

Strafrechtelijke aanspraak verkeersdelicten

Een uitgebreide boekbespreking

Mr. A.E. Harteveld *



* Advocaat-Generaal bij de Hoge Raad der Nederlanden, redacteur Verkeersrecht.

1. Inleiding

Al in juli 2015 verscheen, in het Engels, het boek *Criminal Liability for Serious Traffic Offences, Essays on Causing Death, Injury and Danger in Traffic*. Het boek bevat bijdragen die zijn gebundeld naar aanleiding van het eerder in Groningen, onder auspiciën van de Rijksuniversiteit aldaar gehouden congres over de strafbaarstelling van ernstige verkeersdelicten in een aantal landen in Europa. Meer specifiek zijn dat, behalve Nederland, Engeland en Wales, Frankrijk, Duitsland en Spanje. De strafbaarstellingen in die landen lopen nogal uiteen en dat wijst erop dat – ondanks de op het gebied van de ordening van het wegverkeer bestaande sterke uniformerende tendens van internationale oorsprong – er geen eenstemmigheid bestaat binnen Europa over de repressieve aanpak van (zware) verkeersovertredingen. Dat die verschillen (deels) in kaart zijn gebracht, is een verdienste van de bundel. Bij die constatering moeten wij het echter niet laten. De belangrijkste reden om – helaas met vertraging – wat ruimer aandacht te besteden aan het boek ligt in de onverminderde actualiteit van het onderwerp.

kelijkheid voor ernstige

Die actualiteit is alleen maar toegenomen en de vraag naar hoe het in Nederland staat met de strafbaarstelling van verkeersmisdriven staat momenteel prominent op de (politieke) wetgevingsagenda. Eind december 2016 verscheen het verslag van wetenschappelijk onderzoek dat is uitgevoerd door INTERVICT (Tilburg University) in opdracht van het Fonds Slachtofferhulp.¹⁾ Slachtoffers vinden de opgelegde straffen te laag, zo leidde het Fonds Slachtofferhulp daaruit af.²⁾ En juist voor de zomer van 2017 verscheen, in opdracht van het WODC, een rapport van de Rijksuniversiteit Groningen, onder de titel *Ernstige verkeersdelicten*.³⁾ Onderzoek is gedaan naar de straftoemeting ter zake van ernstige verkeersdelicten en het wettelijk kader waarin deze plaatsvindt. Wat dat laatste betreft – het gaat dan om de vormgeving van de strafbaarstellingen van ernstige verkeersovertredingen c.q. misdrijven – is de uitkomst (onder meer) dat het wenselijk lijkt, bijvoorbeeld in een nieuw artikel 5a WVV 1994, een misdrijf in te voeren dat zeer gevaarlijk rijgedrag dat geen (ernstige) gevolgen heeft gehad strafbaar stelt. Daarbij is verwezen naar de Duitse strafbaarstelling in Par. 315c StGB (Strafgesetzbuch). Een vergelijkbare strafbaarstelling zou kunnen zien op de weggebruiker die (opzettelijk of culpoos), zonder rekening te houden met andere weggebruikers, één of meer concreet opgesomde gedragsregels in ernstige mate schendt, terwijl daarvan levensgevaar of gevaar voor zwaar lichamelijke letsel voor een ander te duchten is. Verder vraagt het rapport aandacht voor de niet zeer gelukkige vormgeving van het centrale schuld-misdrijf in het verkeer, art. 6 WVV 1994, op het punt van de strafverzwaring bij roekeloosheid. Tegen deze achtergrond biedt de beschouwing in de bundel van een aantal belangrijke Europese rechtstelsels op het gebied van het verkeersstrafrecht waardevol materiaal om te komen tot een eventuele nadere invulling van het Nederlandse verkeersstrafrecht.

2. Enkele Nederlandse uitgangspunten voor strafbaarstelling van ernstige verkeersovertredingen

Ter inleiding biedt de bundel een meer overkoepelende beschouwing van de hand van de

redacteuren van de bundel, Alwin van Dijk, hoofddocent strafrecht aan de Groningse rechtenfaculteit, en Hein Wolswijk, (thans) hoogle-raar strafrecht aan diezelfde Faculteit, waarin zij ingaan op een vijftal belangrijke, meestal normatieve vragen waarvoor de wetgever op het gebied van het verkeersstrafrecht zich geplaatst vindt. De eerste vraag is die naar de strafbaarstelling van lichte, weinig verwijtbare verkeersgedragingen waardoor niettemin ernstige gevolgen zijn ontstaan. Veel verkeersdelicten worden begaan door tamelijk gewone mensen die – tot op dat moment – als goed bedoelende burgers kunnen worden beschouwd. Eenmaal in het blikveld van het strafrecht aanbeland kunnen deze burgers worden geconfronteerd met zware straffen die normaal alleen zware criminelen treffen. De tweede vraag is hoe om te gaan met ernstig verwijtbaar gedrag dat juist niet tot ernstige gevolgen heeft geleid. De strafrechtelijke stelsels worstelen ook met die vraag. Dan is er de vraag hoe met gevaarzettend gedrag als zodanig om te gaan, met name geïllustreerd aan de hand van het rijden onder invloed. Moet daaraan ook een inhoudelijk bestanddeel worden verbonden, zoals in Duitsland het geval is, waardoor moet worden bewezen dat de bestuurder daadwerkelijk minder goed in staat was zijn voertuig te besturen? Of volstaat voor strafbaarheid een ‘objectieve’ toets zoals het gemeten bloed- of ademgehalte. Verder zijn er gevaarzettende gedragingen die zo goed als buiten de ‘scope’ van het echte strafrecht vallen, zoals ernstige overschrijding van de maximumsnelheid. Waarom is dat zo? Een vierde punt is of nog nader gedifferentieerd moet worden op het punt van de schuld van de bestuurder, zodra een zekere mate van verwijtbaarheid bestaat. In Nederland kennen we de specificatie van de roekeloosheid ten opzichte van de ‘gewone’ schuld terwijl in Duitsland een tweeslag bestaat tussen het opzettelijk in gevaar brengen en de gevaarzetting door nalatigheid. Als vijfde en laatste punt werpen Wolswijk en Van Dijk de vraag op in hoeverre het strafrecht specifiek moet worden toegesneden op het verkeer. Een aspect daarvan is bijvoorbeeld de vraag naar de verhouding tussen het commune strafrecht en het verkeersstrafrecht. Zijn de verschillen die daartussen bestaan gerechtvaardigd, zoals bijvoorbeeld op het punt van het in Nederland bestaande aanmerkelijke verschil in de maximumstraf voor het algemene schuld-misdrijf in het Wetboek van Strafrecht (art. 307) en het schuld-misdrijf van art. 6 WVV 1994?



