

Het materiële verkeer rechtspraak van het H

Mr. E. de Witt *

48



Het gerechtshof Arnhem-Leeuwarden (voorheen het gerechtshof Leeuwarden) is de hoogste rechter inzake de toepassing van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv, meer bekend onder de benaming “Wet Mulder”). De betrokkene die een Mulderboete heeft gekregen en – na het voeren van een procedure in administratief beroep bij de officier van justitie – zijn zaak aan de rechter wil voorleggen, kan eerst in beroep bij de kantonrechter en daarna in hoger beroep bij het gerechtshof Arnhem-Leeuwarden. Om in hoger beroep te kunnen worden ontvangen, moet de opgelegde administratieve sanctie bij de beslissing van de kantonrechter meer bedragen dan € 70.

* Met medewerking van mrs. J.W. Beswerda, A. Dijkstra, W.M. van Schuijlenburg en P.W.J. Sekeris, allen raadsheer in het Hof Arnhem-Leeuwarden, locatie Leeuwarden.

[SPECIAL]
25 JAAR
L WAHV]

srecht in de of Arnhem-Leeuwarden

Bij de toepassing van de WAHV loopt het gerechtshof Arnhem-Leeuwarden regelmatig aan tegen rechtsvragen met betrekking tot de verkeersregels. In de loop der jaren heeft het hof een nadere uitleg gegeven aan verschillende bepalingen van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990). Dit artikel bevat een bloemlezing van de jurisprudentie van het hof over de uitleg van verkeersregels. Hierbij is gekozen voor de samenvattingen van arresten waarin een aantal vaak, en sommige wat minder frequent, terugkerende begrippen aan de orde komt, die niet alleen van belang kunnen zijn voor iedereen die te maken heeft met de handhaving van verkeersregels ingevolge de WAHV, maar ook voor weginrichters en -beheerders. De wijze waarop de weg wordt ingericht, met inbegrip van de belijning en de bebording, is van groot belang voor de vraag of de weggebruiker weet aan welke regels hij zich moet houden.

De beoordeling van zaken waarin het gaat om de uitleg van het materiële verkeersrecht begint altijd met de vaststelling van de feitelijke situatie en de omstandigheden waaronder de gedraging heeft plaatsgevonden. Soms is een nadere toelichting nodig en moet die worden opgevraagd. De praktijk leert dat het voor verbalisanten al na korte tijd lastig is om zich de zaak nog goed te herinneren, zeker bij veel voorkomende gedragingen zoals fout parkeren, het rijden door rood licht, het vasthouden van een mobiele telefoon of het niet dragen van de autogordel. Dit pleit ervoor om bij het vaststellen van de gedraging zo gedetailleerd mogelijk de concrete waarnemingen te noteren, alsmede de resultaten van eventueel ingesteld nader onderzoek.

Weginrichting en belijning

In oktober 2004 verscheen de "Richtlijn Essentiële Herkenbaarheidskenmerken van weginfrastructuur" met als ondertitel: "Wegwijzer voor implementatie" (ISBN 90 6628 419 6), een uitgave van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstech-niek (CROW). In het project Duurzaam Veilig wordt de onveiligheid van het verkeer bestreden door de wegen in verschillende typen in te delen op een

zodanige wijze, dat ze als het ware 'self explaining' zijn en daarmee gewenst gedrag van de verkeersdeelnemer bevorderen. Deze uitgave geeft richting aan de implementatie van de essentiële herkenbaarheidskenmerken van de verschillende typen van wegen in Nederland. Met name de op grond van deze publicatie op de zogenoemde gebiedsontsluitingswegen aangebrachte dubbele asmarkering zorgde voor onduidelijkheid. Er werden doorgetrokken strepen aangebracht, die afhankelijk van de breedte van de weg de maximaal 2,75 meter brede rijstroken van elkaar scheidden en daarbij een variabele tussenruimte kenden van maximaal 80 centimeter. Sommige wegbeheerders plaatsten bij deze wegen borden F1 (verboden voor motorvoertuigen om elkaar in te halen), anderen niet, waaraan weggebruikers een argument ontleenden om in die situaties wel in te halen. Het hof heeft bij arrest van 9 februari 2005 (LJN AS5734, VR 2006/42) geoordeeld dat de scheiding van de rijstroken op een dergelijke wijze niet voldoet aan de beschrijving van de doorgetrokken streep in artikel 76 van het RVV 1990, omdat de strepen afzonderlijk beschouwd niet zijn gelegen tussen rijstroken, immers tussen één rijstrook en een niet voor het rijverkeer bestemde strook in het midden, en omdat de strepen gezamenlijk zich niet voordoen als een dubbele asstreep, nu ze daarvoor te ver uit elkaar liggen. Dit arrest heeft geleid tot een aanpassing van artikel 76 van het RVV 1990 (Besluit van 17 maart 2008, Stb 2008, 90).

Bij arrest van 2 november 2010 (ECLI:NL:GHLEE:2010:BO6387, VR 2011/67) heeft het hof op grond van de bedoeling van de wegbeheerder en de aanblik van een minirotonde beslist dat de zogenaamde overrijdbare strook van het mid-deneiland van de rotonde geen onderdeel is van de rijbaan, maar alleen in incidentele gevallen kan worden bereden. Het hof verwees naar een publicatie van het CROW ("Eenheid in rotondes", publicatie 126, maart 1998, ISBN 9066282665). Hierin wordt in de begrippenlijst de rijbaanbreedte geduid als "breedte van de rijbaan waarover in principe alle voertuigen onder alle omstandigheden de rotonde moeten kunnen passeren. De rijbaanbreedte is het verschil tussen buiten- en binnenstraal. De binnenstraal is de afstand van het mid-

“
Vaststelling van de feitelijke situatie en de omstandigheden waaronder een gedraging heeft plaatsgevonden.
 ”



Constructie van de uitmondings-situatie.



delpunt van de rotonde tot aan de buitenkant van het middeneiland, inclusief de verhoogde overrijdbare strook. De verhoogde overrijdbare strook wordt geduid als buitenste deel van het middeneiland, dat in incidentele gevallen bereden kan worden. In de aanbevelingen wordt onder meer benadrukt dat het vooral voor rechtdoorgaand verkeer van belang is dat er voldoende moet worden uitgebogen om de rijsnelheid op de rotonde te beperken, hetgeen is te realiseren door de rijbaan niet te breed uit te voeren, waarbij voor uitzonderlijk vrachtverkeer een extra overrijdbaar gedeelte rond het middeneiland wordt aangebracht. Het hof oordeelde dat de opvatting dat de overrijdbare strook tot de rijbaan zou behoren en daarmee voor alle rijdende voertuigen bestemd zou zijn, haaks staat op de bedoeling van de wegbeheerder, zoals deze blijkt uit de publicatie van het CROW. Een dergelijke opvatting zou immers elke bestuurder de mogelijkheid bieden om met een hogere snelheid dan door de wegbeheerder verantwoord wordt geacht over de rotonde te rijden, omdat het snelheidsbeperkende uitbuigen eenvoudig kan worden voorkomen door gebruik te maken van de overrijdbare strook. Nu de overrijdbare strook in een afwijkende bestrating is aangelegd, doet deze strook zich ook niet voor als onderdeel van de rijbaan.

