

Bestraffing en strafverkeersdelicten

Mr. A. Postma & prof. mr. H.D. Wolswijk *

34



* A. Postma is wetenschappelijk medewerker van het wetenschappelijk bureau van de Hoge Raad; H. D. Wolswijk is hoogleraar straf(proces)recht aan de Rijksuniversiteit Groningen en redacteur van Verkeersrecht.

1. Inleiding

Over de straftoemeting bij ernstige verkeersdelicten bestaat veel maatschappelijke discussie. In de media is nogal eens het geluid te horen dat slachtoffers en nabestaanden de opgelegde straffen te laag vinden. Teleurstelling is er soms ook over de juridische kwalificatie van gevaarlijk verkeersgedrag. In het bijzonder de (wettelijke) term ‘roekeloosheid’ heeft juridisch een andere, beperktere betekenis dan in het normale spraakgebruik, wat op onbegrip bij burgers kan stuiten. De maatschappelijke discussie is niet aan de politiek voorbijgegaan. De Tweede Kamer vraagt regelmatig aandacht voor de bestraffing van verkeersdelicten.

In een in het voorjaar van 2016 aan de Kamer gezonden brief onderschrijft de Minister van (toen nog) Veiligheid en Justitie het belang van een strenge aanpak van plegers van ernstige verkeersdelicten, maar geeft hij tevens aan geen overhaaste maatregelen te willen nemen: hij hecht eraan ‘dat recidivisten of

personen die ernstige verkeersdelicten plegen, waaronder personen die met te veel alcohol op deelnemen aan het verkeer of personen die rijden tijdens een ontzegging van de rijbevoegdheid, streng worden aangepakt. Om hier uitvoering aan te kunnen geven, acht ik het van belang een goed beeld te hebben

baarstelling van ernstige

van de huidige straftoemeting.¹⁾ De Minister kondigt aan dat in opdracht van het WODC onderzoek zal worden gedaan naar de straftoemeting in ernstige verkeerszaken. Daarbij zal ook onderzoek worden gedaan naar het zogenoemde 'strafgat' bij (kort gezegd) roekeloos rijgedrag. Het door de Minister toegezegde onderzoek is uitgevoerd door medewerkers van de vakgroep Strafrecht en Criminologie van de Rijksuniversiteit Groningen.²⁾

De onderzoeksvragen betreffen de straftoemeting bij ernstige verkeersdelicten, de opvattingen van praktijkjuristen over die straftoemeting, en knelpunten van juridische of praktische aard bij de afdoening van ernstige verkeersdelicten.³⁾ Het onderzoek ziet dus op zowel de straftoemeting als de vormgeving en meer in het algemeen het juridisch kader van de vervolging van ernstige verkeersdelicten. Het onderzoek strekt zich uit tot een groot aantal strafbaarstellingen die zijn opgenomen in het Wetboek van Strafrecht of de Wegenverkeerswet 1994, variërend van moord tot rijden zonder rijbewijs. De straftoemeting bij deze strafbaarstellingen is onderzocht aan de hand van op www.rechtspraak.nl gepubliceerde vonnissen en arresten.⁴⁾ Verder zijn twintig interviews gehouden: vijf met rechters en raadsheren, vijf met leden van het Openbaar Ministerie, vijf met advocaten en vijf met experts. In elk interview zijn vragen betreffende de straftoemeting en vragen betreffende het juridisch kader aan bod gekomen. In deze bijdrage worden een aantal bevindingen uit het onderzoek gepresenteerd. Eerst zal worden ingegaan op enkele resultaten van het straftoemetingsonderzoek; in het tweede deel komt een tweetal materieelrechtelijke knelpunten aan de orde.

2. Straftoemeting bij ernstige verkeersdelicten

Het onderzoek naar de straftoemeting bij ernstige verkeersdelicten heeft zich gericht op overtreding van de normen in de artikelen 5 t/m 9, 107 en 163 Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) alsmede enkele misdrijven uit het Wetboek van Strafrecht (Sr). In totaal zijn 314 strafzaken onderzocht, die zijn onderverdeeld in de volgende 17 categorieën.

Nr.	Naam categorie	Aantal zaken
1.	Moord en doodslag	11
2.	(Zware) mishandeling	7
3.	Roekeloosheid in het verkeer	17
4.	Art. 6 WVW, onder invloed	26
5.	Art. 6 WVW, niet onder invloed	29
6.	Art. 5 WVW, met ernstige gevolgen	15
7.	Poging tot doodslag, inrijden op een auto	11
8.	Poging tot doodslag, inrijden op een persoon	24
9.	Poging tot zware mishandeling	29
10.	Art. 5 WVW, zonder ernstige gevolgen	20
11.	Bedreiging	10
12.	Rijden onder invloed	36
13.	Art. 163 WVW	13
14.	Doorrijden na ongeval	18
15.	Rijden tijdens rijontzegging	14
16.	Rijden na ongeldigverklaring of verlies geldigheid rijbewijs	16
17.	Rijden zonder rijbewijs	18

Tabel 1. Categorieën ernstige verkeersdelicten

In het straftoemetingsonderzoek is bij elke categorie in kaart gebracht welke straf de rechter heeft opgelegd in de betreffende verkeerszaken, en welke factoren blijken de strafmotivering zijn betrokken bij de straftoemeting. Voor het volledige overzicht zij verwezen naar het onderzoeksrapport.⁵⁾ Hier zij erop gewezen dat uit de interviews blijkt dat het merendeel van de respondenten van oordeel is dat het geschetste beeld inzake de straftoemeting, in het bijzonder waar het art. 6 WVW 1994 betreft, representatief is.⁶⁾

De 17 categorieën zijn samengebracht in drie subgroepen. De eerste ziet op ernstige verkeersdelicten met ernstige gevolgen. Daaronder vallen de categorieën 1 t/m 6. De categorieën 7 t/m 11 vormen de tweede subgroep, die bestaat uit ernstige verkeersdelicten zonder ernstige gevolgen waarbij wel van gevaarstelling voor of bedreiging van een concreet persoon sprake is geweest. De resterende categorieën maken deel uit van de derde en laatste subgroep: ernstige verkeersdelic-



Straftoemeting, vormgeving en juridisch kader van de vervolging van ernstige verkeersdelicten onderzocht.



1. Kamerstukken II 2015/16, 29 398, nr. 495.
2. H.D. Wolswijk, A. Postma en B.F. Keulen, *Ernstige verkeersdelicten*, Rijksuniversiteit Groningen, WODC 2017. Te raadplegen via <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/07/20/ernstige-verkeersdelicten>. Hierna zal naar het rapport worden verwezen met 'Ernstige verkeersdelicten, p. ...'.
3. Voor de precieze formulering van de onderzoeksvragen zie *Ernstige verkeersdelicten*, p. 13, 14.
4. Over de verantwoording van de wijze van uitvoering van het onderzoek naar de straftoemeting, bijvoorbeeld de selectie van zaken en de representativiteit, zie *Ernstige verkeersdelicten*, p. 15 e.v.
5. *Ernstige verkeersdelicten*, p. 103-322.
6. *Ernstige verkeersdelicten*, p. 331.



Strafverzwarende omstandigheden.



ten waarbij niet van ernstige gevolgen dan wel gevaar daarvoor of bedreiging daarmee sprake behoeft te zijn geweest. In het onderzoek is bij iedere subgroep met behulp van samenvattende tabellen uiteengezet hoe de opgelegde straffen bij elk van de daaronder vallende categorieën zich tot elkaar verhouden, en is gezocht naar een verklaring voor bestaande verschillen. Een voorbeeld dat ziet op de eerste subgroep: is er tussen 'art. 6 WVV-zaken' waarin de verdachte wel (categorie 4) of niet onder invloed verkeerde (categorie 5) een verschil wat betreft de aard van de frequentst opgelegde straf of de aard en duur van de hoogste respectievelijk laagste straf die de rechter heeft opgelegd?

Die verhouding tussen de opgelegde straffen binnen een subgroep zal in deze paragraaf centraal staan. Met het oog daarop zal gebruik worden gemaakt van samenvattende tabellen, waarin die onderlinge verhouding tot uitdrukking komt. In aanvulling hierop zal de verhouding tussen opgelegde en geëiste straffen worden belicht: zijn er verkeersdelicten waarbij zich grote verschillen voordoen tussen de straffen die de rechter heeft opgelegd en de straffen die door het OM zijn gevorderd? Tot slot zullen met betrekking tot de derde subgroep enkele knelpunten van sanctierechtelijke en formeelrechtelijke aard worden aangestipt.