Niet zeer gelukkige vormgeving van het centrale schuld-misdrijf in het verkeer, art. 6 WVV 1994.



1. Suzan van der Aa, Marc Groenhuijsen e.a., *Verkeersslachtoffers. Over de strafrechtelijke reactie op (ernstige) verkeersdelicten*, Tilburg, december 2016.
2. <https://www.fondsslachtofferhulp.nl/uitkomsten-onderzoek-strafrechtelijke-reactie-op-verkeersdelicten/>
3. Prof. mr. H.D. Wolswijk, mr. A. Postma en prof. mr. B.F. Keulen, *Ernstige verkeersdelicten*, WODC, 2017.

3. De stand van zaken in Nederland

Het Nederlandse verkeersstrafrecht wordt vervolgens nader besproken door Hein Wolswijk. Hij stelt in zijn conclusie vast dat er in Nederland uiteindelijk slechts één delict met een substantiële strafbedreiging is dat specifiek betrekking heeft op de ernstige verkeersovertredingen en dat is art. 6 WVV 1994, dat het door schuld veroorzaken van een verkeersongeval betreft met ernstige, in de wet omschreven gevolgen zoals de dood of lichamenlijk letsel van een ander. Aan die vaststelling is een behandeling vooraf gegaan van art. 5 WVV 1994, het veroorzaken van gevaar op de weg dat als bekend geen misdrijf maar een overtreding (in Nederlandse strafrechtelijke zin) oplevert en dat een naar verhouding laag strafmaximum kent. Als (abstract) gevaarzettend delict behandelt hij ook rijden onder invloed, nog steeds grotendeels gekoppeld aan het gebruik van alcohol maar, zoals hij al aangeeft, met een uitbreiding naar het gebruik van (andere) middelen die de rijvaardigheid beïnvloeden zoals (soft)drugs. Bij het misdrijf van art. 6 WVV 1994 keert dat rijden onder invloed terug als strafverzwarende omstandigheid wat – zo zeg ik er even bij – bijdraagt aan de lastige invulling van het begrip ‘roekeloosheid’ dat eveneens als strafverzwarende omstandigheid in art. 6 een plaats moest krijgen. Wolswijk stelt terecht dat het hier niet om een delict gaat dat het eigenlijke verkeersgedrag reguleert, maar een aspect van de bestuurder betreft. Niettemin is deze strafbaarstelling als – abstract – gevaarzettingsdelict van groot belang voor de handhaving van de verkeersveiligheid. Mijn constatering is dat er binnen Europa geen totale overeenstemming over de precieze invulling daarvan bestaat. Licht in Nederland de drempelwaarde voor de inschakeling van het strafrecht bij gewone (niet-beginnende) bestuurders op (omgerekend naar bloedalcoholgehalte) 0,5 promille, in Engeland en Wales is dat maar liefst 0,8 promille.⁴ Op dat punt is dus al een partiële Brexit gerealiseerd. Verder besteedt Wolswijk aandacht aan de problematiek van het vervolgen van ernstige verkeersmisdragingen langs de weg van het commune strafrecht, met name via de strafbaarstelling van doodslag (art. 287 Sr). Dat punt komt later in de bundel nog terug, in de bijdrage van Alwin van Dijk. In zijn verdere behandeling van het centrale schuld misdrijf art. 6 WVV 1994 komen bij Wolswijk vervolgens de moeilijke punten die bij de toepassing daarvan een rol spelen aan bod. Het gaat daarbij vooraleerst om de ondergrens van de schuld. Complicerende factor is dat niet *culpa levis* – lichte schuld – is vereist maar *culpa lata* – aanmerkelijke schuld. Hoewel de Hoge Raad enkele aanwijzingen heeft gegeven voor invulling van het bestanddeel schuld, worstelen de lagere rechters nog steeds met de invulling ervan, is zijn indruk. Ruim aan bod komt het begrip roekeloosheid, dat sinds 2006 als strafverzwarende omstandigheid in art. 6 WVV 1994 is te vinden. De hoofdrol voor de invulling

daarvan speelt de Hoge Raad – en die verhoudt zich op dat punt moeilijk tot de wetgever en lijkt een eigen weg te hebben ingeslagen die neerkomt op ‘uitkleding’ van het begrip roekeloosheid. In het algemeen benadrukt Wolswijk – ook ter attentie van de buitenlandse lezers – dat bij art. 6 WVV 1994 niet slechts schuld aan een verkeersongeval is vereist maar ook het intreden van bepaalde gevolgen, zoals de dood of zwaar lichamenlijk letsel. In dat opzicht is er dus (ook) een ‘gat’ in het Nederlandse systeem dat inhoudt dat bij het (door een gelukkig toeval) uitblijven van dergelijke gevolgen er geen misdrijf is gepleegd en slechts teruggevallen kan worden op de aanmerkelijk lichter strafbaar gestelde overtreding van art. 5 WVV 1994. Die conclusie kan door mij worden onderschreven en ik wil daarbij nog wijzen op een punt dat dit verschil in strafbaarstelling nog wat lastiger te plaatsen maakt, namelijk de manier waarop in art. 6 WVV 1994⁵ de voor strafbaarheid vereiste gevolgen zijn gedefinieerd. Daaronder valt – in uitbreidende zin – ook zodanig lichamenlijk letsel dat daaruit tijdelijke ziekte of verhindering in de uitoefening van de normale bezigheden ontstaat. Daarmee is de reikwijdte van het delict behoorlijk uitgebreid. Of die extra gevolgen normatief gezien wel in het verlengde liggen van dood of zwaar lichamenlijk letsel is voor mij de vraag. Het toeval lijkt zo een nog grotere rol te spelen. Ook de begrenzing van die gevolgen is problematisch. De vraag of het slachtoffer gedurende enige tijd bepaalde hobby’s niet heeft kunnen uitoefenen, sluipt op die manier de rechtszaal binnen.⁶ Of de uitkomst van dergelijke discussies nu de doorslag moet geven tussen misdrijf of overtreding lijkt mij kwestieus.