De volgende zaak ging over de vraag of de betrokkene voorrang diende te verlenen aan de van rechts komende verbalisant. Ter discussie stond of hier sprake was van een uitrit of een kruisende weg. Volgens artikel 15, eerste lid, van het RVV 1990 verlenen bestuurders op kruispunten voorrang aan voor hen van rechts komende bestuurders. Ingevolge artikel 54 van het RVV 1990 moeten bestuurders die een bijzondere manoeuvre uitvoeren, zoals uit een uitrit de weg oprijden, het overige verkeer voor laten gaan. Voor de beantwoording van de vraag of de uitmonding van de ene weg op een andere weg als uitrit kan worden aangemerkt, is van belang of van iedere verkeersdeelnemer ter plaatse mag worden verwacht dat hij die uitmonding op duidelijk herkenbare wijze als uitrit kan herkennen. Daarbij speelt de bestemming van de uitmonding (bijvoorbeeld de toegang tot een erf van een woning of bedrijfsunit) en de constructie van de uitmondingsituatie een belangrijke rol. Bij de vormgeving van een uitritconstructie kan daarbij worden gedacht aan een trottoir of fietspad langs de doorgaande weg dat op nagenoeg dezelfde hoogte en in soortgelijke verharding doorloopt over de zijweg en/of de toepassing van zogenaamde inritblokken. Het hof stelde vast dat de weg waarover de betrokkene reed een geasfalteerde weg is met aan beide zijden trottoir, in een 30-kilometer zone. De hoogte van het trottoir is ten opzichte van de weg iets verhoogd. Ter hoogte van de uitmonding van de zijstraat op de betreffende weg loopt dat trottoir op vrijwel gelijke hoogte en in gelijke bestrating door. De zijstraat is een klinkerweg die ontsluiting biedt voor de woningen van het verderop gelegen woonerf. Die klinkerweg heeft ten opzichte van het trottoir van de betreffende weg een afwijkende kleur en bevindt zich op dezelfde hoogte als het trottoir van deze weg. Naar het oordeel van het hof is er in het onderhavige geval

sprake van een uitrit en niet van een kruising. Met name is van belang dat het trottoir langs de weg ononderbroken doorloopt en ter hoogte van de uitmonding voor wat betreft type en kleur bestrating niet afwijkt. In de onderhavige situatie mag van de weggebruikers worden verwacht dat zij de uitrit als zodanig herkennen en zich overeenkomstig gedragen. Het vorenstaande brengt volgens het hof mee dat op de betrokkene niet de verplichting rustte om voorrang te verlenen aan de verbalisant (ECLI:NL:GHLER:2011:BR1297, VR 2012/58).

Bebording

In veel zaken betwist de betrokkene dat het voorschrift, waarvan hij beticht wordt dit te hebben overtreden, niet of onvoldoende kenbaar is gemaakt. Soms wordt betwist dat de betreffende bebording aanwezig was, in andere gevallen wordt gesteld dat die bebording onvoldoende duidelijk of niet goed zichtbaar was. Ook de voorlichting langs de weg schept soms onduidelijkheid, met name door billboards, die de suggestie wekken dat de inrichting van de weg bepalend is voor de maximumsnelheid ter plaatse, in plaats van de bebording (bijvoorbeeld: “groene streep, 100 mag”; “hier 60”).

In ECLI:NL:GHARL:2013:1614 stelde het hof vast dat het bord waarnaar de verbalisant in een aanvullend proces-verbaal verwees en waarvan hij een foto had bijgevoegd, een groot rechthoekig informatiebord/billboard betreft met daarop afgebeeld een weg zonder belijning in het midden van de weg, maar met aan weerszijden belijning en rood-gekleurde fietsstroken. Tevens staat de tekst “Hier 60” afgebeeld, waarbij het cijfer “60” is afgebeeld in de vorm van een verkeersbord A1. Gelet op hetgeen de verbalisant verklaarde en hetgeen door de betrokkene was aangevoerd, stelde het hof vast dat zich ten tijde van de gedraging geen bord A1 als bedoeld in bijlage 1 van het RVV 1990 was geplaatst. Naar het oordeel van het hof kon het informatiebord/billboard waarnaar de verbalisant verwees niet als zodanig gelden. Dat bord doet zich niet voor als een snelheidsbeperkend bord A1 en dient louter als informatievoorziening van overheidswegen. Het bord wil de weggebruiker er duidelijk op attenderen dat voor een weg met een inrichting als daarop afgebeeld, een snelheidsbeperking wordt beoogd van 60 km/u. Dat als onderdeel van die informatievoorziening een bord A1 is afgebeeld, heeft niet tot gevolg dat een weggebruiker daaraan gevolg dient te geven als bedoeld in artikel 62 van het RVV 1990. Bovendien volgt uit vaste jurisprudentie van het hof dat de inrichting van de weg niet bepalend is voor de geldende maximumsnelheid, maar de aanwezige bebording. Het standpunt van de advocaat-generaal dat de betrokkene los van de vraag of de bebording juist was geplaatst, uit de inrichting van de weg had moeten afleiden dat een maximumsnelheid van 60 km/h was toegestaan, is dan ook niet juist.

