarmee gaat het naar mijn smaak over de kern van de snelheidsregeling: de overschrijding van de snelheidslimiet is niet alleen een kaal materieel feit, maar moet ook een onaanvaardbaar risico opleveren voor het overige verkeer. De rechter zal bij de vraag of het gevolg redelijkerwijze kan worden toegerekend aan het delictsgedrag van de verdachte naar ik meen sterk objectiverend te werk moeten gaan. Het gaat er met behulp van de klassieke causaliteitsredeneringen om of naar algemene ervaringsregels voorzienbaar was dat deze gevolgen zouden intreden. Sterk bepalend is de context van de algemeen aanvaarde betekenis van de geschreven gedragsregels in het wegverkeer. Door de strekking van de regels over toegestane snelheden, voorrang en inhalen is het redelijkerwijs te voorzien dat overtreding van dergelijke gedragsregels dood of letsel bij anderen kan teweegbrengen. Dit soort gevolgen is typisch voor verkeersovertredingen. Zonder gevaar ontstaat immers geen ernstig gevolg. Meestal is er niets nieuws onder de zon. Ook ik presenteer voor een deel oude wijn in nieuwe

zakken. Dat de roekeloosheid kan vervallen en kan worden begrepen onder opzet, werd al een kleine honderd jaar geleden bepleit en wordt in het Angelsaksische strafrecht als gewoon gezien. Dat de onderkant van de culpa kan worden vervangen door – zwaarder te sanctioneren – overtredingen, is op onderdelen bepleit door de voormalige hoogleraar Van Veen en zijn latere promootus Vellinga.¹⁸⁾

Voorstel 2. Verhoog het strafmaximum bij doodslag

De Hoge Raad perkt de eigen rechtspraak van vele decennia in, versmalt met een strakkere uitleg de vigerende culpose en doleuse delictsoomschrijvingen, en billijkt deze ingrijpende koerswijzigingen met een beroep op de toepasselijke wettelijke strafmaxima. Deze bijzonder intrigerende – overigens terecht – relatie tussen schuld en straf heeft tot enkele jaren geleden in de cassatierechtspraak nauwelijks een rol van betekenis gespeeld. Op zich verrassend, we zeggen nog steeds te straffen naar de mate van schuld. Een lagere schuldgraad indiceert een lagere straf dan een hogere schuldgraad. Een hogere schuldgradatie vergt dan ook meer bewijs. In die zin vormt de gekozen aansprakelijkheidsvariant (culpa, dolus, gemeengevaarlijk misdrrijf) een – beschermend – selectiemechanisme ten faveure van de verdachte. Daarvoor is het argument van een hoger strafmaximum op zich niet nodig. Nu de Hoge Raad de strafhoogte nadrukkelijk opvoert bij de beslechting van de eerste materiële vraag, is het echter goed om de strafmaxima kort nader te bezien.

De wetgever heeft de rechter volgens de opeenvolgende Memories van Toelichting uitdrukkelijk ter wille willen zijn door hogere strafmaxima ter beschikking te stellen om bijvoorbeeld niet voor opzet in het verkeer te kiezen alsmede tegevoet te komen aan de koers van de cassatierechter in het Porsche-arrest. De rechter heeft daar om hierboven gememoreerde redenen frequent niet voor gekozen. Die aanbiedingen heeft de wetgever sinds 1935 alleen gedaan voor de culpa. Bijzonder, omdat de Hoge Raad sinds enkele jaren de feitenrechter opnieuw het werk bepaald moeilijk maakt door veelvuldig een streep te zetten door de bewijsconstructie ter zake voorbedachte raad. Naar verluidt heeft de Hoge Raad sinds 2012 slechts in drie moordzaken de gekozen bewijsconstructie toereikend geacht. Daardoor is het bereik van moord verkleind ten faveure van een vergroot domein voor doodslag, terwijl het bijbehorende strafmaximum voor doodslag – 15 jaar gevangenisstraf – is achtergebleven. Het ligt daarom voor de hand om het laatste strafmaximum tot 20 jaren vrijheidsbeneming te verhogen, zodat het wegvallen van moord minder gevolgen heeft voor de evident bijzondere ernstige gevallen van doodslag die nu slechts met een relatief lage straf kunnen worden vergolden. Het strafmaximum voor doodslag is sinds 1886 ongewijzigd,

17. Het is dan ook de vraag hoe een dergelijk misdrrijf zich verhoudt tot de huidige overtredingen. Het enige verschil is een hoger strafmaximum.