4. Engeland en Wales

De bijdrage in de bundel over het verkeersstrafrecht in Engeland en Wales is van de hand van Sally Kyd Cunningham, professor aan de Universiteit van Leicester en voor zover ik zie ongeveer de enige in Groot-Brittannië die zich op wetenschappelijke wijze met het verkeersstrafrecht bezig houdt.⁷ Een belangrijk deel van haar beschrijving van het (kort gezegd) Engelse strafrecht is gewijd aan de uitbreiding van de strafbaarstellingen in de Road Traffic Act 1988 die via de Road Safety Act van 2006 tot stand is gekomen. De aan de common law ontsproten strafbaarstelling van ‘murder’ en ‘manslaughter’ (globaal te vertalen als ‘resp. doodslag en dood door schuld’) behandelt zij kort – de weg die tot bestraffing voor die delicten leidt, lijkt slechts theoretisch te bewandelen en dat gebeurt mede niet omdat de specifieke verkeersdelicten voldoende speelruimte bieden qua bewijs en tevens de oplegging van aanzienlijke vrijheidsstraffen mogelijk maken. Die delicten behandelt zij in ruime omvang. Al vanaf 1956 was in de Road Traffic Act⁸ voorzien in een gevolgsdelict, in de vorm van Causing Death by Dangerous Driving.⁹ In 2006¹⁰ kwam daar bij: Causing



De ondergrens van schuld.



4. P. 52.
5. En overigens ook in art. 308 Sr, dat in 2006 (ook) op dit punt is gelijkgetrokken met art. 6 WVV 1994.
6. Vgl. de conclusie van de A-G Knigge vóór HR 1 november 2005, ECLI:NL:HR:2005:AU1959, VR 2006/134.
7. Zie van haar: Sally Cunningham, *Driving Offences; Law, Policy and Practice*, 2008 en, in dit tijdschrift, *Vervolging van lichte verkeersdelicten in Engeland en Wales*, VR 2016/50.
8. Section 2.
9. Het is nuttig er op te wijzen dat ‘dangerous driving’ als gronddelict, dus zonder de kwalificerende gevolgen, ook nog steeds een offence oplevert, art. 2 Road Traffic Act (RTA), waarvoor fikse straffen – tot 2 jaar gevangenisstraf – opgelegd kunnen worden.
10. Section 2A.

Death by Careless Driving.¹¹) Het verschil tussen beide is uiteraard de schuldgraad: het zwaardere dangerous versus het lichte careless driving. Careless driving als zodanig, dus zonder gevolgen, was voor 2006 ook wel strafbaar, in de vorm van ‘driving without due care and attention’ maar alleen als een overtreding waarop een geldboete mogelijk was. De ernst van de mogelijke (fatale) gevolgen van dergelijk onoplettend rijden bleef zo buiten het blikveld, wat als een ‘gat’ in de strafrechtelijke handhaving werd gezien – vandaar de introductie van het nieuwe delict. Causing death by dangerous driving is het zwaarst aangezet. Het delict kan ook alleen maar bij de Crown Court (met jury) worden aangebracht. De bestuurder maakt zich daaraan schuldig als – zoals de wet zelf definieert – (a) the way he drives falls far below what would be expected of a competent and careful driver, and (b) it would be obvious to a competent and careful driver that driving in that way would be dangerous. Het gedrag moet dus *ver* beneden de norm van voorzichtig rijden vallen. Bij careless driving is dat simpelweg: *beneden* de norm van voorzichtig rijgedrag. Het delict is voorts lichter in die zin dat ook de magistrates’ court erover kan oordelen. Nuttig is dat de auteur voor de invulling van beide begrippen mede verwijst naar de richtlijnen van de CPS,¹² waarin soorten (kwalijk) verkeersgedrag worden opgesomd die de norm bij beide delicten nader specificeren. Bij Dangerous Driving is dat bijv. racen of een wedstrijd houden op de weg, agressief inhaalgedrag, opzettelijk negeren van rood licht, rijden met zeer ongepaste snelheid, rijden zonder voldoende slaap of rust enz. Careless driving betreft minder erge verkeersfouten, zoals verkeerd inhalen, voorrangsfouten enz. Lastige overgangen blijven wel bestaan: aan de knoppen van de radio draaien of mobiel bellen als daardoor de bestuurder wordt afgeleid is ‘careless’, maar als de bestuurder daardoor op een gevaarlijke wijze wordt afgeleid kan dat als ‘dangerous’ driving worden gezien. Een verschil tussen beide soorten van gevaarlijk/onvoorzichtig rijgedrag is dat bij dangerous driving ook het daardoor veroorzaken van ‘serious injury’ onder het misdrijf valt, maar bij careless driving niet. Daarbij komen alleen de werkelijk fatale gevolgen in aanmerking. Daarbij wijst de auteur erop dat bij vervolging voor het lichtere delict er meestal een werkstraf uitrolt, wat door de nabestaanden wel eens moeilijk te verteren is. Toch acht zij deze situatie te prefereren boven die van vóór 2006, dus toen in de vervolging van de onoplettende bestuurder aan de dood van het slachtoffer op geen enkele strafrechtelijke manier een vertaling kon worden gegeven.