In Hollandscheveld speelde zich op 18 februari 2012 de volgende zaak af. Uit een door de betrokkene overgelegde foto bleek dat onder het bord dat het

inrijden van de bebouwde kom aangeeft (bord H1) aan de linkerkant een bord B1 (voorrangsweg) is geplaatst en dat rechtsonder het bord H1 geen ander verkeersbord aanwezig is. In een (aanvullende) ambtsedige verklaring schreef de verbalisant onder meer het volgende: Er is voordat men de bebouwde kom van Hollandscheveld inrijdt sprake van een 60 km-zone. Bij controle op 8 oktober 2013 is gebleken dat het 'einde 60 km/h zone'-bord niet meer aanwezig is. Bij raadplegen van Street view blijkt dat het einde-60-bord al niet meer aanwezig is. Deze opnamen moeten in ieder geval gemaakt zijn vóór oktober 2010, aangezien ter plaatse dan nog een analoge radarpaal te zien is, terwijl vanaf oktober 2010 overtredingen worden vastgelegd via een digitale radarpaal. Het is dan ook aannemelijk dat het 'einde-zone-60-bord' al sinds lange tijd ontbreekt, aldus de verbalisant. De officier van justitie vond dat vaststond dat de betrokkene binnen de bebouwde kom reed en dat op grond daarvan het hem voldoende duidelijk had moeten zijn dat de maximumsnelheid van 50 kilometer per uur gold. Deze stelling volgde het hof niet (ECLI:NL:GHARL:2015:984, VR 2016/37), maar overwoog wel het volgende. Een bord H1 is niet een in samenhang met bord A01-60-ZB geplaatst bord dat het einde van een zone aangeeft, maar een bord dat het begin van de bebouwde kom aangeeft, waarin ingevolge artikel 20, onder a, van het RVV 1990 de algemene regel geldt dat voor motorvoertuigen de maximumsnelheid 50 km/h is. Het bord A2-60-ZE – of bijvoorbeeld een bord A1 50 km – mag daarom niet ontbreken. Aan het ontbreken van het bord A2-60-ZE kan echter niet de conclusie worden verbonden dat binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 60 km/h zou blijven gelden. De door de betrokkene voorgestane uitleg zou inhouden dat de door de ingestelde zone buiten de bebouwde kom geldende beperking van de algemeen geldende snelheid van 80 km/h tot 60 km/h, in het geval van het ontbreken van het bord A2-60-ZE zou worden omgezet in een exclusief voor de bestuurders van een motorvoertuig die de bebouwde kom binnen rijden via de weg, waar dit bord ontbreekt, geldende verhoging van de maximumsnelheid binnen de gehele bebouwde kom, terwijl voor de andere motorvoertuigen binnen de bebouwde kom de gewone maximum snelheid zou gelden. Dit resultaat is zozeer in strijd met de veiligheid van het verkeer dat het voorschrift van artikel 5 van de WVV 1994 de weggebruiker noopt tot het voorrang geven aan de algemene regel betreffende de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom, ook al is de 60 km-zone niet op de juiste wijze beëindigd. Wel heeft het hof de sanctie gematigd in verband met de onduidelijkheid van de situatie.

Aan een andere betrokkene was een sanctie opgelegd voor het buiten noodzaak gebruik maken van de vluchstrook. De betrokkene stelde dat geen sprake meer was van een autosnelweg. Hij reed op de afrit van de A58 en was het bord G2 (einde autosnelweg), dat op een afstand van 65 meter vóór de kruising van de afrit met de Poppestraat is geplaatst, al gepasseerd. De verbalisant had in zijn aanvullend proces-verbaal aangegeven dat het

bord G2 bewust op 60 meter van de kruising was geplaatst om het overzicht op de kruising te behouden. In ECLI:NL:GHLEE:2012:BX7426 (VR 2013/49) wees het hof er ten eerste op dat ingevolge artikel 1, onder c, van het RVV 1990 onder "autosnelweg" moet worden verstaan een weg aangeduid door bord G1 van Bijlage I; langs autosnelwegen gelegen parkeerplaatsen, tankstations en bushalteplaatsen maken geen deel uit van de autosnelweg. Dit brengt mee dat een afrit deel uit maakt van de autosnelweg. Blijkens Bijlage 1 bij het RVV 1990 duidt het bord G2 het einde van een autosnelweg aan. Ingevolge artikel 1, onder ak, van het RVV 1990 moet onder een vluchthaven of vluchstrook worden verstaan het door een doorgetrokken streep van de rijbaan van de autosnelweg of autoweg afgescheiden weggedeelte dat bestemd is voor gebruik in noodgevallen, behoudens voor de duur van openstelling als spitsstrook. Een redelijke wetstoepassing brengt naar het oordeel van het hof mee dat in een geval als dit, waarin het bord G2 op enige afstand vóór het einde van de van de autosnelweg deel uit makende afrit is geplaatst, terwijl boven elke redelijke twijfel verheven is dat die plaatsing niet verband houdt met een wijziging van de aard of de inrichting van de weg doch slechts ertoe strekt te voorkomen dat andere aldaar geplaatste verkeerstekens geheel of gedeeltelijk aan het zicht zouden worden onttrokken, aan het bord G2 niet de betekenis toekomt dat met de aard van de autosnelweg verband houdende regels vanaf het passeren van het bord tot het einde van dat wegvak geen gelding meer hebben. Nu het wegvak waarop het verkeersbord G2 betrekking heeft, eindigt op de kruising met de Poppestraat, eindigt daar het regime van de autosnelweg. Dat brengt mee dat het weggedeelte ter rechterzijde van de rechts gelegen doorgetrokken streep als vluchstrook dient te worden aangemerkt.

Het arrest van het hof Leeuwarden van 22 maart 2006 (ECLI:NL:GHLEE:2006:AW1929) ging over een administratieve sanctie voor een overschrijding van de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom op de Udenseweg in Veghel. De betrokkene had ten tijde van de snelheidsmeting de stellige indruk dat hij ter plaatse de bebouwde kom reeds had verlaten. De situatie was volgens hem pas later, na het plaatsen van extra borden, duidelijk geworden. Het hof oordeelde dat voor de vraag welke maximumsnelheid op een weg mag worden gereden in dit geval niet bepalend is hoe de weg zich aan de weggebruiker voordoet, maar met welke borden deze is aangeduid. Gesteld noch gebleken is dat ter plekke door plaatsing van het bord H2 de bebouwde kom was geëindigd. In casu gold de aanduiding "bebouwde kom" (bord H1) derhalve onverminderd. Het enkele feit dat bij de betrokkene de indruk bestond dat hij inmiddels de bebouwde kom had verlaten, kan dan ook niet leiden tot het oordeel dat de gedraging is verricht onder omstandigheden die oplegging van een sanctie niet billijken. Dit wordt niet anders door de omstandigheid dat nadien, zoals uit de overgelegde afschriften van foto's blijkt, borden met daarop het opschrift "Let op", een controlesymbool en een bord model A1 "50" zijn geplaatst.

“
Toegestane maximumsnelheid wordt bepaald door de aanwezige borden.
 ”



Op “voetspaden”
mag gelopen en
gefietst worden.



In ECLI:NL:GHARL:2015:7637 ging het om een overschrijding van de maximumsnelheid, die 100 km per uur zou hebben bedragen, bij een trajectcontrole op de A4. De kantonrechter vernietigde de beschikking, omdat uit het dossier niet bleek of en waar ten tijde van de gedraging een bord stond waarop de maximumsnelheid van 100 was aangegeven. Het hof overwoog dat niet uit het zaakoverzicht, noch anderszins uit het dossier, kon worden opgemaakt of en waar een dergelijk bord stond en bevestigde de beslissing van de kantonrechter.