18. Th.W. van Veen, *Strafrecht en verkeersveiligheid*, *Verkeersrecht* 1974, p. 146: “Dat om al degenen, aan wie niet meer dan onoplettendheid is te verwijten, buiten de sfeer van het misdrrijf te houden, waarin zij niet thuis behoren. De straf heeft voor hen weinig betekenis, vergeleken bij wat zij ondergaan als veroorzaker van de dood van een ander. In deze gevallen is soms het proces, waarin de schuld wordt vastgesteld en de beoordeling van de situatie door de rechter plaats vindt, van meer betekenis voor de betrokkene dan de sanctie zelf”. In dezelfde zin G.E. Langemeijer, *Strafrecht of -onrecht?*, Deventer 1975, p. 54. Enkele jaren daarvoor pleitte Rutgers eveneens voor het vervangen van culpose misdrijven door overtredingen (P.S.J. Rutgers, *Schuld en verkeer*, dissertatie RU Leiden 1960, p. 72). In 1979 sloot Vellinga zich bij zijn promotor aan waar hij betoogde dat het onbillijk is om die enkele momenten van onoplettendheid te laten resulteren in een veroordeling voor een culpoos verkeersmisdrrijf. Hij sloot zijn boek af met het volgende voorstel: “een overtreding, strafbaar stellende het door schuld veroorzaken van dood of zwaar lichamelijk letsel bij een ander.” (Gevaar en schuld op de weg, Alphen aan den Rijn 1979, p. 199).

terwijl het voor dood door schuld in het verkeer is vernegenvoudigd zonder dat de strafbaarstelling daarop is meegegroeid.¹⁹⁾

In dit opstel heb ik de omgekeerde werkelijkheid bij de culpose en de doleuse misdrijven zichtbaar willen maken. Wil de wetgever tegemoetkomen aan de maatschappelijke beroering, dan verdient de culpose strafbaarstelling in het verkeer herijking, terwijl de doodslag van een moderner strafmaximum moet worden voorzien. Deze noodzaak klemt temeer omdat de cassatierechter van het decennialang bewandelde pad over culpa en voorbedachte raad is afgeweken en daarbij op de stoelen van de wetgever en de feitenrechter heeft plaatsgenomen. Nu de Hoge Raad deze manoeuvres uitvoert onder uitdrukkelijke verwijzing naar de koppeling tussen de bewezenverklarde schuld en de straftoemeting, is het zaak om zowel wetgeving als strafmaxima op onderdelen te herijken. Ik stel voor om de vloeiende lijnen tussen overtreding, culpa en dolus te ecarteren teneinde met een scherpere tweedeling de rechtsonzekerheid op te lossen. Mijn tweede voorstel is om het onderscheid tussen doodslag en moord intact te laten, maar de strafmaxima tussen beide delicten dichterbij elkaar te brengen. Daarmee kan de cassatierechter weer meer naar het klassieke kleinere domein van een marginale toetsing van het oordeel van de feitenrechter terugkeren.

Uitleidende opmerking over de commotie over de berechting van verkeersmisdrijven

Ik eindig met een laatste kanttekening bij de publieke commotie rond dit soort strafzaken. Jan Leijten schreef eens dat het hem bij te berechten dodelijke verkeersongevallen opviel dat het verschil in strafhoogte gemaakt kan worden door veel emoties van nabestaanden en dat dit niet goed is. Van het artikel van de vroegere Procureur-Generaal bij de Hoge Raad Langemeijer uit 1933 over de strafwaardigheid van de onbewuste culpa tot op heden is de commotie over de verkeersschuld in het strafrecht groot. Dat er recent een gevecht in een rechtszaal ontstond, kunnen we meer of minder ernstig vinden, maar veel strafrechters trekken zich terug in hun bastion van onbegrepen rechtstoepassing, vragen juist wel begrip of opteren voor de bestuurlijke mantra dat rechters dan nog beter moeten communiceren en motiveren. Tegelijkertijd wil ik een relativering maken. Ook als de wettelijke redactie van art. 6 WVW niet grondig wordt herzien, moeten strafrechters niet treuren om de weerstand tegen hun vonnissen in deze zaken. Het recht voltrekt zich soms in zittingzalen zonder enige publieke belangstelling. Op gezette tijden ontstaat publieke commotie over een vonnis dat zich kan lenen voor betwisting, maar ik ben niet negatief over die commotie. Het recht is geen dorre materie, het gaat over verdachten van vlees en bloed en over peilloos verdriet bij nabestaanden. Het rechtsoordeel mag daarom best met rotte

tomaten bespot worden, waarom niet? In het recht is veel pleitbaar maar niet altijd overtuigend. Voorop moet staan: het *publieke* recht leeft en dat is pure winst.



Wetgeving en strafmaxima moeten op onderdelen worden herijkt.



19. Vergelijk de uitgebrachte bevindingen van J. de Hullu e.a., Het wettelijk strafmaximum, Deventer 1999, waaraan de wetgever motivering voor verhoging van de strafmaxima heeft ontleend.