Naar ik meen terecht heeft Cunningham minder waardering voor een andere uitbreiding van de strafrechtelijke aansprakelijkheid voor ernstige gevolgen als gevolg van verkeersgedrag dat onder de maat is: dat betreft de aansprakelijkheid van de bestuurder die rijdt zonder rijbewijs of verzekering of aan wie de rijbevoegdheid is ontzegd. Wie in die situatie de dood van een

ander veroorzaakt, pleegt een misdrijf.¹³) Bij het hanteren van een onbegrensd causaal verband, zoals eerst het geval was bij de Engelse rechters, levert dat de bizarre uitkomst op dat een bestuurder, die wellicht niet eens wist dat hij zonder geldige verzekering reed, strafrechtelijk aansprakelijk was voor de dood van een andere verkeersdeelnemer die zelf de verkeersfout maakte. In de zaak *Hughes* besliste het Supreme Court echter in 2013 dat toch wel enige mate van verwijtbaarheid bij de (gediskwalificeerde) bestuurder is vereist, zij het dat deze niet zo ver hoeft te gaan als bij onvoorzichtig of onachtzaam rijgedrag. Volgens Cunningham is dat maar goed ook, want de wetgever was hier toch echt te ver doorgeschoten. Of die waarschuwing veel heeft geholpen valt te betwijfelen, want de Britse wetgever heeft in de Criminal Law and Justice Act van 2015 (c. 2) ook het door een bestuurder in dezelfde situatie veroorzaken van (zwaar)¹⁴ lichamelijk letsel onder de strafwet gebracht. Kennelijk wordt toch nog wel een afschrikkende werking van deze soort strafbaarstelling verwacht.

Aan het slot van haar bijdrage signaleert Cunningham voor Engeland en Wales een sterke tendens tot uitbreiding door de wetgever van de strafrechtelijke aansprakelijkheid in het verkeer, waarvan het eindpunt misschien nog niet in zicht is. Of dat daadwerkelijk bijdraagt aan veiliger verkeersgedrag is niet duidelijk. De belangrijkste oorzaak voor de toename van aansprakelijkheidsvormen lijkt volgens haar te liggen in de roep tot vergelding van het leed dat wordt veroorzaakt door de risico's van het wegverkeer. Zij wijst erop dat de manier waarop de Britse media hierover rapporteren wel eens een belangrijke aanjager voor deze kijk op het strafrecht zou kunnen zijn. Die opmerking is zeker prikkelend maar – vergeleken met andere landen, waaronder Nederland – is er denk ik eerder een gradueel verschil dan een wezenlijk onderscheid aanwezig.

5. Frankrijk

Over Frankrijk bericht Marie-Aimée Brajeux, die verbonden is aan de Queen Mary University of London. Zij start met een wat ruim uitgevallen overzicht van verkeersmaatregelen die voortvloeien uit de herziening van het verkeersrecht uit 2003. Voor de strafbaarheid van de ernstige verkeersmisdrijven wijst zij ons vervolgens als eerste de weg naar de Code Pénal (CP): die is namelijk in 2003 voorzien van een uitbouw bij een drietal traditionele commune gevolgsdelicten. Het door schuld veroorzaken van de dood, zwaar lichamelijk of minder zwaar letsel (waardoor arbeidsongeschiktheid ontstaat van minder dan drie maanden) leidt, als het gevolg is veroorzaakt door de bestuurder van een voertuig tot strafverzwaring. Art. 221-6 CP (dood door schuld) biedt daarvan een goed voorbeeld: in art. 221-6-1 CP is die strafverzwarende omstandigheid opgenomen. Daarbij viel het mij op dat het, anders dan de auteur met weinig precisie vermeldt, om



Roep tot vergelding van het door de risico's van het wegverkeer veroorzaakte leed.



11. Door de schrijfster steeds afgekort tot CDDD en CDCD wat voor mij vanwege de associaties met de agentest bij de opticien de leesbaarheid niet bevorderde.
12. De Crown Prosecution Service, oftewel het vervolgende orgaan in Groot-Brittannië en enigszins vergelijkbaar met het Nederlandse Openbaar Ministerie.
13. Section 3ZB Road Traffic Act.
14. Het gevolg is verschillend geformuleerd voor enerzijds Engeland en Wales (grievous bodily harm), en Schotland anderzijds (severe physical injury).



Alle varianten van onvoorzichtigheid en onachtzaamheid.