Parkeren en de inrichting van de weg

De verfraaiing van wegen, het voetgangersvriendelijker maken en zelfs pogingen om situaties voor weggebruikers duidelijk(er) te maken, leiden niet zelden tot de vraag of het voor weggebruikers duidelijk is waar zij hun voertuig mogen parkeren. Het gaat dan veelal niet om duidelijk gemarkeerde parkeerverboden, maar om situaties waarin dat minder duidelijk is.

Het betreft gedragingen in strijd met artikel 10, eerste lid, van het RVV 1990. Die bepaling luidt: “Andere bestuurders dan die genoemd in de artikelen 5 tot en met 8, gebruiken de rijbaan. Deze bestuurders en voetgangers die een aanhangwagen voortbewegen die kennelijk bestemd is om door een motorvoertuig te worden voortbewogen, mogen voor het parkeren tevens andere weggedeelten gebruiken, behalve het trottoir, het voetpad, het fietspad, het fiets/bromfietspad of het ruiterspad”. Ingevolge artikel 1 van het RVV 1990 wordt onder “rijbaan” verstaan: elk voor rijdende voertuigen bestemd weggedeelte met uitzondering van de fietspaden en de fiets/bromfietspaden.

De toelichting bij artikel 10, eerste lid, van het RVV 1990 houdt, voor zover van belang, in: “Deze bepaling staat op andere weggedeelten dan de rijbaan, waaronder de berm, het parkeren toe, met uitzondering van voetpaden, trottoirs, fietspaden, fiets/bromfietspaden en ruiterspaden. (...). Wil men het parkeren op de in lid 1 genoemde andere weggedeelten verbieden dan dient dit via een parkeerverbod aangegeven te worden.”

Uit aan het hof voorgelegde zaken blijkt dat het voor bestuurders vaak niet duidelijk is of een deel van de weg tot de rijbaan behoort of tot een ander weggedeelte waar parkeren is toegestaan. Ook is niet altijd duidelijk wat nu als een voetpad, trottoir, een fietspad, fiets/brompaden of ruiterspaden moet worden beschouwd. De creativiteit van wegbeheerders leidt tot vondsten als “voetspaden” waarop zowel gelopen als gefietst mag worden.

In een aan het hof voorgelegde zaak was een bestuurder verweten dat hij “als bestuurder van een motorvoertuig niet de rijbaan had gebruikt”. Geparkeerd was op grijze tegels die naast het fiets-/bromfietspad lagen, juist voor parkeervakken. Deze tegels waren niet gelijk te stellen aan stoeptegels van het trottoir, dat overigens aan de andere kant

van het (brom)fietspad lag. De bestuurder stelde van de rijbaan gebruik te hebben gemaakt, omdat er naar zijn mening sprake was van bermtegels. De verklaring van de verbalisant hield onder meer het volgende in: “Foto. Vier wielen niet de rijbaan gebruiken. Voertuig staat geparkeerd op een strook tussen rijbaan en fietspad.” Het aanvullend procesverbaal van de verbalisant hield – voor zover hier van belang – in: “Ik zag dat een personenauto niet de rijbaan gebruikte (stilstaand). Ik zag namelijk dat het voertuig met vier wielen op de strook gelegen tussen rijbaan en verplicht fiets/bromfietspad stond. Betrokkene stond op strook tussen rijbaan en verplicht fiets/bromfietspad geparkeerd. Deze strook is met dezelfde stoeptegels betegeld als het voetpad dat naast het fiets/bromfietspad ligt. Deze strook is afwijkend betegeld ten opzichte van de parkeervakken en de rijbaan. Deze strook geeft voetgangers de gelegenheid om op te staan terwijl ze wachten om te kunnen oversteken; hierdoor hebben voetgangers een goed overzicht, wanneer er geen voertuig geparkeerd staat, op het verkeer dat over de straat rijdt”. Het hof constateerde dat het voertuig geparkeerd stond op een met grijze straatstenen belegde strook gelegen tussen de geasfalteerde rijbaan en het fiets/bromfietspad. Is hier sprake van een weggedeelte, niet zijnde de rijbaan, dat behoort tot de in artikel 10, eerste lid, van de RVV 1990 genoemde uitzonderingen? Het hof oordeelde dat zover uit het relaas van de verbalisant zou kunnen worden afgeleid dat de wegbeheerder heeft beoogd aan het weggedeelte waar het voertuig geparkeerd stond een bestemming te geven die valt onder de uitzonderingen van het eerste lid van artikel 10 van het RVV 1990, daarvan niet blijkt uit de overgelegde stukken. De omstandigheid dat het betreffende weggedeelte is voorzien van grijsgekleurde stenen of tegels is daartoe onvoldoende. De beschikking waarbij de sanctie was opgelegd werd door het hof vernietigd.

Voorgaande casus maakt duidelijk dat bij het inrichten van de weg nadrukkelijk aandacht moet zijn voor de vraag of die inrichting zich verhoudt met gebod van artikel 10 van het RVV 1990 en met name voor de in dit artikel genoemde uitzonderingen. Het parkeren op andere weggedeelten is toegestaan; iets om al op de tekentafel rekening mee te houden.

Groenstrook of berm

Het hof wordt met een zekere regelmaat de vraag voorgelegd of een strook gras moet worden beschouwd als groenstrook waarin het, volgens de algemene plaatselijke verordening, verboden is een voertuig te laten staan, dan wel een van de weg deel uitmakende berm waar het wel is toegestaan om een voertuig te parkeren. In de algemene plaatselijke verordening is doorgaans geen definitie opgenomen van het begrip groenstrook. Het in artikel 1, eerste lid, aanhef en onder b, van de Wegenverkeerswet 1994 gebruikte begrip (van de weg deel uitmakende) “berm” is evenmin gedefinieerd. Het hof beoordeelt in dergelijke gevallen hoe het terrein, waar de auto geparkeerd stond, zich voordoet, hoe dit overkomt. Dit betreft een beoor-

deling van alle feiten en omstandigheden waarbij het hof, naast de omschrijving uit het zaakoverzicht of aanvullende processen-verbaal, gebruik maakt van door de procespartijen overgelegde foto's.

In het arrest van 28 september 2015 (ECLI:NL:GHARL:2015:7245) stelde het hof op basis van de door de betrokkene overgelegde foto's vast dat de strook gras, waarin de betrokkene zijn voertuig had geparkeerd, grensde aan een voor het verkeer openstaande weg. De strook gras was niet van de weg afgescheiden door een verhoogde stoep-rand, maar er lag wel een opsluitband. Aangezien de strook gras direct was gelegen aan de weg, deed deze zich naar het oordeel van het hof voor als een tot de weg behorende berm, zodat geen sprake was van een groenstrook.