2.1. *Ernstige verkeersdelicten met ernstige gevolgen*

De eerste subgroep onderscheidt zich door de ernstige gevolgen die zijn ingetreden. Deze subgroep bestaat onder meer uit ernstige commune delicten die in een verkeerscontext zijn begaan en overtredingen van art. 6 WVV 1994. De verzameling bevat ook schendingen van art. 5 WVV 1994, voor zover deze hebben geleid tot zwaar of fataal letsel bij een ander. Hoewel de intrede van een dergelijk gevolg geen bestanddeel vormt van laatstgenoemd strafbaar feit – een vorm van gevaarzetting volstaat – zijn deze varianten hier inbegrepen, nu gevolgen als deze soms wel worden opgenomen in de tenlastelegging of een rol spelen in de strafmotivering.⁷⁾

De navolgende samenvattende tabel (pagina hiernaast) biedt zicht op de strafoplegging bij elk van de categorieën verkeersdelicten binnen deze subgroep. In de tabel komt ook naar voren dat binnen de verschillende categorieën nadere onderscheidingen zijn gemaakt, waar deze relevant werden geacht met het oog op de straftoemeting. Zo is met betrekking tot roekeloosheid in het verkeer (categorie 3) een onderscheid gemaakt tussen twee varianten: gevallen die hebben geresulteerd in dodelijk onderscheidenlijk niet-dodelijk letsel (zie hierna de tweede kolom). In de tabel is per (sub)categorie een aantal variabelen in kaart gebracht.

De eerste kolom wijst de betreffende categorie aan en informeert over de toepasselijke maximumvrijheidsstraf. De strafmaxima bij art. 6

WVV 1994 zien op gevallen waarin ook sprake is van een strafverzwarende omstandigheid als bedoeld in art. 175 lid 3 WVV 1994, zoals een ernstige snelheidsoverschrijding.

In de tweede kolom is aangegeven welke hoofdstraf – gevangenisstraf (GS), taakstraf (TS), hechtenis (HS) of geldboete (GB) – het frequentst is opgelegd en in hoeveel zaken van het subtotaal dat is gebeurd. De kolom laat daarnaast zien hoe vaak een rijontzegging (OBM: ontzegging van de rijbevoegdheid) is uitgesproken. Ter adstructie, toegespitst op dood door roekeloosheid in het verkeer (zie hieronder categorie 3): 'GS (11/12)' betekent dat binnen deze subcategorie de gevangenisstraf het frequentst is opgelegd, en wel in 11 van de 12 (onderzochte) strafzaken. De aanduiding 'OBM (11/12)' houdt in dat eveneens in 11 van de 12 zaken een rijontzegging is opgelegd. Het betreft telkens onvoorwaardelijk opgelegde straffen, tenzij is vermeld dat het om een geheel (vw) of deels voorwaardelijke (wv vw) straf gaat. Bijvoorbeeld: '30 mnd GS wv 6 vw' staat voor '30 maanden gevangenisstraf waarvan 6 maanden voorwaardelijk'.

De derde kolom toont het straftoemetingsspectrum. Daarin wordt de hoogste en laagste (combinatie van) hoofdstraf(fen) genoemd die is opgelegd binnen de betreffende (sub)categorie. Bijvoorbeeld: in de variant 'dood door schuld' van een overtreding van art. 6 WVV 1994 waarbij de verdachte onder invloed verkeerde (categorie 4), is de hoogst opgelegde hoofdstraf een gevangenisstraf van 4 jaren en 6 maanden en de laagst opgelegde hoofdstraf een taakstraf van 240 uren gekoppeld aan een voorwaardelijke gevangenisstraf van 6 maanden. Opmerking verdient dat de bepaling van de hoogste en laagste hoofdstraf zich primair richt naar de wettelijke rangschikking van hoofdstraffen in art. 9 Sr. Ter nadere onderscheiding wordt een (deels) onvoorwaardelijk opgelegde hoofdstraf hoger ingeschaald dan een geheel voorwaardelijk opgelegde hoofdstraf; een (deels) onvoorwaardelijke geldboete wordt hoger aangeslagen dan een geheel voorwaardelijke taakstraf.

In de vierde kolom wordt een overzicht gegeven van de rol die de verbeurdverklaring (VV) speelt bij de betreffende (sub)categorie: 'VV (2/12)' duidt erop dat in 2 van de 12 strafzaken een verbeurdverklaring is uitgesproken.

Enkele opmerkingen naar aanleiding van tabel 2
De ernst van het letsel en de ernst van de verkeersfout zijn duidelijk van invloed op de keuze voor de strafmodaliteit (welke straf is opgelegd) en de duur daarvan. Bij een combinatie van zeer ernstige gevolgen (fataal of zwaar lichamelijk letsel) en een hoge schuldgraad (opzet of roekeloosheid), is de oplegging van een (deels) onvoorwaardelijke gevangenisstraf het uitgangspunt. Binnen dit samenstel van zaken zijn de hoogste gevangenisstraffen opgelegd bij gevallen waarin het verkeersongeval heeft geleid tot de

7. Zie M. Duker, Artikel 5 WVV en schuld aan ongevallen, VR 2012/93.

Categorie plus max GS	Frequentst opgelegde hoofdstraf en rijontzegging	Bandbreedte opgelegde hoofdstraffen	Verbeurd-verklaring
1. moord en doodslag max 30 jr GS of levenslange GS (moord); 15 jr GS (doodslag)	moord - GS (2/2) - OBM (1/2)	moord - max 14 jr GS - min 14 jr GS	- VV (1/2)
	doodslag - GS (9/9) - OBM (8/9)	doodslag - max 10 jr GS - min 4 jr GS wv 1 vw	- VV (2/9)
2. (zware) mishandeling, max 8 jr GS (zware mishandeling); 4 jr GS (mishandeling tegen ambtenaar)	zware mishandeling - GS (3/3) - OBM (3/3)	zware mishandeling - max 2 jr en 6 mnd GS - min 270 dgn GS wv 169 vw; 240 TS	- VV (1/3)
	mishandeling tegen ambtenaar - GS (1/1) - OBM niet mogelijk	mishandeling tegen ambtenaar - max 4 mnd GS - min 4 mnd GS	- VV (0/1)
max 3 jr GS (mishandeling)	mishandeling - TS (1/3) - GS vw (1/3) - TS vw (1/3) - OBM niet mogelijk	mishandeling - max 140 TS - min 30 TS vw	- VV (0/3)
3. roekeloosheid in het verkeer max 9 jr GS (dodelijk gevolg); 4 jr en 6 mnd GS (letsel)	dood door roekeloosheid - GS (11/12) - OBM (12/12)	dood door roekeloosheid - max 8 jr GS - min 6 mnd GS vw; 240 TS	- VV (2/12)
	letsel door roekeloosheid - GS (4/5) - OBM (5/5)	letsel door roekeloosheid - max 18 mnd GS - min 2 mnd GS vw; 240 TS	- VV (0/5)
4. art. 6 WVV, onder invloed max 9 jr GS art. 6 WVV, onder invloed max 4 jr en 6 mnd GS (dood); 2 jr en 3 mnd (letsel)	dood door roekeloosheid - GS (2/2) - OBM (2/2)	dood door roekeloosheid - max 30 mnd GS wv 6 vw - min 30 mnd GS wv 10 vw	- VV (1/2)
	dood door schuld - GS (11/15) - OBM (15/15)	dood door schuld - max 4 jr en 6 mnd GS - min 6 mnd GS vw; 240 TS	- VV (3/15)
	letsel door schuld - GS (5/9) - OBM (9/9)	letsel door schuld - max 18 mnd GS wv 6 vw - min 1 mnd GS vw; 150 TS	- VV (1/9)
5. art. 6 WVV, niet onder invloed max 9 jr GS (dood door roekeloosheid); 4 jr en 6 mnd GS (dood door schuld); 2 jr en 3 mnd (letsel door schuld)	dood door roekeloosheid - GS (5/5) - OBM (5/5)	dood door roekeloosheid - max 8 jr GS - min 6 mnd GS wv 3 vw; 240 TS	- VV (0/5)
	dood door schuld - TS (9/12) - OBM (9/12), OBM vw (3/12)	dood door schuld - max 30 mnd GS - min 100 TS	- VV (1/12)
	letsel door schuld - TS (8/12) - OBM (11/12), OBM vw (1/12)	letsel door schuld - max 24 mnd GS wv 8 vw - min 80 TS	- VV (1/12)
6. art. 5 WVV, met ernstige gevolgen, max 2 mnd HS	dodelijk letsel - TS (2/6) - GB (2/6) - OBM (4/6), OBM vw (2/6)	dodelijk letsel - max 1 mnd HS - min 30 TS vw	- VV (0/6)
	overig (zwaar) lichamelijk letsel - GB (4/9) - OBM (1/9), OBM vw (4/9)	overig (zwaar) lichamelijk letsel - max 2 mnd HS - min geen hoofdstraf; 6 mnd OBM vw	- VV (0/9)