de bestuurder van een *motorrijtuig* moet gaan en wel een ‘véhicule terrestre à moteur’ wat dan het (lucht)vaartuig uitsluit.¹⁵ In een voetnoot (nr. 49) wijst de auteur erop dat een vervolging wegens (poging tot) moord of doodslag ook denkbaar is, mits de intentie om de ander te doden wordt vastgesteld. Hoeveel ruimte dat nu wel of juist niet biedt blijft helaas onbesproken. Gelukkig biedt de behandeling van de ‘culpoze’ (gevolgs) delicten wat meer handvatten. Anders dan in het Nederlandse recht hanteert het Franse strafrecht niet de in wezen louter kwalificatieve term ‘schuld’, maar bevatten de delicten een opsomming van ‘fouten’ die ‘schuld’ opleveren. In het Frans is dat, in art. 221-6 CP, ‘par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement’. Als ik het goed zie, omvat dat alle varianten van onvoorzichtigheid en onachtzaamheid. Van een min of meer zware of aanmerkelijke mate van schuld zoals in Nederland is in Frankrijk geen sprake.¹⁶ De kwalificatie luidt dan ‘homicide involontaire’. In de strafverzwarende variant van art. 221-6-1 CP komt daar dus het aspect van het besturen van een motorrijtuig bij en de maximumstraf wordt dan vijf in plaats van drie jaar. Het veroorzaken van minder zwaar lichamelijk letsel kent twee varianten die niet alleen op het punt van de hoedanigheid van de dader – wel/geen bestuurder – verschillen. Art. 222-20 CP stelt strafbaar het veroorzaken van dergelijk letsel door ‘la violation manifestement délibérée d’une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement’, dus door het duidelijk opzettelijk overtreden van kort gezegd veiligheidsvoorschriften. De verkeersvariant heeft een ruimere strekking: in art. 222-21 CP is die verzwaarde ernst van de overtreding niet nodig, daar volstaat de gewone ‘maladresse, l’imprudence’ etc. De straf wordt alsdan verwaard van één naar twee jaar. Met dit stelsel volstaat de Code Pénal echter niet: er zijn bij alle drie delicten nog extra strafverzwarende omstandigheden die als enige maar ook als twee of meer, tezamen voorkomend, de straf kunnen verhogen: het gaat dan om factoren als het onder invloed van alcohol of drugs verkeren c.q. de bijbehorende test weigeren, het rijden zonder geldig rijbewijs of tijdens ontzegging, overschrijding van de maximumsnelheid met meer dan 50 km/u en het doorrijden na ongeval. Strafverzwarend werkt ook nog het welbewust overtreden van een (ander) specifiek veiligheidsvoorschrift, maar wat daaronder meer concreet in de verkeerscontext wordt verstaan, geeft de auteur niet aan. Bijeen genomen – dus met meerdere stafverzwarende omstandigheden aanwezig – is een strafmaximum van 10 jaar mogelijk voor het door onvoorzichtigheid veroorzaken van de dood van een ander in het verkeer. De auteur wijdt vervolgens een aantal pagina’s aan het algemene leerstuk van de causaliteit in Frankrijk, maar komt tot de conclusie dat in verkeerszaken de uitkomst meestal goed te voorspellen is en het causaal verband tussen een verkeersfout en het (fatale) gevolg snel aangenomen wordt.

Als laatste waarschuwt Brajeux tegen overdreven verwachtingen die wellicht gewekt worden door de – in de laatste tijd vooral – opgelegde flinke vrijheidsstraffen voor verkeersmisdrijven. In 80% van de door haar onderzochte gevallen werd die straf geheel voorwaardelijk (‘suspendé’) opgelegd. Ondanks de ook in Frankrijk sterke publieke opinie die zich keert tegen gevaarlijk rijden met ernstige gevolgen, lijkt men zich erbij neer te leggen dat, zoals de auteur het bloemrijk stelt, een bechtiging van de gevangenis muren vanaf de binnenkant voor de bestuurder doorgaans achterwege blijft.

6. Duitsland

De Duitse aanpak van ernstige verkeersdelicten wordt beschreven door Ingke Goeckenjan, van (destijds) de Universiteit van Osnabrück.¹⁷ Anders dan in de andere landen lijkt de Duitse situatie stabiel: het verkeersstrafrecht is een van de weinige rechtsgebieden waarop al tientallen jaren geen wijzigingen zijn doorgevoerd. Het lijkt er dus op dat de aanpak van (zware) verkeersmisdrijven, ook in de ogen van de publieke opinie, bevredigend werkt. De auteur neemt met de lezer eerst enkele uitgangspunten van de Duitse strafrechtelijke aansprakelijkheid in het algemeen door, onder meer aan de hand van het rijden onder invloed (par. 316 StGB), waarbij een beroep op ontoerekeningsvatbaarheid juist als gevolg van de intoxicatie onder omstandigheden mogelijk is. Dat zie ik Nederland niet zo gauw gebeuren. Maar in Duitsland is er dan een andere strafbaarstelling voorhanden, waarbij juist het zichzelf in die geïntoxiceerde toestand brengen en vervolgens (daarvoor ontoerekeningsvatbaar zijnde) een strafbaar feit begaan een *zelfstandig* strafbaar feit oplevert, de zgn. Vollrausch, par. 323a Strafgesetzbuch (StGB). Het Duitse ‘drink driving’ is overigens niet rechtstreeks gecorreleerd aan de overschrijding van een bepaalde bloed/ of ademwaarde van alcohol. Die gelden in de jurisprudentie wel als uitgangspunt voor het bewijs dat de bestuurder niet voldoende in staat was het voertuig te besturen. Boven de 1,1 promille is dat bewijs onweerlegbaar, bij lagere waarden, vanaf 0,3 promille, is er aanvullend bewijs vereist. Dan is er slechts sprake van ‘relative Fahruntüchtigkeit.’

Op het gebied van de ernstige verkeersmisdrijven kent het Duitse strafrecht vervolgens art. 315c StGB – een concreet gevaarzettingsdelict, d.w.z. dat daarin expliciet het veroorzaken van gevaar voor het verkeer op de weg strafbaar is gesteld, zonder dat dit gevaar zich behoeft te hebben gerealiseerd in de vorm van schade, dood of lichamelijk letsel. Het eerste lid van dit artikel luidt als volgt:

- (1) Wer im Straßenverkehr
1. ein Fahrzeug führt, obwohl er
a) infolge des Genusses alkoholischer Getränke

15. In de bundel zijn de Franse wetteksten vertaald in het Engels. In het onderstaande hanteer ik de originele Franse tekst van de Code Pénal, om aldus een tweede vertaalslag te vermijden.

16. Zie hierover ook W. Vellinga, *Van mate van schuld*, Preadviezen 2012 van de vereniging voor de vergelijkende studie van het recht van België en Nederland, p. 60.