In het arrest van 26 juni 2015 (ECLI:NL:GHARL:2015:4731) was sprake van een met gras bedekt terrein, dat aan drie zijden werd omgeven door respectievelijk een fietspad, een voetpad en een rijbaan en aan de vierde zijde door struiken. De groenvoorziening had een afmeting van ongeveer 6 meter bij 7 meter. Er was ruimte voor drie auto's. De groenvoorziening deed zich voor als drie bermen, grenzend aan respectievelijk het fietspad, het voetpad en de rijbaan, die bij elkaar komen. Onder deze omstandigheden was naar het oordeel van het hof geen sprake van een groenstrook.

In het arrest van 8 oktober 2014 (ECLI:NL:GHARL:2014:7750) betrof het een strook gras naast een onverhard pad. De strook gras liep over in het talud van de naastgelegen weg. Naar het oordeel van het hof deed de betreffende grasstrook zich voor als een tot de weg behorende berm en niet als groenstrook.

Ook in het arrest van 22 januari 2015 (ECLI:NL:GHARL:2015:407) kwam het hof tot het oordeel dat geen sprake was van een groenstrook. Hierin speelde de vraag of sprake was van een berm echter geen rol. Het hof achtte de verklaring van de verbalisant, zoals opgenomen in het zaakoverzicht van het CJIB, onvoldoende, nu deze slechts inhield dat het voertuig (met vier wielen) "in het groen" stond. Op de door de betrokkene overgelegde foto's was te zien dat het voertuig van de betrokkene op een onverhard stuk grond stond, waarop geen beplanting van enige betekenis was te zien. Daarmee kon het terrein waar het voertuig stond geparkeerd niet als groenstrook worden aangemerkt.

Laden en lossen

In ECLI:NL:GHARL:2015:7639 ging het om de vraag in hoeverre onder laden en lossen ook de tijd moet worden meegerekend die nodig is om de goederen binnen af te geven. De betrokkene had een televisie teruggebracht naar de Mediamarkt en stelde dat hij slechts kort in de winkel was geweest om handelingen te verrichten die verband houden met het afgeven van de televisie. Uit het zaakoverzicht bleek dat de verbalisant gedurende 12 minuten

geen laad- of losactiviteiten had waargenomen. In de in hoger beroep bestreden beslissing had de kantonrechter overwogen dat goederen na het uitladen achter de deur moeten worden gezet van het pand waarvoor ze bestemd zijn en dat vervolgens de auto op een plaats moet worden geparkeerd waar dit is toegestaan en dat het afwikkelen van formaliteiten, zoals het tekenen van bonnen, daarna dient plaats te vinden. De betrokkene bracht naar voren dat het laten aftekenen van een ontvangstbewijs en overhandigen van een factuur onderdeel zijn van het geheel van handelingen dat redelijkerwijs noodzakelijk is om de goederen bij de geadresseerde af te geven.

Deze gedraging betreft een overtreding van het bepaalde in artikel 24, eerste lid, aanhef en onder f, van het RVV 1990, dat luidt:

"1. De bestuurder mag zijn voertuig niet parkeren: (...)

f. op een gelegenheid bestemd voor het onmiddellijk laden en lossen van goederen."

Artikel 1, aanhef en onder ac, van het RVV 1990 verstaat onder parkeren:

"Het laten stilstaan van een voertuig anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van passagiers of voor het onmiddellijk laden of lossen van goederen."

Gelet op de verklaring van de verbalisant en hetgeen namens de betrokkene was aangevoerd, ging het hof ervan uit dat het voertuig van de betrokkene gedurende enige tijd op een gelegenheid voor onmiddellijk laden en lossen heeft gestaan, terwijl de betrokkene een televisie naar de Mediamarkt heeft teruggebracht en in de winkel enige tijd heeft moeten wachten voordat hij geholpen kon worden. Naar het oordeel van het hof was in dit geval sprake van parkeren, nu de door de betrokkene beschreven handelingen niet vallen aan te merken als het onmiddellijk laden of lossen van goederen. De enkele omstandigheid dat er kennelijk meer dan 10 minuten nodig waren om de televisie bij de Mediamarkt af te leveren, brengt reeds mee dat van de vereiste onmiddellijkheid geen sprake meer is. Het voertuig van de betrokkene heeft niet uitsluitend stilgestaan zo lang als nodig was voor het ononderbroken verrichten van het geheel van handelingen dat redelijkerwijs noodzakelijk was om de televisie uit het voertuig te halen en aan de geadresseerde af te geven.

Rechts inhalen

Het hof heeft onder meer zich uitgelaten over het begrip "file" in artikel 13 van het RVV 1990, daartoe genoopt door een uitspraak van de kantonrechter te Assen in een zaak waarin een bestuurder van een personenauto een aantal auto's op de linkerrijstrook, die – indachtig de stelling dat je niet vroeg genoeg je positie in het inhaaltraject van een langzame rijder kunt innemen – daartoe de ruimte boden, rechts inhaalde. De kantonrechter overwoog dat een duidelijke maatstaf aan de hand waarvan kon worden vastgesteld of in het onderhavige geval sprake was van een file die rechts ingehaald mocht worden in de regelgeving (alsook



**Wanneer is sprake
van een file?**



“ ”

Eigen verantwoordelijkheid van de verkeersdeelnemers centraal gesteld.

..... ”

in de toelichting daarop) ontbrak, terwijl ook in de rechtspraak betreffende artikel 13 van het RVV 1990 geen norm was ontwikkeld waaruit kon worden afgeleid wanneer sprake is van een file. “In feite heeft de wetgever het aldus aan de verkeersdeelnemer overgelaten om te beoordelen of hij gerechtigd is een rij auto’s rechts te passeren. Daarbij dient het overige verkeer niet te worden gehinderd of in gevaar gebracht, zoals artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994 voorschrijft. Dat wordt betrokkene evenwel niet verweten.” De opvatting van de kantonrechter lijkt te stroken met de aan het RVV 1990 in vergelijking met het RVV 1966 gegeven invulling, zoals die uit het algemene deel van de Nota van toelichting op het RVV 1990 blijkt. Immers, het uitgangspunt is geweest deregulering en het centraal stellen van de eigen verantwoordelijkheid van de verkeersdeelnemers, met daarbij uitdrukkelijk de maatstaf dat ieder handelen, of dat nu betreft een in het reglement vervatte gedraging of dat voor de betrokken situatie geen concrete regel is gegeven, niet in strijd mag zijn met de verkeersveiligheid of de doorstroming van het verkeer, eventueel gesanctioneerd door het bepaalde in artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994. De vraag is echter of daarmee de invulling van een norm ook aan het oordeel van de individuele verkeersdeelnemer moet worden overgelaten. Het hof heeft daarom bij arrest van 12 november 2003 (ECLI:NL:GHLEE:2003:AO0788) een nadere invulling gegeven aan het begrip file en daarbij aangegeven dat in ieder geval sprake moet zijn van verkeer waarvan de doorstroming wordt belemmerd door ander verkeer en waarbij sprake is van een beperkte snelheid. Voorts is aangegeven dat daaronder niet valt de situatie als waarvan sprake was in het door de kantonrechter berechte geval, alsmede andere gevallen, waarin een andere verkeersdeelnemer handelt in strijd met het gebod om zoveel mogelijk rechts te rijden.