Tabel 2: Opgelegde straffen bij ernstige verkeersdelicten met ernstige gevolgen

dood van een ander. Enkel in zeer uitzonderlijke gevallen wijkt de rechter van het uitgangspunt af, en kiest hij voor een andere strafmodaliteit. Een voorbeeld daarvan biedt het geval waarin de verdachte met ernstige overschrijding van de maximumsnelheid en onder invloed van alcohol een verkeersongeval had veroorzaakt, ten gevolge waarvan de bijrijder – een vriend van de verdachte – was komen te overlijden. Op basis

van dit feitencomplex is de verdachte veroordeeld wegens dood door roekeloosheid, en is door het hof – conform de strafeis – een geheel voorwaardelijke gevangenisstraf van 6 maanden, een taakstraf van 240 uren en een rijontzegging van 3 jaren opgelegd.⁸⁾

Bij de lagere schuldgraad van *schuld niet bestaande in roekeloosheid* blijkt van betekenis te

8. Gerechtshof 's-Hertogenbosch 7 december 2010, ECLI:NL:GHSHE:2010:4331. Merk op dat dit arrest nadien door de Hoge Raad is vernietigd en teruggevoerd (Hoge Raad 4 december 2012, ECLI:NL:HR:2012:BY2823, NJ 2013/16), waarna het hof de verdachte heeft veroordeeld wegens dood door schuld niet bestaande in roekeloosheid, en in vergelijking met het eerdere arrest enkel de opgelegde rijontzegging heeft verlaagd naar 30 maanden geheel voorwaardelijk (Gerechtshof 's-Hertogenbosch 17 juli 2013, ECLI:NL:GHSHE:2013:6998).



Weinig scherpe grenzen tussen de verschillende schuldgradaties.



zijn – in lijn met de LOVS-oriëntatiepunten⁹⁾ die golden ten tijde van de berechtingsdata van de onderzochte zaken – of de verdachte ten tijde van het strafbare verkeersgedrag al dan niet onder invloed verkeerde. Bij een combinatie van schuld en drug- of alcoholgebruik en fataal of zwaar lichamelijk letsel is ook dan het uitgangspunt dat een (deels) onvoorwaardelijke gevangenisstraf wordt opgelegd. De hoogste gevangenisstraf bij fataal letsel – een gevangenisstraf van 4 jaren en 6 maanden – is van forse duur. Is daarentegen geen drug- of alcoholgebruik vastgesteld dan blijkt de rechter in de onderzochte gevallen ook bij dodelijk letsel meestal een taakstraf op te leggen, gekoppeld aan een voorwaardelijke gevangenisstraf. Het is maar de vraag of het verschil dat in de onderzochte zaken naar voren treedt tegenwoordig nog steeds (in die mate) bestaat, nu genoemde oriëntatiepunten op 18 november 2016 zijn gewijzigd.¹⁰⁾ In de toelichting wordt gesteld dat behalve alcoholgebruik ook de overige omstandigheden die worden genoemd in art. 175 lid 3 WVV 1994, zoals gevaarlijk inhalen, strafverzwarend zijn. In dergelijke gevallen kan de rechter aansluiting zoeken bij het oriëntatiepunt dat geldt bij een alcoholgehalte hoger dan 570 microgram per liter uitgeademde lucht. Mogelijk is de straftoemeting in geval van die overige omstandigheden dus inmiddels toegroeid naar die inzake drug- of alcoholgebruik.

In de overige (sub)categorieën is telkens het ingetreden gevolg minder ernstig en/of is sprake van een lagere schuldgraad. Dit drukt zich uit in de strafmodaliteit die de rechter in de regel blijkt te kiezen. Bij art. 5 WVV 1994 is dit een taakstraf of geldboete. In die gevallen kan het gaan om zeer ernstige gevolgen, maar is niet bewezenverklaard dat de verdachte minst genomen aanmerkelijke schuld heeft aan de intreding daarvan. Bij mishandeling – pijn of licht letsel, hoge schuldgraad (opzet) – heeft de rechter in het beperkte aantal onderzochte zaken meestal afgezien van het opleggen van een (deels) onvoorwaardelijke gevangenisstraf. De hoogste straffen die zijn opgelegd bij mishandeling en overtredingen van art. 5 WVV 1994 illustreren dat ook bij deze categorieën vrijheidsstraffen worden opgelegd – bij laatstgenoemd delict was in deze gevallen telkens sprake van samenloop met misdrijven¹¹⁾ – zij het dat deze van relatief korte duur zijn.

Verhouding tussen strafeis en strafoplegging
Hiervoor is al aangegeven dat ook de verhouding tussen opgelegde en geëiste straffen – waarover vorenstaande tabel geen informatie bevat – in het straftoemingsonderzoek zijn belicht. De grote mate van vrijheid die de rechter en het OM toekomt bij het bepalen van de straf onderscheidenlijk de strafeis, maakt dat verschillen tussen de strafoplegging en de strafeis zich ook bij de berechting van verkeersdelicten voordoen. Daarbovenop is gebleken dat bij een aantal delicten een substantieel verschil in straftoemeting regelmatig samenvalt met een wezenlijk uiteenlopend bewijsoordeel; in dergelijke gevallen baseerde het OM zijn strafeis op een zwaarder

strafbaar feit dan het delict waarvoor de rechter heeft veroordeeld. Dit is verklaarbaar gelet op de weinig scherpe grenzen die bestaan tussen de verschillende schuldgradaties waarmee de verkeersgedragingen gepaard kunnen gaan. Het ligt in de rede dat dergelijke afwijkingen ook van invloed kunnen zijn op de mate waarin slachtoffers van verkeersdelicten zich kunnen vinden in het eindoordeel van de rechter; als het OM relatief hoog inzet, kunnen verwachtingen worden gewekt die niet worden waargemaakt wanneer de rechter ‘slechts’ veroordeelt voor een lichter delict en een lagere straf oplegt.¹²⁾

De uiteenlopende standpuntbepalingen tussen rechter en OM doen zich binnen deze subgroep met name voor bij twee verkeersdelicten: veroordelingen voor (1) schending van art. 6 WVV 1994 op grond van schuld niet bestaande in roekeloosheid (grondslag strafeis: schuld bestaande in roekeloosheid) en (2) schending van art. 5 WVV 1994, waarbij ernstige gevolgen zijn ingetreden (grondslag strafeis: overtreding van art. 6 WVV 1994).¹³⁾ Een wrange illustratie in de context van art. 6 WVV 1994 biedt een zaak waarin een veel te hard rijdende verdachte een frontale botsing had veroorzaakt met een andere auto. De gevolgen waren desastreus: het in die auto gezeten ouderlijk echtpaar liet het leven, de drie op de achterbank gezeten kinderen raakten zwaargewond en ook de mede-inzittende in verdachtes auto liep zwaar lichamelijk letsel op. In de appelprocedure kwam de A-G tot een strafeis van 5 jaren gevangenisstraf en 10 jaren rijontzegging op grond van als roekeloosheid gekwalificeerde verkeersgedragingen. Op basis van de lagere schuldgradatie legde het Hof echter 30 maanden gevangenisstraf en 5 jaren rijontzegging op, waarbij het betrof dat de verdachte eerder was veroordeeld voor verkeersdelicten, maar ook dat hij oprecht berouw had van zijn handelen en gebukt ging onder de gevolgen.¹⁴⁾

2.2. Ernstige verkeersdelicten met gevaarzetting voor of bedreiging van een concreet persoon

Het onderscheidende kenmerk van de tweede subgroep is dat het telkens om strafbare feiten gaat waarbij enkel sprake is geweest van gevaarzetting voor of bedreiging van een concreet persoon. Het betreft pogingsvarianten van doodslag en zware mishandeling, maar ook bedreiging en overtredingen van art. 5 WVV 1994, voor zover die schending niet heeft geleid tot zwaar of dodelijk letsel bij een ander. Ook binnen deze subgroep is een onderverdeling gemaakt, zoals het nadere onderscheid tussen de varianten inrijden op een auto en inrijden op een persoon in de context van poging tot doodslag. De volgende samenvattende tabel – die dezelfde variabelen kent als tabel 2¹⁵⁾ – toont facetten van de strafoplegging bij deze tweede subgroep delicten.