17. Thans: Ruhr-Universität Bochum.

oder anderer berauschender Mittel oder
 b) infolge geistiger oder körperlicher Mängel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen, oder
 2. grob verkehrswidrig und rücksichtslos
 a) die Vorfahrt nicht beachtet,
 b) falsch überholt oder sonst bei Überholvorgängen falsch fährt,
 c) an Fußgängerüberwegen falsch fährt,
 d) an unübersichtlichen Stellen, an Straßenkreuzungen, Straßeneinmündungen oder Bahnübergängen zu schnell fährt,
 e) an unübersichtlichen Stellen nicht die rechte Seite der Fahrbahn einhält,
 f) auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen wendet, rückwärts oder entgegen der Fahrtrichtung fährt oder dies versucht oder
 g) haltende oder liegende gebliebene Fahrzeuge nicht auf ausreichende Entfernung kenntlich macht, obwohl das zur Sicherung des Verkehrs erforderlich ist,
 und dadurch Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet, wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

Opvallend is, om te beginnen, dat het al genoemde rijden onder invloed in een verzwaarde variant terugkomt in dit delict, met nu als bijkomende voorwaarde het ontstaan van gevaar voor de dood, lichamelijk letsel of aanmerkelijk schade aan goederen van een ander. Diezelfde bijkomende voorwaarde geldt voor de in sub-paragraaf 2 genoemde gedragingen, als die 'grob verkehrswidrig und rücksichtslos' worden verricht. Uitgangspunt van het Duitse strafrecht is dat de misdrijven opzettelijk moeten zijn verricht, waarbij de wetgever expliciet moet aangeven als ook het door schuld ('Fahrlässigkeit') handelen strafbaar is. Dat is in par. 315c StGB in lid 2 uitdrukkelijk ook aangegeven, zowel ten aanzien van de handeling zelf als ten aanzien van het gevolg (het gevaar) volstaat 'fahrlässig' handelen voor strafbaarheid. De maximumstraf is dan 2 jaar in plaats van 5 jaar bij opzettelijk plegen van het delict. Verder zien we dus een limitatieve opsomming van verkeersgevaarlijke gedragingen die het delict in het leven roepen met de extra eis dat deze roekeloos zijn verricht – welk begrip zich in Duitsland verdraagt met de 'Fahrlässigkeit' van lid 2. Een klein verschil in rechtscultuur tussen Europese landen wordt wel duidelijk bij deze limitatieve opsomming: in Engeland en Wales was een vergelijkbaar rijtje opgenomen in een richtlijn van de CPS terwijl het onderliggende delict – dangerous driving – in de wet relatief ongespecificeerd kon blijven. Wellicht dat in Nederland ook een meer gespecificeerde wettelijke basis verlangd zou worden, maar dan zou zich hetzelfde kunnen voordoen als bij de strafverzwarende omstandigheden bij art. 6 WVV 1994, het schuld misdrijf is geschied: een voortdurende aandring vanuit de Tweede Kamer om de onder de strafwet vallende gevallen uit te breiden. In Duitsland kan men kennelijk met het bestaande rijtje al tijden goed uit de voeten.

Wellicht komt dat ook omdat bij het werkelijk intreden van ernstige gevolgen de vervolging van bestuurders wegens het commune delict dood (par. 222 StGB) of lichamelijk letsel (par. 229 StGB) door schuld mogelijk is. Dat zijn dus geen specifiek verkeersrechtelijk vormgegeven delicten – anders dan in Nederland volstaat men in Duitsland dus met de algemene variant, waarbij het strafmaximum kennelijk voldoende ruimte biedt. Dat is bij dood door schuld 5 jaar gevangenisstraf. Niettemin worden, zo stelt de auteur vast, veelal slechts geldboetes opgelegd bij dit delict. De auteur behandelt het kernbestanddeel schuld kort en bondig, en ik krijg niet de indruk dat de invulling ervan – verwijtbare onvoorzichtigheid – heel anders is dan bij ons in Nederland. De ondergrens ligt echter wel lager: een aanmerkelijke mate van schuld is niet vereist. Dat is wel in zekere mate het geval bij de invulling van doodslag in het verkeer, dus met als kernbestanddeel de opzet op de dood van een ander. Als ik het goed begrijp, stelt de hoogste Duitse rechter (het Bundesgerichtshof) bij doodslag een hogere eis aan het opzet dan het 'gewone' voorwaardelijk opzet, omdat uitgegaan wordt van de natuurlijke 'drempel' die – normale – mensen moeten passeren als het gaat om daadwerkelijke, gewilde levensberoving. Dat maakt dat het vereiste opzet niet gauw wordt aangenomen. Indien de dader nog op enig moment gemeend heeft dat het wel goed zou aflopen, valt volgens de Duitse rechters het opzet weg, ook al lag de kwade afloop veel meer voor de hand. In het wegverkeer lopen vervolgingen op deze 'drempelleer' nog wel eens stuk. De auteur trekt wat dat betreft een niet ontorechte parallel met de bij ons sinds het Porsche-arrest bestaande jurisprudentie, zij het dat de 'drempel' daarin niet betrekking heeft op de dood van een ander, maar op de niet geringe kans dat de bestuurder zelf ook om het leven komt bij een botsing in het verkeer.

7. Spanje

Het laatste land waarvan het verkeersstrafrecht wordt beschreven is Spanje. De auteurs zijn Manuel Cancio Meliá en Mariona Llobet Angli, van respectievelijk de Universidad Autónoma de Madrid en de Universitat Pompeu Fabra, Barcelona.

In Spanje is in 2007 een algehele herziening van de verkeersmisdrijven tot stand gekomen. Opvalt is dat het rijden onder invloed van alcohol eerst bij een promillage boven 1,2 promille een misdrijf is¹⁸⁾ – daarbeneden betreft het een (administratieve) overtreding van het verkeersreglement.¹⁹⁾ Verder is voorzien in een tweetal concrete gevaarzettingsdelicten: roekeloos rijden als daarvoor gevaar voor leven of gezondheid van anderen is ontstaan²⁰⁾ en de verzwaarde variant daarvan, roekeloos rijden met evident disrespect voor het leven van anderen.²¹⁾ De straffen daarop kunnen oplopen tot 2 resp. 6 jaar. De laatstgenoemde, verzwaarde variant moest een soort vervanging zijn van de oude(re) doctrine, die



In Duitsland wordt vereiste opzet niet gauw aangenomen.



18. Art. 379.2 Código Penal (CP).
 19. Art. 201.1 Reglamento General de Circulación (RGC).
 20. Art. 380 CP.
 21. Art. 381 CP.



