

Vijfentwintig jaar WAHV

SPECIAL
25 JAAR
WAHV

Op 1 september 1990 trad de Wet Administratiefrechtelijke Handhaving Verkeersvoorschriften (WAHV) in werking. Eerst nog partieel – in het arrondissement Utrecht – en binnen twee jaar gold de wet voor het hele land. De wet – naar de auctor intellectualis ervan ook wel de Wet Mulder genoemd – maakte een vereenvoudigde wijze van afdoening van verkeersovertredingen mogelijk. Deze wet heeft dus juist haar vijfentwintigjarig jubileum achter de rug. Dat is de reden voor de redactie van Verkeersrecht om aan de WAHV speciale aandacht te besteden – zó speciaal, dat hieraan zowel dit maartnummer alsook het aprilnummer van ons tijdschrift zijn gewijd.

Die extra aandacht kan niet gemakkelijk overdreven worden genoemd. De WAHV is verantwoordelijk voor miljoenen verkeersboetes per jaar. De kans dat een representant van autorijdend Nederland nimmer aan oplegging van een WAHV-boete onderworpen is geweest, is bij die aantallen wel zeer klein. Deze boetes worden voor het overgrote deel op een zeer efficiënte manier opgelegd en geïnd. Het bijzondere karakter van die boetes is dat ze in ieder geval naar de vorm niet strafrechtelijk van aard zijn, maar als ‘administratiefrechtelijk’ worden gekarakteriseerd. In 1990 was dat een noviteit, die inmiddels breed navolging heeft gekregen op het terrein van de bestuursrechtelijke boete. Op het scharnierpunt tussen bestuursrecht en strafrecht vinden we inmiddels ook de eveneens buitengerechtigde wijze van afdoening door middel van een strafbeschikking.

In dit maartnummer van Verkeersrecht vinden we als eerste een artikel van de Nijmeegse hoogleraar Henny Sackers. Veel van de huidige problemen met betrekking tot de WAHV – uitdagingen moet men nu misschien zeggen – komen in zijn stuk aan bod. Een belangrijke vraag die hij stelt, is die naar de plaats die de WAHV inneemt in het huidige palet van buitengerechtigde afdoeningwijzen. Is de geheel eigenstandige positie van de WAHV nog wel wenselijk of zou moeten worden gezocht naar samenhang?

Ook in dit nummer vinden we het artikel van Jolanda Meerdink en Arnold Rijks over de afdoening door de CVOM, het onderdeel van het openbaar ministerie dat – onder meer – opereert als landelijk administratief beroepsorgaan bij de oplegging van WAHV-boetes. Dat is de eerste fase in het systeem van rechtsbescherming. Ook hier gaat het om enorme aantallen: in 2014 werden er ruim 380.000 beroepschriften tegen een WAHV-boete ingediend. Bij de afdoening daarvan moeten kwaliteit en efficiency hand in hand gaan, aldus de schrijvers.

Een deel van het succes van de WAHV is toe te schrijven aan de steeds toegenomen technische mogelijkheden, waardoor bijvoorbeeld snelheidsovertredingen geheel geautomatiseerd ‘op kenteken’ kunnen worden afgedaan. Ook de niet-naleving van verplichtingen die op basis van het kentekenregister kan worden geconstateerd – de APK-plicht, maar inmiddels ook de verplichte verzekering van motorrijtuigen (de WAM) – rolt zo uit de computer. Over de vraag in hoeverre van menselijke

invloed bij de oplegging van sancties kan worden geabstraheerd, wees de Hoge Raad onlangs een arrest, dat in dit nummer wordt besproken door Verkeersrecht-redacteur Joep Simmelink.

In het aprilnummer volgen nog drie bijdragen die in het teken staan van het jubileum van de WAHV. Als eerste een overzichtsartikel waarin wordt ingegaan op de belangrijke rol die het gerechtshof Arnhem-Leeuwarden (locatie Leeuwarden) speelt bij de ontwikkeling van het (materiële) verkeersrecht. Nadat eerst nog de Hoge Raad functioneerde als hoogste rechterlijke instantie in Wet Mulderzaken, is die rol sinds 1 januari 2000 overgenomen door het hof te Leeuwarden. Allerlei vraagpunten – over (rechts) inhalen, parkeren op de rijbaan enz. enz. – komen in dit artikel, van de hand van E. de Witt, met medewerking van een viertal raadsheren uit het Leeuwardense, aan bod.

Ook zullen in het aprilnummer twee buitenlandse bijdragen worden opgenomen. Vanuit Engeland bericht prof. Sally Kyd-Cunningham over de wijze van afdoening van (grootschalig voorkomende) verkeersovertredingen aldaar. Het belangrijkste stramien in Engeland is – zo valt alvast op te merken – dat van de (politie)transactie. Wie de boete niet betaalt, riskeert strafrechtelijke vervolging en een (eventueel flink) hogere straf. Uit Duitsland komt de bijdrage van Stefan Bergmann, advocaat en medewerker van de juridische afdeling van de ADAC, de Duitse zusterorganisatie van de ANWB. In Duitsland worden de meeste verkeersovertredingen aangemerkt als een ‘Ordnungswidrigkeit’. Dat brengt een grotendeels van het strafrecht afgeleide vereenvoudigde wijze van afdoening mee. Beide buitenlandse bijdragen beschrijven het ‘eigen’ rechtssysteem. De Nederlandse lezer kan er zijn eigen lessen uit trekken. Opvallend is bijvoorbeeld dat zowel in Engeland als in Duitsland veel minder ‘op kenteken’ wordt bekeurd – mede waardoor in beide landen ook een puntensysteem voor het rijbewijs kan gelden. Dat is iets wat in Nederland nooit echt van de grond is gekomen.

Alles bijeen genomen wordt in deze beide speciale nummers van Verkeersrecht een hedendaagse blik geworpen op de inmiddels vijfentwintig jaar oude WAHV. De wet verdient dat zeker!

De redactie