9. LOVS staat voor Landelijk Overleg Vakinhoud Strafrecht, dat wordt gevormd door de afdelingsvoorzitters of teamvoorzitters van de strafrecht afdelingen van zowel de rechtbanken als de gerechtshoven.
10. Zie <https://www.rechtspraak.nl/SiteCollectionDocuments/Orientatiepunten-en-afspraken-LOVS.pdf>.
11. Zie *Ernstige verkeersdelicten*, p. 187.
12. Het in 2017 verschenen onderzoeksrapport *Verkeersslachtoffers. Over de strafrechtelijke reactie op (ernstige) verkeersdelicten* van S. van der Aa e.a. vermeldt op p. 122 dat ruim de helft van de respondenten – slachtoffers – het soort misdrijf waarvoor is veroordeeld (veel) te licht vond en dat 65% van de respondenten de opgelegde straf als (veel) te licht beoordeelde. Het rapport is raadpleegbaar via https://www.fondsslachtofferhulp.nl/wp-content/uploads/2017/01/170013_OS_verkeersslachtoffers_20170116a.pdf.
13. Zie *Ernstige verkeersdelicten*, p. 147-155, 165-173 en 184-189.
14. Gerechtshof Den Haag 16 december 2013, ECLI:NL:GHDHA:2013:4713.
15. De tekst bij tabel 2 bevat een toelichting daarop.

Categorie plus max GS	Frequentst opgelegde hoofdstraf en rijontzegging	Bandbreedte opgelegde hoofdstraffen	Verbeurd-verklaring
7. poging tot doodslag, inrijden op auto max 10 jr GS	- GS (11/11) - OBM (7/11)	- max 5 jr GS - min 36 mnd GS wv 24 vw	- VV (1/11)
8. poging tot doodslag, inrijden op persoon max 10 jr GS	- GS (23/24) - OBM (16/24), OBM vw (1/24)	- max 4 jr en 6 mnd GS - min 6 mnd GS vw	- VV (2/24)
9. poging tot zware mishandeling max 8 jr GS (voorbedachte raad); 7 jr + 1 mnd + 10 dgn GS (tegen ambtenaar); 5 jr en 4 mnd GS (poging zw mishandeling)	met voorbedachte raad - GS (1/2) - TS (1/2) - OBM (1/2)	met voorbedachte raad - max 36 mnd GS - min 24o TS	- VV (0/2)
	tegen een ambtenaar - GS (4/4) - OBM (3/4)	tegen een ambtenaar - max 8 mnd GS - min 69 dgn GS wv 6o vw; 8o TS	- VV (0/4)
	poging tot zware mishandeling - GS (12/23) - OBM (10/23)	poging tot zware mishandeling - max 15 mnd GS - min 5o TS; 1 mnd GS vw	- VV (3/23)
10. art. 5 WVW, zonder ernstige gevolgen max 2 mnd HS	- HS (7/20) - OBM (13/20), OBM vw (1/20)	- max 2 mnd HS - min rechterlijk pardon	- VV (1/20)
11. bedreiging max 2 jr GS	bedreiging met levensdelict - TS (3/5) - OBM vw (1/5)	bedreiging met levensdelict - max 24o dgn GS wv 108 vw - min 10o TS	- VV (0/5)
	bedreiging met zware mishandeling - GS (4/5) - OBM (1/5), OBM vw (1/5)	bedreiging met zware mishandeling - max 18o dgn GS wv 79 vw - min 18o TS	- VV (1/5)

Tabel 3: Opgelegde straffen bij ernstige verkeersdelicten met gevaarstelling voor of bedreiging van een concreet persoon, zonder ernstige gevolgen

Enkele opmerkingen naar aanleiding van tabel 3
De categorieën 7-9 en 11 hebben gemeen dat de bestraffing telkens betrekking heeft op een doleus misdrijf. Art. 5 WVW 1994 is daarentegen een overtreding, zonder schuldbestanddeel. De rangschikking van de straftoemeting in de verschillende categorieën sluit aan bij de ordening die volgt uit de wettelijke strafmaxima; hoe hoger de strafbedreiging, hoe zwaarder de strafmodaliteit is die het frequentst wordt opgelegd en hoe zwaarder de hoogst opgelegde hoofdstraf is.

Bij poging tot doodslag is sprake van gevaarstelling voor het leven van een persoon – in de vorm van een aanmerkelijke kans daarop – en de verdachte heeft die kans bewust aanvaard. In die gevallen blijkt de rechter in de regel een onvoorwaardelijke gevangenisstraf op te leggen, die van forse duur kan zijn.¹⁶ Bij poging tot zware mishandeling heeft bedoelde gevaarstelling betrekking op het intreden van zwaar lichamelijk letsel bij een ander, en heeft de verdachte die kans bewust aanvaard. Ook in deze zaken legt de rechter in het merendeel van de gevallen een onvoorwaardelijke gevangenisstraf op. In het geval van bedreiging wordt de verdachte een andersoortig verwijt gemaakt. In de verkeerscontext behelst het verwijt telkens dat verdachtes verkeersgedrag zodanig is geweest dat bij een ander in redelijkheid de vrees kon ontstaan dat deze zwaar lichamelijk letsel zou kun-

nen oplopen onderscheidenlijk het leven zou kunnen verliezen, en dat het opzet van de verdachte gericht is geweest op het kunnen ontstaan van die redelijke vrees. In dergelijke gevallen blijkt de rechter in de regel te kiezen voor een gevangenisstraf of taakstraf. De hoogste gevangenisstraf die is opgelegd, is aanmerkelijk lager dan de hoogste straffen die naar voren komen in de verschillende subcategorieën van poging tot zware mishandeling. Opmerking verdient dat de oriëntatiepunten voor straftoemeting bij bedreiging na de berechtingsdata van de onderzochte zaken zijn aangescherpt. Zo indiceert het huidige oriëntatiepunt voor ‘inrijden op een persoon’ dat een gevangenisstraf van 4 maanden wordt opgelegd en wordt ‘agressie in het verkeer’ in algemene zin aangemerkt als een mogelijk strafverzwarende omstandigheid.¹⁷ De aangewezen straf lijkt daarmee hoger te zijn dan de bestraffing die naar voren komt in de onderzochte zaken. Bij overtredingen van art. 5 WVW 1994 zonder ernstige gevolgen vertoont de straftoemeting een rijk geschakeerd beeld. In de onderzochte zaken heeft de rechter het frequentst hechtenis opgelegd – in vier van die zaken heeft de rechter de wettelijke bovengrens opgezocht door hechtenis van 2 maanden op te leggen – maar is hij bijna even vaak gekomen tot een geldboete (zes maal).¹⁸

Verhouding strafeis en strafoplegging
Binnen deze subgroep doen de uiteenlopende

16. Ter nuancerings: de bestraffing in deze zaken heeft zeer vaak – in 32 van de 35 uitspraken – betrekking op een samenstel van misdrijven. Nader hierover *Ernstige verkeersdelicten*, p. 262 jo. 205-215.

17. Zie <https://www.rechtspraak.nl/SiteCollectionDocuments/Orientatiepunten-en-afspraken-LOVS.pdf>.

18. Merk op dat in 15 van de 20 zaken sprake is van samenloop met andere delicten (zie *Ernstige verkeersdelicten*, p. 247). Nu voor overtredingen een separate straf wordt opgelegd, beïnvloedt die samenloop de straftoemeting voor de schending van art. 5 WVW 1994 niet rechtstreeks.