Vervolging in Spanje wegens doodslag in het verkeer zo goed als kansloos.



onder omstandigheden dergelijk gedrag wel als poging tot doodslag kwalificeerde. Maar even vaak stuitte dat op problemen omdat volgens de Spaanse dogmatiek de dader bij poging tot doodslag een concreet beeld van de mogelijke gevolgen van zijn handelen voor ogen moet hebben gehad. Bij veel vormen van roekeloosheid is dat niet het geval. Om dezelfde reden is een vervolging wegens doodslag in het verkeer in Spanje zo goed als kansloos – afgezien van de gevallen waarin het voertuig duidelijk als wapen is ingezet.

Bij het intreden van de dood of (zwaar) lichamelijk letsel als gevolg van onvoorzichtig rijgedrag komen ook in Spanje de culpoze gevolgsdelicten in beeld. Deze voorzien tevens in de bijkomende straf van ontzegging van de rijbevoegdheid. Bij ernstige onvoorzichtigheid²²⁾ met de dood van een ander als gevolg kan maximaal 4 jaar gevangenisstraf worden opgelegd. Bij minder ernstige onvoorzichtigheid²³⁾ is dat slechts een boete. Het verschil is dus niet slechts theoretisch van belang. Volgens de auteurs blijkt uit de rechtspraak dat de volgende verkeersgedragingen als ‘ernstig’ kunnen worden aangemerkt: rijden met hoge snelheid, gevaarlijk inhalen of van richting veranderen, stoplichten of voetgangersoversteekplaatsen negeren en besturen terwijl men daartoe (fysiek) niet in staat is. Minder ernstige vormen van onvoorzichtigheid kunnen zijn het overschrijden van de middenstreep met enkele centimeters, plotseling remmen of verkeerd achteruit rijden. In de categorie ernstige gevallen volgt meestal een gevangenisstraf van 12 tot 18 maanden, maar daarbij moet aangetekend worden dat een straf van een dergelijke omvang meestal kan worden omgezet in een andere straf of maatregel. Het maken van onderscheid tussen de ernstige en minder ernstige vorm van roekeloosheid is, zo stellen de schrijvers, soms wel lastig. De auteurs wijzen er voorts op dat de strafmaxima van deze traditionele culpoze gevolgsdelicten zich moeizaam verhouden tot de voor de sinds 2007 in de wet opgenomen concrete gevaarzettingsdelicten. Dat is inderdaad het geval: voor de zwaarste vorm van roekeloosheid, waarbij ‘slechts’ concreet gevaar ontstaat maar geen dodelijke gevolgen zijn te betreuren, is 6 jaar het maximum en dat overstijgt het Spaanse maximum van 4 jaar voor het culpoze veroorzaken van de dood van een ander in het verkeer. Met andere woorden: enkel roekeloos rijden zonder ernstige gevolgen kan zwaarder bestraft worden dan dood door schuld.

Aan het eind van hun beschouwing over het Spaanse strafrecht gaan de auteurs nog in op de gronden voor strafbaarstelling voor roekeloos rijgedrag ‘sec’. Als alleen het veroorzaken van dood door schuld strafbaar is, helpt dat op zichzelf niet veel om dat gedrag te doen voorkómen. De dader van een culpoos delict meent immers dat het wel goed zal aflopen. Door de dreiging die uitgaat van een strafbaarstelling zal hij niet anders gaan handelen. Dan ligt het meer voor de hand om het gevaarzettende gedrag zelf strafbaar te stellen. Daarbij komt dat de strafbaarheid

dan niet afhangt van het ‘toevallige’ ontstaan van dood of lichamelijk letsel.

8. Overige onderwerpen

In een goed leesbare bijdrage gaat Marius Duker, raadsheer in het gerechtshof Amsterdam, in op de straftoematingsrichtlijnen met betrekking tot ernstige verkeersmisdrijven in Nederland, vergeleken met Engeland en Wales. Met betrekking tot de Nederlandse Oriëntatiepunten voor de straftoemeting merkt hij als kritiekpunt op dat daarin niet het meest wezenlijke onderscheid, namelijk tussen wel of geen gevangenisstraf is verwerkt. Inmiddels zijn de Oriëntatiepunten echter aangepast en in de laatste versie²⁴⁾ is wel voorzien in een glijdende schaal, die loopt van een geldboete, met een korte ontzegging van de rijbevoegdheid (OBM), via een opklimmend aantal uren taakstraf met OBM tot 4 jaar gevangenisstraf met 5 jaar OBM voor de zwaarste gevallen. Daarbij is dan per definitie alcohol in het spel. Zonder alcoholmisbruik is het maximum in de Oriëntatiepunten 2 maanden en 1 jaar OBM.

Karel Brookhuis, hoogleraar verkeerspsychologie aan de RU Groningen, gaat in op de ‘menseelijke bijdrage’ aan het ontstaan van verkeersongevallen. Die is (en blijft vooralsnog) hoog. Soms wordt van de bestuurder meer oplettendheid geëist dan menselijkerwijs van hem – als ‘gewoontedier’ – verwacht kan worden. Bestrafing mist dan goede grond. Anderzijds is vermoeidheid/slaperigheid van de bestuurder een onderschatte factor bij het ontstaan van ongelukken. Omdat daarop – anders dan bij alcoholgebruik – niet makkelijk gerechercheerd kan worden zou er wel eens een substantieel ‘dark number’ van gevallen kunnen bestaan waarin de bestuurder ten onrechte de dans ontspringt.

Tot slot bevat het boek een bijdrage van Alwin van Dijk, universitair hoofddocent aan de RU Groningen. Hij legt de problematiek van het (voorwaardelijk) opzet op de dood in het verkeer onder het vergrootglas. Dat begint met een analyse van het Porsche-arrest van de Hoge Raad en de vraag of daarin nu de volitieve component van opzet (de wil) de doorslag geeft of de cognitieve kant (het weten). Het hoofdstuk in de bundel is slechts een korte schets. Van Dijk heeft dit onderwerp nog veel verder uitgewerkt in een onlangs verschenen boek van zijn hand met als titel ‘Opzet kans en keuzes’.²⁵⁾ De lezer zij daarvoor verwezen.