ECLI:NL:GHLEE:2009:BK5528 ging over een ander geval van rechts inhalen. De betrokkene voerde het volgende aan. Vanaf Hoek van Holland richting Dordrecht wordt op de A20 ter hoogte van hectometerpaal 32,3 het einde van de 80-kilometerzone aangegeven. De daarna geldende maximumsnelheid is 100 km/h. De betrokkene stelde dat in een 80-kilometerzone veel voertuigen naast elkaar rijden, omdat dezelfde snelheid wordt aangehouden. Dit was naar zijn mening ook destijds het geval. Bij het bereiken van hectometerpaal 32,3 heeft de betrokkene zijn snelheid verhoogd richting de toegestane snelheid. Nu hij zijn snelheid eerder heeft verhoogd dan het links naast hem rijdende voertuig, was hij van mening dat geen sprake was van inhalen. De verbalisant reed op de meest linker rijstrook en verklaarde: op het moment dat ik van rijstrook wilde wisselen en mijn voertuig zijdelings verplaatste werd ik rechts ingehaald, waardoor ik terug moest sturen, het voertuig van de betrokkene reed dus op de middelste rijstrook. Het hof overwoog dat, nu de betrokkene naast een op de linkerrijstrook rijdend voertuig heeft gereden en hij zijn snelheid heeft verhoogd waardoor hij het op de linkerrijstrook rijdende voertuig voorbij is gereden, sprake is van

‘inhalen’ zoals bedoeld in artikel 11, eerste lid, van het RVV 1990.

Ook ten aanzien van een andere vorm van rechts inhalen heeft het hof zich uitgelaten, te weten het inhalen met gebruikmaking van de uit- of invoegstrook. Artikel 11, vierde lid, van het RVV 1990 biedt de mogelijkheid voor verkeer, dat zich rechts van de blokmarkering bevindt, verkeer dat zich links daarvan bevindt, in te halen. Bij arrest van 8 april 2011 (ECLI:NL:GHLEE:2011:BQ4451, VR 2012/23) heeft het hof uitgelegd dat alleen verkeer, dat vanaf de invoegende weg op de invoegstrook rijdt, zich op de invoegstrook bevindt, niet de bestuurder, die vanaf de doorgaande weg de invoegstrook gaat berijden om na een inhaalmanoeuvre weer terug te keren op de doorgaande weg. Hetzelfde geldt uiteraard ten aanzien van de uitvoegstrook.

Min of meer de omgekeerde situatie was aan de orde in ECLI:NL:GHLEE:2011:BR2137, VR 2012/24. De verbalisant reed op de A15 rijstrook 1 te Hoogvliet toen hij ter hoogte van hectometerpaal 46,0 zag dat de betrokkene rechts inhaalde via de met blokmarkering gemarkeerde afslag om vermoedelijk af te slaan naar Hoogvliet. Zelf reed de verbalisant op rijstrook 1. Bij het inrijden van de tunnel zag de verbalisant dat de betrokkene in de tunnel de afslag verliet naar rijstrook 2 om een weggebruiker die langzamer reed links in te halen. Het verkeer in de tunnel stagneerde in verband met spitsdrukten en de verbalisant stelde dat hij de betrokkene niet de afslag naar Hoogvliet had zien nemen. Naar het oordeel van het hof was in dit geval niet komen vast te staan dat de gedraging is verricht. Het hof nam hierbij in aanmerking dat de verbalisant aangaf dat de betrokkene drie voertuigen rechts had ingehaald bij de blokmarkering. Aangezien niet anders blijkt dan dat de betrokkene met gebruikmaking van de uitrijstrook de doorgaande rijbaan heeft verlaten in de richting van Hoogvliet, bevond de betrokkene zich rechts van de blokmarkering, zodat hij bestuurders die zich links van die blokmarkering bevonden mocht inhalen. Dat de betrokkene daarbij tijdelijk de doorgaande rijbaan is gaan berijden, met als kennelijk doel het links inhalen van een langzamer rijdend voertuig op de uitrijstrook, brengt niet mee dat de betrokkene de onderhavige gedraging heeft verricht. Hierbij merkte het hof op dat indien zulks plaatsvindt ter plaatse waar dwangpijlen op de uitrijstrook zijn aangebracht, het verbod in artikel 78, tweede lid, van het RVV 1990 geldt.

Kampeerauto

De maximumsnelheid voor kampeerauto’s met een maximum massa van meer dan 3500 kg op auto-wegen en autosnelwegen is bij besluit van 17 maart 2008 (Stb. 2008, 90) verlaagd tot 80 km/h. Deze wijziging is op 1 mei 2009 in werking getreden. Tot die tijd gold voor dergelijke voertuigen een maximumsnelheid van 120 km/h, waarover het volgende arrest ging (Hof Leeuwarden 21 juli 2005, ECLI:NL:GHLEE:2005:AU1557, VR 2006/3). Het hof werd geconfronteerd met de vraag welke maximumsnelheid gold voor een kampeerauto met een

toegestane maximum massa van meer dan 3500 kilogram. Ondanks de duidelijke bedoeling van de wetgever dat de maximumsnelheid gelijk zou moeten zijn aan die van een vrachtauto, oordeelde het hof dat het RVV 1990 daarin niet voorzag. “Gelet op het karakter van het RVV 1990 als stelsel van gedragsregels die voor de verkeersdeelnemer herkenbaar en uitvoerbaar moeten zijn, (kan) niet worden aanvaard, dat een gedragsregel voor bepaalde voertuigen is gebaseerd op een begripsbepaling die niet aansluit bij het spraakgebruik, noch bij de aard van de voertuigen, noch bij de begripsbepalingen van die voertuigen in andere (formele of materiële) wetten”.