Een misdrijf is strafwaardiger dan een overtreding.



standpuntbepalingen tussen rechter en OM – een substantieel verschil in straftoemeting valt samen met een wezenlijk uiteenlopend bewijsoordeel – zich met name voor bij twee verkeersdelicten: bij veroordelingen voor (1) poging tot zware mishandeling (grondslag strafeis: poging tot doodslag)¹⁹⁾ en (2) bedreiging met een levensdelict of met zware mishandeling (grondslag strafeis: poging tot doodslag of poging tot zware mishandeling)²⁰⁾. Een kras voorbeeld in de context van bedreiging betreft een geval waarin de verdachte met aanzienlijke snelheid achteruit was afgereden op een toezichthouder van de gemeente. De OvJ kwam tot een strafeis van 3 jaren gevangenisstraf wegens poging tot doodslag, maar de rechtbank legde 8 weken gevangenisstraf op wegens bedreiging met zware mishandeling.²¹⁾

2.3. *Ernstige verkeersdelicten waarbij niet sprake hoeft te zijn geweest van ernstige gevolgen dan wel gevaar daarvoor of bedreiging daarmee*

De derde en laatste subgroep bestaat louter uit verkeersdelicten uit de Wegenverkeerswet 1994. Afgezien van rijden zonder rijbewijs (art. 107 lid 1 WVV 1994) – een overtreding – draait het om misdrijven waarbij van ernstige gevolgen noch gevaar daarvoor of bedreiging daarmee sprake hoeft te zijn geweest. De volgende tabel toont aspecten van de strafoplegging bij de derde subgroep verkeersdelicten.²²⁾

ger dan een overtreding – schijnt in zoverre door in de straftoemeting dat de hoogst opgelegde straf bij elk van de misdrijven in de meeste gevallen hoger is dan de hoogste straf die is opgelegd voor rijden zonder rijbewijs.

Voor een goed begrip moet worden opgemerkt dat met name de delicten doorrijden na ongeval en rijden onder invloed verkeersgedragingen kunnen betreffen waarvan de strafwaardigheid sterk uiteenloopt. Bij doorrijden na ongeval kunnen die verschillen bijvoorbeeld bestaan in de gevolgen van het ongeval (variërend van blik schade tot fataal letsel) en de precieze schuldgradatie die aanwezig is bij de verdachte (culpa of opzet). Op de straftoemeting bij rijden onder invloed is een fijnmazig geheel van oriëntatiepunten toepasselijk.²³⁾ Daaruit volgt dat bij lagere alcoholgehalten van adem of bloed enkel een onvoorwaardelijke geldboete aangewezen is, hogere alcoholgehalten zijn gekoppeld aan hogere geldboetes én een (voorwaardelijke) rijontzegging, terwijl de hoogste alcoholgehalten zijn gepaard aan een onvoorwaardelijke taakstraf en een onvoorwaardelijke rijontzegging. In de onderzochte zaken blijkt de rechter in de meeste gevallen een geldboete op te leggen. Maar ook bij dit delict legt de rechter in ernstige gevallen gevangenisstraffen op. Wat betreft de strafoplegging binnen de subgroep als geheel valt op dat de rijontzegging enkel frequent wordt uitgesproken bij de misdrijven die verband houden met (de opsporing van mogelijk

Categorie plus max GS	Frequentst opgelegde hoofdstraf en rijontzegging	Bandbreedte opgelegde hoofdstraffen	Verbeurdverklaring
12. rijden onder invloed max 3 mnd GS	- GB (24/36) - OBM (23/36), OBM vw (7/36)	- max 2 mnd GS - min 250 GB	- VV (0/36)
13. art. 163 WVV max 3 mnd GS	- TS (6/13) - GB (6/13) - OBM (11/13), OBM vw (2/13)	- max 80 TS - min 750 GB vw	- VV (0/13)
14. doorrijden na ongeval max 3 mnd GS	- GB (6/18) - OBM (4/18), OBM vw (1/18)	- max 3 mnd GS - min 250 GB vw	- VV (0/18)
15. rijden tijdens rijontzegging max 3 mnd GS	- TS (8/14) - OBM (1/14)	- max 10 wkn GS - min 3 wkn GS vw	- VV (2/14)
16. rijden na ongeldigverklaring of verlies geldigheid rijbewijs max 3 mnd GS	- TS (7/16) - OBM (0/16)	- max 1 mnd GS - min 200 GB vw	- VV (1/16)
17. rijden zonder rijbewijs max 2 mnd HS	- GB (9/18) - OBM niet mogelijk	- max 3 wkn HS - min rechterlijk pardon	- VV (0/18)

Tabel 4: *Opgelegde straffen bij ernstige verkeersdelicten waarbij niet sprake hoeft te zijn geweest van ernstige gevolgen dan wel gevaar daarvoor of bedreiging daarmee*

19. In bijna 1/3 van de onderzochte zaken heeft het OM de gevorderde straf gegrond op een poging tot doodslag. Zie *Ernstige verkeersdelicten*, p. 235.
20. In ruim 2/3 van de onderzochte zaken baseerde het OM zijn strafeis op poging tot doodslag of poging tot zware mishandeling. Zie *Ernstige verkeersdelicten*, p. 257.
21. Rechtbank Assen 29 juli 2010, ECLI:NL:RBASS:2010:BV2241.
22. De tekst bij tabel 2 bevat een toelichting op de gebruikte variabelen.
23. Zie <https://www.rechtspraak.nl/SiteCollectionDocuments/Orientatiepunten-en-afspraken-LOVS.pdf>.

Enkele opmerkingen naar aanleiding van tabel 4
Bij de categorieën 12 tot en met 16 gaat het telkens om misdrijven met dezelfde strafbedreiging, te weten 3 maanden gevangenisstraf en een rijontzegging van ten hoogste 5 jaren. Rijden zonder rijbewijs is een overtreding. De strafbedreiging van 2 maanden hechtenis is lager, waarbij niet een rijontzegging kan worden opgelegd. De wettelijke rangorde – een misdrijf is strafwaardiger

dan een overtreding – schijnt in zoverre door in de straftoemeting dat de hoogst opgelegde straf bij elk van de misdrijven in de meeste gevallen hoger is dan de hoogste straf die is opgelegd voor rijden zonder rijbewijs.

Verhouding tussen strafeis en strafoplegging; knelpunten
Er zijn relatief weinig zaken waarin de pro-

cespartijen de straftoemeting hebben gebaseerd op uiteenlopende delicten. De verklaring daarvoor kan zijn dat deze subgroep verkeersdelicten bevat die geen zwaarder equivalent kennen, waardoor het OM en de strafrechter geen keuze behoeven te maken tussen aangrenzende strafbaarstellingen. Wel zijn er aangaande deze subgroep verkeersdelicten knelpunten van sanctierechtelijke en formeelrechtelijke aard.²⁴⁾ Op deze plaats wordt een aantal daarvan aangestipt.

In de context van doorrijden na ongeval blijkt uit de interviews dat een deel van de respondenten van oordeel is dat het wettelijk strafmaximum en het feitelijke strafniveau bij dit misdrijf te laag is, in het bijzonder wanneer een persoon letsel heeft bekomen.²⁵⁾ Een schrijnend voorbeeld kan worden gevonden in een zaak waarin door het hof de maximale vrijheidsstraf is opgelegd.²⁶⁾ In deze zaak hadden de verdachte en een andere bestuurder elkaar uitgedaagd. Uiteindelijk verongelukten drie van de inzittenden van de andere auto, één inzittende raakte zwaar gewond. De verdachte was doorgereden en had zich nadien op geen enkel moment bij de politie gemeld. Voorstelbaar is dat de wetgever met het oog op casusposities als deze, waarbij overleden of zwaar gewonde personen worden achtergelaten, de huidige strafbedreiging van 3 maanden gevangenisstraf zou willen verhogen. Bij een verhoging zou ook rekening kunnen worden gehouden met een ander punt dat door een deel van de respondenten naar voren is gebracht: het huidige strafmaximum brengt mee dat bij verdenking van dit misdrijf een groot aantal strafvorderlijke bevoegdheden niet van toepassing is, terwijl daaraan wel behoefte kan bestaan.²⁷⁾ Dit misdrijf kan niet tot toepassing van voorlopige hechtenis aanleiding geven, waardoor evenmin bevoegdheden kunnen worden aangewend die aan dat criterium zijn gekoppeld. Zo kan in het geval van ontdekking buiten heterdaad de verdachte onder meer niet worden aangehouden (art. 54 Sv) en betrokkenheid van de r-c is nodig voor de inbeslagneming van bij het ongeval betrokken voertuigen (art. 104 jo. 94 Sv) of de vordering van camerabeelden (art. 126nd lid 6 Sv). Bij een keuze voor een verhoging van het strafmaximum zou rekening kunnen worden gehouden met de normering van bevoegdheden tot opsporing in het huidige wetboek of die in het concept van het Tweede boek van het nieuwe Wetboek van Strafvordering, teneinde de mogelijkheid te scheppen dat de hiervoor genoemde bevoegdheden kunnen worden toegepast bij een verdenking van doorrijden na ongeval.²⁸⁾