9. Afronding en een voorlopige vooruitblik

Wat mij betreft is met de hiervoor beschreven, goed verzorgde bundel een uiterst waardevolle bijdrage geleverd aan het debat en de verdere

22. *Imprudencia grave*, art. 142.1 CP.

23. *Imprudencia menos grave*, art. 142.2 CP.

24. Versie 18-11-2016.

25. A.A. van Dijk, *Opzet kans en keuzes*, Zutphen: Paris, 2017.

bestudering van de verkeersdelicten in Nederland. De auteurs maar zeker ook de redacteurs van het boek verdienen daarvoor een groot compliment. Maar waartoe leidt nu de kennisgeving met de strafrechtelijke stelsels in de beschreven landen? Ik ga daar – op persoonlijke titel – nog wat nader op in. Allereerst valt te constateren dat, met uitzondering van Duitsland, in de meeste landen er in de laatste decennia een tendens is tot verzwaring van de strafrechtelijke aansprakelijkheid voor ernstige verkeersdelicten. In Nederland is dat ook geschied, in de vorm van een uitbouw van art. 6 WVV 1994, maar dat betrof vooral de ‘bovenkant’ van de strafrechtelijke aansprakelijkheid, met strafverzwaring voor de meest ernstige vormen van misdrijven in het verkeer. In de andere landen zien we juist een uitbouw aan de ‘onderkant.’ Dat betreft allereerst het scheppen van aansprakelijkheid voor het – in meer of mindere mate verwijtbaar – veroorzaken van gevaar voor andere weggebruikers. In Duitsland bestond dit type delict al veel langer en daar was, zou men kunnen zeggen, een aanpassing in die zin niet meer nodig. In Engeland is een dergelijke uitbouw aan de onderkant, naar ‘careless’ driving ook te bespeuren, maar daar blijft de strafbaarheid als misdrijf beperkt tot de gevallen die wel een fataal gevolg hebben gehad. Dat correspondeert dan ook weer met stelsels waarin de culpoze gevolgs misdrijven een tweeslag kennen in ‘zware’ en ‘minder zware’ schuld. Dat soort variaties kennen wij in Nederland eigenlijk niet. Het veroorzaken van (simpelweg) gevaar voor het wegverkeer is een overtreding. De gevolgen daarvan komen pas in beeld als er sprake is van aanmerkelijke schuld bij de weggebruiker, en pas dan kan er op allerlei manieren strafverzwaring plaatsgrijpen. Het tussengebied blijft onderbelicht. Het Groningse rapport (zie hierboven onder 1.) over de bestraffing van ernstige verkeersdelicten wijst daarop ook en de minister van (thans) Justitie en Veiligheid denkt al na over een wetswijziging op dit punt. Het zou dan volgens mij moeten gaan om een zwaardere vorm van strafbaarheid, dus als misdrijf, voor het door bepaalde verkeersmisdrijvingen veroorzaken van gevaar voor het leven, of wat ruimer gezien, de lichamelijke integriteit van een ander. Ik acht dat gelet op hetgeen we hebben gezien in andere landen een verantwoorde uitbreiding van de strafbaarheid.²⁶⁾ Maar aan een dergelijk ‘gevaarzettings’-misdrijf zou ik nog iets willen toevoegen, namelijk een systeem waarbij volgens wettelijke omschrijving strafverzwaring optreedt als het gronddelict de dood of zwaar lichamenlijk letsel van een ander tot gevolg heeft gehad. Een van de nadelen van ons huidige systeem is dat aan de dood van een ander in het verkeer, als die niet het gevolg is van de voor art. 6 WVV 1994 vereiste min of meer grove mate van schuld, geen duidelijke, voor de slachtoffers en andere rechtsgenoten kenbare vertaling wordt gegeven in de strafvervolging. Soms zou het niet kunnen aantonen van de vereiste schuld aan het ongeval zelfs reden zijn om maar helemaal van strafvervol-

ging voor een lichter delict af te zien. Een gevaarzettingsdelict met geobjectiveerde gevolgen kan die leemte invullen. Het scheppen van een strafverzwarende omstandigheid, die bestaat in het ontstaan van een kwalijk gevolg, is geen vreemde eend in de Nederlandse strafrechtelijke bijt. Bijvoorbeeld, bij mishandeling (art. 300 Sr) treedt volgens de wet ook strafverzwaring in als de dood het gevolg is van de mishandeling.²⁷⁾ Daarvoor is het enkele causale verband met het gronddelict voldoende – de opzet van de dader behoeft op die dood niet te zijn gericht. In het algemeen geldt wel dat wij in Nederland geen puur gevolgstrafrecht (meer) kennen. Maar dat betekent niet dat wij de gevolgen van strafbaar handelen niet zouden mogen meewegen. In het verkeer treffen de gevolgen de slachtoffers/nabestaanden vaak zeer hard. Voor die meest ernstige gevolgen dient naar ik meen bij de verkeersdelicten een duidelijke plaats in de strafwet zelf te worden ingeruimd. Bij de ‘dood door schuld’ in het verkeer van art. 6 WVV 1994 is dat per definitie zo geregeld. Bij een delict dat de gevaarstelling als zodanig al strafbaar stelt, zou de dood of het zware lichamenlijk letsel dus als een extra, geobjectiveerd bestanddeel kunnen gaan fungeren.



In Nederland kennen wij geen puur gevolgstrafrecht (meer).



26. Of die verkeersmisdrijvingen op het niveau van de wet of in een OM-richtlijn nog nader gespecificeerd zouden moeten worden, is een open vraag.
27. Idem bij zware mishandeling, art. 302 Sr. Nog een voorbeeld: abortus provocatus die de dood van de vrouw ten gevolge heeft, art. 296 Sr. Een geobjectiveerd causaal verband komt ook voor bij ‘gemeengevaarlijke’ delicten zoals art. 157 Sr (brandstichting).