Een andere uitspraak (ECLI:NL:GHARL:2015:7231, opgenomen in dit nummer onder nummer VR 2016/56) ging over parkeren op een parkeerplaats waarbij vermeld stond: “alleen voor campers”. Via de meldkamer had de verbalisant vastgesteld dat het betrokken voertuig niet bij de RDW stond geregistreerd als camper, maar als bedrijfsvoertuig, en dus niet tot de aangewezen categorie voertuigen behoorde. De betrokkene stelde dat gekeken moet worden naar de inrichting van het voertuig en dat de registratie bij de RDW niet bepalend is. Het hof overwoog onder meer dat in de Nota van toelichting bij artikel 24, eerste lid, onder d, sub 1, van het RVV 1990 – waarin staat de bestuurder zijn voertuig niet mag parkeren op een parkeerplaats voor zover zijn voertuig niet behoort tot de op het (onder)bord aangegeven categorie – is opgemerkt: “Uit een oogpunt van handhaving en duidelijkheid voor de weggebruiker zal de wegbeheerder er voor moeten zorgen dat slechts uiterlijk herkenbare groepen voertuigen worden aangegeven”. Het RVV 1990 bevat geen definitie van het begrip camper of kampeerwagen, maar de Regeling voertuigen wel. De Regeling voertuigen strekt ter uitvoering van hoofdstuk III en IV van de WVV 1994, waar het gaat over de toelating en goedkeuring van voertuigen en om de rijvaardigheid en de rijbevoegdheid. Het RVV 1990 is gestoeld op de artikelen 2 en 12, eerste en derde lid, van de WVV 1994 en gaat over verkeersregels en verkeers tekens. Gelet op het verschil in strekking tussen de beide regelingen, oordeelde het hof dat de definitie in de Regeling voertuigen en de registratie van een voertuig op basis van deze regeling bij de RDW niet bepalend kan zijn voor de uitleg van het gestelde bij of krachtens het RVV 1990.

Vasthouden mobiele telefoon

Het vasthouden van een mobiele telefoon is door het hof extensief geïnterpreteerd met een beroep op de Nota van Toelichting, inhoudend dat het begrip “vasthouden” in de zin van artikel 61a van het RVV 1990, met het oog op de verkeersveiligheid en de mogelijkheid tot handhaving, ruim moet worden uitgelegd. Zo valt daaronder het de telefoon ter hand nemen om die na gebruik uit te zetten (Hof Leeuwarden 19 mei 2010, ECLI:NL:GHLEE:2010:BN3802), het continu vasthouden van het oortje van de handsfree set (Hof Leeuwarden 24 augustus 2006, ECLI:NL:GHLEE:2006:AZ5407) en het via een speci-

aal systeem de telefoon om de linker pols bevestigd hebben (ECLI:NL:GHLEE:2006:AV3538, VR 2006/60).

Ook de beslissing van de kantonrechter te Utrecht van 20 december 2010 (ECLI:NL:RBUTR:2010:BO7569, VR 2011/68), waarbij het klemmen van de telefoon tussen de hoofddoek en het oor als vasthouden is bestempeld, is door het hof bevestigd (zie ook ECLI:NL:GHARL:2013:3138, VR 2013/103).

In ECLI:NL:GHARL:2014:7293 voerde de betrokkene aan dat hij niet een mobiele telefoon, maar een handsfree set in zijn handen had en dat dat niet kan gelden als het tijdens het rijden een mobiele telefoon vasthouden. Hij zei die in handen te hebben genomen, omdat het geluid van de set zacht stond en hij het geluid niet goed kon horen. Het hof vond dat ook dit onder het begrip ‘vasthouden’ dient te worden begrepen. Het op deze wijze gebruik maken van de handsfree set is zowel naar aard als naar ratio te beschouwen als het vasthouden van een mobiele telefoon, omdat hier eveneens sprake is van “handmatig telefoneren en het gelijktijdig besturen van het motorvoertuig”. Ook een mobiele telefoon zonder simkaart die alleen gebruikt wordt als navigatiesysteem is een mobiele telefoon in de zin van artikel 61a van het RVV 1990 (zie ECLI:NL:GHLEE:2011:BQ6733). Het hof vond echter de opvatting van de officier van justitie dat ook het vasthouden van de afstandsbediening van een navigatieapparaat onder artikel 61a van het RVV 1990 valt, te ver gaan (ECLI:NL:GHLEE:2010:BN3861).

Donker getinte autoruiten

Op 16 november 2011 (ECLI:NL:GHLEE:2011:5200, VR 2012/95) heeft het Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden een arrest gewezen waarin een aantal aspecten van de zogenaamde Tintman aan de orde kwam. De betrokkene werd verweten op de voorste zijruiten van zijn auto uitzicht belemmerende voorwerpen, te weten een folie, te hebben aangebracht.

De betreffende gedraging betrof een overtreding van de ten tijde van de gedraging nog geldende artikelen 5.1.1 onder c en 5.4.2 onder b van het Voertuigreglement. Ingevolge deze artikelen mogen de voorruit en zijruiten van personenauto's niet zijn voorzien van onnodige voorwerpen die het uitzicht van de bestuurder belemmeren. Bij gebreke van een nadere uitwerking van deze bepaling waar het lichtdoorlaatbaarheid aangaat, bevestigde het hof de eerder uitgezette lijn dat gegeven de noodzaak dat naar objectieve maatstaven kan worden vastgesteld of de lichtdoorlaatbaarheidbeperkende folie het uitzicht van bestuurders ook daadwerkelijk belemmert, aangesloten dient te worden bij de eisen die Richtlijn 92/22/EEG daaromtrent stelt, te weten een lichtdoorlaatbaarheid van voorruit en zijruiten van respectievelijk 75% en 70%. Op 1 mei 2009 is de Regeling Voertuigen in werking getreden, en daarin wordt thans bepaald dat de lichtdoorlaatbaarheid van de voorruit en de naast de bestuurderszitplaats aanwezige ruiten niet minder dan 55% mag bedragen. Het hof sluit ook voor oude

“
Tussen een hoofd-
doek klemmen van
een telefoon is ook
vasthouden.

. ”

gevallen aan bij deze thans in de wet geregelde norm van 55%.

De meting van lichtdoorlaatbaarheid van autoruiten vindt plaats met een technisch meetmiddel, de zogenaamde Tintman. De betrokkene betwistte de betrouwbaarheid van het meetmiddel. De Tintman is niet opgenomen in de Regeling meetmiddelen politie. De omstandigheid dat een meetmiddel niet is opgenomen in een wettelijke regeling brengt op zichzelf genomen nog niet met zich mee dat daarvan door de politie geen gebruik mag worden gemaakt. De Hoge Raad heeft zich in die zin al eerder uitgelaten in een arrest van 22 augustus 2000 (ECLI:NL:HR:2000:AA6827, VR 2000/150 m.nt. Si). Een rechter kan de met een dergelijk meetmiddel verkregen resultaten bij zijn oordeel betrekken, maar moet – indien daaromtrent verweer wordt gevoerd – wel doen blijken van een onderzoek naar de vraag of het meetmiddel voldoet aan, en is gebruikt met inachtneming van, de daaraan uit een oogpunt van betrouwbaarheid te stellen eisen.