Rijden onder invloed kent – vergeleken met het Duitse equivalent daarvan – een lage maximale gevangenisstraf (drie maanden versus één jaar).²⁹⁾ Ook het feitelijke strafniveau is volgens een deel van de respondenten te laag. In het bijzonder worden kanttekeningen geplaatst bij de inhoud en opbouw van de geldende oriëntatiepunten, waarin is bepaald dat – kort gezegd – bij lagere alcoholgehalten van adem of bloed

enkel een geldboete is aangewezen en bij de hoogste alcoholgehalten een taakstraf en rijontzegging.³⁰⁾ De kritiek luidt onder meer dat de betreffende geldboetes weinig afschrikwekkende werking hebben voor de burger met financiële armslag, de strafverzwaring bij recidive onvoldoende is en een taakstraf door veel verdachten als minder zwaar wordt ervaren dan een (forse) geldboete.³¹⁾ Naar ons oordeel valt er gelet op de grote gevaren die aan het besturen van motorvoertuigen onder invloed van alcohol verbonden zijn, veel te zeggen voor een forse verhoging van het wettelijk strafmaximum. Daarnaast zou recidive in de oriëntatiepunten zwaarder kunnen worden meegewogen dan nu gebeurt. Het probleem dat de relatieve en absolute zwaarte van de taakstraf en de geldboete voor verdachten zeer verschillend kan zijn, wordt verkleind als bij recidive eerder vrijheidsbeneming in beeld komt. Voor resterende gevallen kan de oplossing worden gevonden in straftoemeting op maat.³²⁾

3. Knelpunten met betrekking tot strafbaarstellingen van ernstige verkeersdelicten

Het onderzoek zag niet enkel op de straftoemeting maar ook op de vormgeving en meer in het algemeen het juridisch kader van de vervolging van ernstige verkeersdelicten. In het tweede deel van deze bijdrage zal een tweetal knelpunten van materieelrechtelijke aard worden besproken die in het onderzoek naar voren zijn gekomen. Het eerste knelpunt ziet op roekeloos rijgedrag zonder ernstige gevolgen; het tweede knelpunt betreft roekeloos rijgedrag met gevolgen.

3.1. Roekeloos rijgedrag zonder gevolgen

Het 'strafgat'

Het onderzoek heeft, zoals de Minister ook expliciet had gevraagd, aandacht besteed aan het zogenoemde 'strafgat'. Op overtreding van het verbod gevaar op de weg te veroorzaken staat een relatief lage maximumvrijheidsstraf van twee maanden en een geldboete van de tweede categorie (art. 5 jo. art. 177 lid 1 WVV 1994). Als het gevaar zich verwezenlijkt en een ernstig gevolg intreedt (dood of letsel), komen daarentegen stevige gevangenisstraffen in beeld. Op 'dood door schuld in het verkeer' (art. 6 WVV 1994) staat een maximumgevangenisstraf van drie jaren (art. 175 lid 1 WVV 1994). Bestaat de schuld in roekeloosheid, dan wordt het maximum verdubbeld (lid 2). En deze gevangenisstraffen kunnen op grond van het derde lid van art. 175 WVV 1994 nog eens met de helft worden verhoogd indien één van de in dat lid omschreven gronden zich voordoet (rijden onder invloed, weigering van een alcoholonderzoek, ernstige overschrijding van de maximumsnelheid, bumperkleven, geen voorrang verlenen en gevaarlijk inhalen). Opvallend is dus het grote verschil tussen het strafmaximum bij gevaarlijk rijgedrag



Er is veel te zeggen voor een forse verhoging van het wettelijk strafmaximum voor rijden onder invloed.



24. Zie *Ernstige verkeersdelicten*, p. 374 e.v.
25. Zie *Ernstige verkeersdelicten*, p. 329.
26. Gerechtshof 's Hertogenbosch 8 augustus 2012, ECLI:NL:GHSHE:2012:BX3879.
27. Zie *Ernstige verkeersdelicten*, p. 353-354.
28. Zie nader *Ernstige verkeersdelicten*, p. 375-376.
29. Het betreft het delict 'Trunkenheit im Verkehr' (Par. 316 StGB). Zie nader *Ernstige verkeersdelicten*, p. 387-389. Merk op dat het strafmaximum in het Nederlandse stelsel een derde hoger ligt in het geval van recidive (art. 43a Sr).
30. Zie *Ernstige verkeersdelicten*, p. 267-268.
31. Zie *Ernstige verkeersdelicten*, p. 329-330.
32. Uitgebreider *Ernstige verkeersdelicten*, p. 388-389.



Intreden van een (ernstig) gevolg hangt nogal eens af van het toeval.



dat niet tot een ernstig gevolg (letsel, dood) heeft geleid en het strafmaximum bij gevaarlijk rijgedrag dat wel tot zo'n gevolg heeft geleid. Wat ontbreekt – vandaar de term 'strafgat' – is een strafbaarstelling die zeer gevaarlijk – roekeloos – rijgedrag dat zonder gevolgen is gebleven met een substantiële vrijheidsstraf (meer dan twee maanden) bedreigt.

Onder omstandigheden is bij zeer gevaarlijk rijgedrag wel veroordeling wegens een gemeen delict mogelijk, zoals een poging tot doodslag. Voor een veroordeling wegens poging tot doodslag is evenwel vereist dat wordt vastgesteld dat de verdachte opzet op de dood van het slachtoffer had. De Hoge Raad stelt hoge eisen aan dat bewijs.³³⁾ Een veroordeling voor poging tot zware mishandeling is bij zeer gevaarlijk rijgedrag dat zonder gevolgen is gebleven onder omstandigheden eveneens denkbaar. Van het daarvoor vereiste opzet op het toebrengen van zwaar letsel hoeft bij zeer gevaarlijk rijgedrag geen sprake te zijn. De strafbaarstelling van bedreiging kan in situaties waarin de verdachte op het slachtoffer is ingegreden diensten bewijzen. Maar het opzet van de verdachte behoeft bij zeer gevaarlijk rijgedrag dat zonder gevolgen is gebleven niet gericht te zijn op bedreiging.

Een voorbeeld van een recente strafzaak waarin wel een gemeen (opzet)delict ten laste was gelegd, maar uiteindelijk een veroordeling volgde voor overtreding van art. 5 WVV 1994, is een vonnis van de Rechtbank Oost-Brabant van 19 augustus 2015.³⁴⁾ Daarin was aan de verdachte primair poging tot doodslag althans zware mishandeling ten laste gelegd, subsidiair overtreding van art. 5 WVV 1994. De verdachte reed, toen hij aan de politie probeerde te ontkomen, met zeer hoge snelheid door een rood verkeerslicht. Vervolgens reed hij over de rijbaan voor het verkeer dat hem tegemoetkwam, op een moment dat zich daar een aantal fietsers bevond. Daarna reed hij nog een keer met hoge snelheid door rood licht en over de rijbaan voor het tegemoetkomende verkeer op een moment dat zich daar een aantal fietsers bevond. De rechtbank verklaarde het subsidiair ten laste gelegde bewezen – gevaarlijk rijden dus – en legde de maximale vrijheidsstraf van twee maanden hechtenis en een rijontzegging van twee jaren op.³⁵⁾

Argumenten voor een aparte strafbaarstelling; opvattingen van respondenten

In de literatuur is al vaker kritiek uitgeoefend op het grote verschil tussen verkeersgevaarlijk gedrag zonder en verkeersgevaarlijk gedrag met gevolgen wat betreft de strafmaxima.³⁶⁾ Aan het al dan niet intreden van het gevolg wordt te veel gewicht toegekend. De overtreder van art. 5 WVV 1994 kan zich immers veel gevaarlijker hebben gedragen dan de overtreder van art. 6 WVV 1994. Daar komt bij dat het intreden van het gevolg nogal eens van het toeval afhangt. Gepleit wordt daarom voor een als misdrijf in te voeren strafbaarstelling van ernstig gevaarzettend rijgedrag als zodanig (dus zonder dat een

ernstig gevolg hoeft te zijn ingetreden), met een strafmaximum dat beduidend hoger ligt dan dat van artikel 5 WVV 1994. Een grote meerderheid van de respondenten bleek ook voorstander of zag althans voordelen van zo'n strafbaarstelling.³⁷⁾ Daarbij verschilt de argumentatie. Sommige respondenten leggen er de nadruk op dat de straffen voor de ernstigste vormen van art. 5 WVV 1994 te laag zijn. Een strafbaarstelling die op gevaarlijk rijgedrag dat zonder gevolgen is gebleven een hogere straf stelt is dan ook van belang in aanvulling op andere strafbaarstellingen zoals bedreiging, om een lacune te voorkomen. Anderen leggen het accent op het verband met artikel 6 WVV 1994. Als op roekeloos rijden zonder ernstige gevolgen lage straffen zijn gesteld, werkt dat dóór in de concrete strafoplegging bij roekeloos rijgedrag dat wel ernstige gevolgen heeft gehad: (relatief) lage straffen die niet in de buurt komen van het wettelijke strafmaximum. Bij weer andere respondenten lijkt de gedachte van 'fair labelling' een rol te spelen. Bij roekeloos rijden zonder ernstige gevolgen is enerzijds het label poging tot zware mishandeling niet passend, anderzijds doet een veroordeling wegens 'gevaarlijk rijden' (overtreding van art. 5 WVV 1994) ook geen recht aan het ernstige verwijt dat de dader wordt gemaakt, nog los van de opgelegde straf. Er zijn al met al goede argumenten voor de invoering van een strafbaarstelling die zeer gevaarlijk rijgedrag dat zonder gevolgen is gebleven met een hogere vrijheidsstraf dan twee maanden bedreigt.

Mogelijke vormgeving van de strafbaarstelling van roekeloos rijgedrag zonder ernstige gevolgen

Wat de vormgeving van een dergelijke strafbaarstelling betreft, zijn verschillende opties denkbaar. De eenvoudigste oplossing is het enkel verhogen van het strafmaximum van art. 5 WVV 1994. Naar het ons voorkomt kan de lacune die het stelsel van strafbaarstellingen in het verkeersrecht hier kent, langs deze weg echter niet adequaat worden gevuld. Een strafbaarstelling die zwaardere eisen aan het bewijs stelt, en het gevaarlijke rijgedrag als een misdrijf aanmerkt, vormt een betere grondslag voor de straffen die bij zeer riskant verkeersgedrag passend zijn. Inspiratie voor een dergelijke strafbaarstelling kan bijvoorbeeld worden geput uit strafbaarstellingen die in andere landen functioneren.³⁸⁾

Het Engelse strafrecht maakt onderscheid tussen 'careless driving' en 'dangerous driving'. Van 'careless driving' is sprake als het rijgedrag 'falls below what would be expected of a competent and careful driver'. Op dit feit staat een geldboete met de mogelijkheid van een rijontzegging. Bij 'dangerous driving' gaat het om rijgedrag dat 'falls far below what would be expected of a competent and careful driver and it would be obvious to a competent and careful driver that driving in that way would be dangerous'. De maximale gevangenisstraf is twee jaren. Een belangrijk nadeel van dit systeem is de lastige afbakening. Wanneer is rijgedrag slechts 'below'

33. Zie bijvoorbeeld HR 13 september 2016, ECLI:NL:HR:2016:2075.

34. ECLI:NL:RBOBR:2015:4931.

35. Opgemerkt zij dat op basis van de gegevens die deze uitspraak bevat, niet de vraag kan worden beantwoord of niet ook een tenlastelegging van bedreiging tot een bewezenverklaring had kunnen leiden.

36. Recentelijk nog in dit tijdschrift door W.H. Vellinga, Roekeloosheid in vormen, *VR* 2017/78, afl. 7/8, p. 257 e.v. Zie over dit thema ook A.A. van Dijk, *Opzet, kans en keuzes. Een analyse van doodslag in het verkeer*, Paris, Zutphen 2017, p. 520 e.v.

37. *Ernstige verkeersdelicten*, p. 337, 338.

38. Vgl. Alwin van Dijk en Hein Wolswijk (red.), *Criminal Liability for Serious traffic Offences. Essays on Causing Death, Injury and Danger in Traffic*, Eleven International Publishing, Den Haag 2015.

en wanneer is rijgedrag 'far below' wat van een voorzichtige verkeersdeelnemer mag worden verwacht?³⁹⁾

In Duitsland voorziet Par. 315c Strafgesetzbuch (StGB) in een strafbaarstelling van zeer gevaarlijk rijgedrag dat zonder gevolgen is gebleven.⁴⁰⁾ Die strafbaarstelling luidt als volgt:

(1) Wer im Straßenverkehr

1. ...
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 liegengebliebene 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.
- (2) ...
- (3) Wer in den Fällen des Absatzes 1
 1. die Gefahr fahrlässig verursacht oder
 2. fahrlässig handelt und die Gefahr fahrlässig verursacht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

Een strafbaarstelling van zeer gevaarlijk rijgedrag dat zonder gevolgen is gebleven, kan een vorm aannemen die op onderdeel 2 van het eerste lid van deze Duitse strafbaarstelling lijkt. Vertrekpunt is dat van een ernstige schending van verkeersregels sprake dient te zijn ('grob verkehrswidrig'), en dat de betrokkene moet hebben gehandeld zonder acht te slaan op andere weggebruikers ('rücksichtslos'). Vervolgens is een aantal concrete normen omschreven waarvan de betrokkene één of meer moet hebben overtreden. Ten slotte moeten door het handelen van betrokkene lijf of leven van een andere persoon dan wel zaken van grote waarde in gevaar zijn gebracht.

De kern van een strafbaarstelling naar dit model zou aldus bestaan in een selectie van verkeersovertredingen uit het veel bredere gamma van verkeersovertredingen dat in de Wegenverkeerswet en de daarop gebaseerde regelgeving strafbaar is gesteld. Bovendien moet sprake zijn van een ernstige schending van het verkeersvoorschrift. Er zijn goede argumenten om in een strafbaarstelling die in zeker opzicht een specialis van art. 5 WVV 1994 zou zijn met een veel hoger strafmaximum, de relevante verkeersnor-

men te selecteren (anders dan in art. 5 WVV 1994). Het maakt aan een ieder, de burger die aan het verkeer deelneemt maar ook rechter en procespartijen, duidelijk van welke normen het overtreden een zo groot gevaar kan opleveren dat een (veel) hogere straf onder bijkomende omstandigheden gerechtvaardigd kan zijn. Het gaat bovendien om normen waarvan het niet naleven welhaast per definitie een groot gevaar voor andere verkeersdeelnemers oplevert, zoals het niet verlenen van voorrang, te hard rijden bij kruisingen en spookrijden. Natuurlijk hoeft de wetgever, indien hij voor een strafbaarstelling naar het model van de Duitse strafbepaling zou kiezen, de daarin opgenomen selectie van verkeersovertredingen niet één op één over te nemen. Hij zou, kijkend naar de strafverzwarende omstandigheden van art. 175 lid 3 WVV 1994, ook het bumperkleven en het in ernstige mate de maximumsnelheid overschrijden in de opsomming kunnen opnemen.⁴¹⁾ Met betrekking tot de subjectieve bestanddelen zullen ook keuzes moeten worden gemaakt. Waar het hier in wezen om een gemeengevaarlijk delict gaat, ligt het voor de hand dat het veroorzaken van het gevaar niet aan de schuld van de dader te wijten hoeft te zijn. Het veroorzaken van gevaar zou dus als een geobjectiveerd bestanddeel fungeren.

Het strafmaximum bij het delict van Par. 315c StGB is vijf jaar gevangenisstraf. Dat is bezien vanuit de Nederlandse context fors, afgemeten aan de maximale straffen die op de overtreding van het huidige art. 5 WVV 1994 en op het misdrijf van art. 6 jo art. 175 WVV 1994 zijn gesteld. Daarbij moet bedacht worden dat dit strafmaximum in Duitsland alleen geldt bij opzet op zowel de normovertreding als het veroorzaken van gevaar.⁴²⁾ Is het veroorzaken van het gevaar aan nalatigheid ('fahrlässig') te wijten, dan is de maximale gevangenisstraf twee jaar. Mogelijk is een strafmaximum van twee jaar gevangenisstraf, zeker indien geen opzet op het veroorzaken van het gevaar geëist wordt, ook voor Nederland een aanknopingspunt.

Een strafbaarstelling gemodelleerd naar Par. 315c StGB lijkt een goede grondslag voor de straffen die bij zeer riskant verkeersgedrag passend zijn. Een aldus vormgegeven strafbaarstelling zou bijvoorbeeld in een nieuw artikel 5a WVV 1994 opgenomen kunnen worden.

3.2. Roekeloos rijgedrag met ernstige gevolgen

Anders dan roekeloos rijgedrag dat niet tot een ernstig gevolg leidt, is roekeloos rijgedrag dat wel tot zo'n gevolg leidt, apart strafbaar gesteld. Volgens art. 175 lid 2 WVV 1994 worden de strafmaxima bij – kort gezegd – dood dan wel letsel door schuld in het verkeer (art. 6 jo art. 175 lid 1 WVV 1994) verdubbeld indien de schuld bestaat in roekeloosheid (art. 175 lid 2 WVV 1994). En deze maxima worden op grond van het derde lid van art. 175 WVV 1994 nog eens met de helft verhoogd indien één van de in dat lid omschreven gronden zich voordoet (rijden onder invloed, weigering van een alcoholonderzoek, ernstige over-



Roekeloos rijgedrag met ernstige gevolgen apart strafbaar gesteld.