Het hof heeft geoordeeld dat de Tintman aan deze eisen voldoet. Daarbij is aansluiting gezocht bij de ‘Eisen lichtdoorlaatbaarheidsmeters’ die in aanvulling op het concept ‘Voorschriften meetmiddelen politie’ zijn geformuleerd. Het NMI heeft op 2 november 2009 een voorlopige (typekeurings)verklaring afgegeven dat de Tintman voldoet aan de vermelde aanvullende eisen. Overigens kon een definitieve goedkeuringsverklaring niet worden afgegeven, omdat de Voorschriften meetmiddelen politie zich in de conceptfase bevonden, en zich thans nog steeds bevinden. Naar het oordeel van het hof behelzen deze voorschriften niettemin voldoende algemene en specifieke waarborgen ten aanzien van bouw, gebruik en meting om de betrouwbaarheid van een lichtdoorlaatbaarheidsmeter te garanderen. Het hof heeft daarbij gewezen op voorschriften ten aanzien van de controle van het meetmiddel op de juiste werking, ten aanzien van de constructie, waarbij de plaatsing van de zender en de ontvanger, alsmede omgevingslicht een verwaarloosbare invloed heeft op het meetresultaat, alsmede dat de lichtdoorlaatbaarheid wordt bepaald uitgaande van de genormeerde spectrale gevoeligheidskromme van het menselijk oog bij daglicht.

In de op 1 januari 2010 inwerking getreden Aanwijzing meting lichtdoorlatendheid (registratienummer 2009Ao25, Staatscourant 19482, 17 december 2009) van het Openbaar Ministerie zijn voorts eisen opgenomen ten aanzien van de wijze van meten en de eisen te stellen aan de aankondiging van beschikking. Bepaald is dat de te meten ruit op drie verschillende plaatsen moet worden gemeten en dat de gemiddelde waarde wordt gecorrigeerd met een vaste correctie van 5% transmittantie. De gemiddelde gemeten waarde per ruit en de gemiddelde gecorrigeerde waarde dienen op de aankondiging van beschikking te worden genoteerd. Het hof heeft dit voorschrift, in verband met de controle op de wijze waarop een meting is uitgevoerd, of de waarde correct is berekend en de correctie juist is toegepast, aldus uitgelegd dat een verba-

sant gehouden is alle drie de meetresultaten in het brondocument te vermelden. De aldus door het hof in de jurisprudentie ingezette lijn is bestendigd in uitspraken van 4 januari 2012 (ECLI:NL:GHLEE:2012:25), 16 januari 2012 (ECLI:NL:GHLEE:2012:265) en 16 februari 2015 (ECLI:NL:GHARL:2015:1058).

Rood verkeerslicht

De volgende zaak ging over de waarneming door de verbalisant dat de betrokkene niet voor het rode verkeerslicht zou zijn gestopt. De verbalisant had in een proces-verbaal van bevindingen beschreven: Ik zag tijdens het oprijden dat een voertuig van links over de Euregioweg de T-kruising naderde en zonder te stoppen de T-kruising opreed. Het verkeerslicht van de rijstrook waar ik zelf op reed straalde toen al zeker 3 seconden groen licht uit. Hieruit concludeer ik dat de bestuurder rood licht moet hebben gehad. Verder verklaarde de verbalisant dat hij geen direct zicht had op dit verkeerslicht. In ECLI:NL:GHARL:2015:5337 (opgenomen in dit nummer onder nummer VR 2016/57) overwoog het hof dat het hem ambtshalve bekend is dat verkeersregelininstallaties (tegenwoordig) soms zodanig zijn afgesteld dat de ontruimingstijd nul of zelfs negatief kan zijn. De verklaring van de verbalisant werd daarom onvoldoende geacht. Weliswaar is niet vereist dat hij zicht had op het betreffende verkeerslicht, maar hij had direct na de waarneming kunnen controleren hoe de lichten zijn afgesteld, of vermelden hoe de verkeerslichten blijken de specificaties van de verkeersregelininstallatie zijn afgesteld.

Diplomatieke onschendbaarheid

De laatste in deze bijdrage te bespreken zaak betreft niet het materiële verkeersrecht, maar is voor de handhaving van de WAHV wel interessant. Een rechter bij het Internationaal Gerechtshof aan wie een administratieve sanctie was opgelegd wegens een verkeersovertreding beriep zich op zijn immuniteit. De kantonrechter had de sanctie vernietigd. Hiertegen was de officier van justitie in hoger beroep gekomen. Hij voerde aan dat het Verdrag van Wenen inzake diplomatiek verkeer meebrengt dat een opgelegde sanctie niet in rechte afdwingbaar is, maar dat de sanctie terecht was opgelegd, omdat het Verdrag van Wenen onverlet laat dat ook diplomaten zich onverkort dienen te houden aan de wetten en regels van de ontvangende staat.

Het hof overwoog het volgende (zie ECLI:NL:GHARL:2014:7398, VR 2014/166). Ingevolge artikel 31 van het Verdrag van Wenen geniet de diplomatieke ambtenaar immuniteit ten aanzien van de rechtsmacht in strafzaken van de ontvangende staat. Hij geniet eveneens immuniteit ten aanzien van de burger- en administratiefrechtelijke rechtsmacht. De leden van het Internationaal Gerechtshof genieten in de uitoefening van hun functie diplomatieke voorrechten en immuniteiten. Tussen de president van het Internationaal Gerechtshof en de Minister van Buitenlandse zaken

“
**Genormeerde
spectrale gevoelig-
heidskromme van
het menselijk oog
bij daglicht.**

. ”

is vastgelegd dat de leden van het Hof in het algemeen dezelfde behandeling genieten als de hoofden van diplomatieke missies. Het gerechtshof Arnhem-Leeuwarden concludeerde dat aan de rechter bij het Internationaal Gerechtshof geen administratieve sanctie kan worden opgelegd. Het betoog van de officier van justitie dat wel een sanctie kan worden opgelegd, maar dat deze vervolgens niet ten uitvoer kan worden gelegd is niet juist. Het hof merkte ten overvloede nog op dat dit onverlet laat dat, hoewel naleving niet kan worden afgedwongen, ook geprivilegieerden zich onverkort dienen te houden aan de wetten en regels van de ontvangende staat.

“
Ook geprivilegieerden moeten zich houden aan de wetten en regels van de ontvangende staat.
..... ”