39. Vgl. Sally Kyd Cunningham, *Serious Driving Offences in England and Wales*, in Van Dijk en Wolswijk 2015, p. 44.

40. Zie daarover Ingke Goeckenjan, *Serious Traffic Offences: The German Perspective*, in Van Dijk en Wolswijk 2015, p. 97-99.

41. Ook is de vraag of het nodig is om in de bepaling, naast de eis van een ernstige schending van een verkeersregel, ook nog een Nederlands equivalent van 'rücksichtslos' op te nemen.

42. De strafbepalingen in het Strafgesetzbuch kennen geen expliciet opzetbestanddeel. Uitgangspunt is echter dat steeds opzet is vereist. Culpoos handelen is alleen strafbaar indien de wet dit uitdrukkelijk bepaalt, zoals in Par. 315c StGB; zie het derde lid.



Voor strafeis bij roekeloosheid is maatwerk nodig.



schrijding van de maximumsnelheid, bumperkleven, geen voorrang verlenen en gevaarlijk inhalen). De invulling van de roekeloosheid is een tweede te bespreken knelpunt bij de afdoening van ernstige verkeersdelicten.

De wetsgeschiedenis en de rechtspraak van de Hoge Raad

Met de in 2006 geïntroduceerde strafverzwarende omstandigheid roekeloosheid beoogde de wetgever 'een adequate bestraffing mogelijk te maken in alle gevallen waarin sprake is van zeer onvoorzichtig rijgedrag waarbij welbewust en met ernstige gevolgen onaanvaardbare risico's zijn genomen'.⁴³⁾ De rechtspraak laat zien dat de Hoge Raad strengere eisen stelt aan het bewijs van roekeloosheid dan de wetgever voor ogen had. Die strengere benadering komt in een aantal punten tot uitdrukking. Ten eerste in de omschrijving van de roekeloosheid. Waar de Minister sprak van 'zeer onvoorzichtig gedrag' waarbij 'onaanvaardbare risico's' zijn genomen, eist de Hoge Raad voor een bewezenverklaring van roekeloosheid een 'buitengewoon onvoorzichtige gedraging' die een 'zeer ernstig gevaar' in het leven heeft geroepen.⁴⁴⁾ Een tweede punt van verschil betreft de verhouding tussen roekeloosheid en de in het derde lid van art. 175 WVW 1994 opgenomen strafverzwarringsgronden, zoals rijden onder invloed, veel te hard rijden en bumperkleven. De Minister merkte daar over op dat de vaststelling dat onder invloed of veel te hard is gereden veel gewicht in de schaal legt bij de beantwoording van de vraag of sprake is van roekeloosheid.⁴⁵⁾ De Hoge Raad daarentegen benadrukt dat voor het bewijs van roekeloosheid 'doorgaans niet' kan worden volstaan met de enkele vaststelling dat de verdachte zich heeft schuldig gemaakt aan een of meer in art. 175, derde lid, WVW 1994 genoemde, zelfstandig tot verhoging van het wettelijk strafmaximum leidende gedragingen.⁴⁶⁾ Alleen al dit verschil in benadering van de roekeloosheid tussen wetgever en Hoge Raad is een indicatie dat de invulling van het begrip roekeloosheid een knelpunt bij de afdoening van ernstige verkeersdelicten oplevert.

Het straftoemingsonderzoek

Dat beeld wordt bevestigd door het straftoemingsonderzoek, waarin zo veel mogelijk in kaart is gebracht hoe de strafzaken waarin de Hoge Raad een oordeel heeft geveld over een bewezenverklaring van roekeloosheid zijn afgedaan.⁴⁷⁾ In dat onderzoek zijn 17 zaken betrokken waarin een gerechtshof heeft veroordeeld voor dood of letsel door schuld, bestaande in roekeloosheid. In 12 van deze 17 zaken is de veroordeling door de Hoge Raad vernietigd, omdat de in de bewijsvoering vastgestelde feiten en omstandigheden ontoereikend waren voor de kwalificatie roekeloosheid. Daarna is een nieuwe berechting gevolgd, die in veel gevallen heeft geresulteerd in een aanmerkelijk lagere straf, telkens gebaseerd op een bewezenverklaring van schuld niet bestaande in roekeloosheid.

Een gevolg van de restrictieve uitleg van roeke-

loosheid door de Hoge Raad is geweest dat de richtlijn van het OM en de LOVS-oriëntatiepunten zijn aangepast. De richtlijn maakt onderscheid tussen drie schuldgradaties, de zwaarste schuldgradatie is daarbij de 'zeer hoge mate van schuld'.⁴⁸⁾ Voor de strafeis bij roekeloosheid is geen uitgangspunt in de richtlijnen neergelegd, daarvoor is volgens de richtlijn 'maatwerk nodig'. De oriëntatiepunten sluiten op dit punt bij de richtlijnen aan, ook daarin wordt de roekeloosheid niet meer vermeld.⁴⁹⁾ De rechtspraak van de Hoge Raad heeft zo tot gevolg gehad dat de maximumstraf die de wetgever voor de ernstigste gevallen van dood door schuld op negen jaar heeft bepaald, feitelijk slechts in uitzonderingssituaties van toepassing is. En als gevolg daarvan speelt zij in de normering van de strafoplegging op basis van vaststellingen van schuld geen rol van betekenis meer.

De opvattingen van de respondenten

Uit de interviews komt naar voren dat naar de mening van enkele respondenten de Hoge Raad een redelijke uitleg aan de term roekeloosheid geeft, maar dat veel respondenten (zeer) ongelukkig zijn met deze interpretatie.⁵⁰⁾ De restrictieve interpretatie zou niet uit te leggen zijn aan slachtoffers en nabestaanden. Niet alleen de opgelegde straf, maar ook het 'etiket' dat op gedrag wordt geplakt is van belang. Ook wordt nogal eens opgemerkt dat de interpretatie van de Hoge Raad niet strookt met de bedoelingen van de wetgever. Daarnaast wordt kritiek op de wetgever geuit, in het bijzonder de verhouding tussen de roekeloosheid en de strafverzwarende omstandigheden van het derde lid. De roekeloosheid en die andere strafverzwarende omstandigheden concurreren met elkaar. Voorkoming van 'dubbeltelling' is een reden voor de Hoge Raad om de aanwezigheid van een of meer van de andere strafverzwarende omstandigheden niet, althans niet zonder meer, voldoende te laten zijn voor roekeloosheid. Deze op zichzelf begrijpelijke gedachte leidt er echter wel toe dat de lat voor roekeloosheid erg hoog ligt. Ook los van de verhouding tot roekeloosheid geven enkele respondenten aan weinig gelukkig te zijn met de strafverzwarende omstandigheden uit het derde lid. De opsomming zou vrij willekeurig zijn; onduidelijk is waarom nu juist deze gedragingen strafverzwarend werken. Een uitzondering wordt daarbij gemaakt voor dronken rijden, omdat daaraan een 'dubbel besluit' ten grondslag ligt: de beslissing om te gaan drinken en vervolgens om te gaan rijden.

Geen van de rechters onder de respondenten geeft aan dat de interpretatie van de Hoge Raad ertoe leidt dat geen passende straf kan worden opgelegd.⁵¹⁾ Daarbij speelt een belangrijke rol dat bij ernstig gevaarzettend gedrag dat in die interpretatie toch niet tot de kwalificatie roekeloosheid leidt, vrijwel steeds één of meer van de strafverzwarende omstandigheden uit het derde lid van art. 175 WVW 1994 van toepassing zijn. Enkele andere respondenten vinden daar-

43. Kamerstukken II 2001/02, 28 484, nr. 3, p. 10.

44. Zie bijv. HR 15 oktober 2013, NJ 2014/25.

45. Kamerstukken II 2001/02, 28 484, nr. 3, p. 13.

46. Zie bijv. HR 15 oktober 2013, NJ 2014/25.

47. *Ernstige verkeersdelicten*, p. 121 e.v.

48. Richtlijn voor strafvordering verkeersongevallen en verlaten plaats ongeval (2015R022), in werking getreden op 1 maart 2015, Stcrt. 18 februari 2015, nr. 4246.

49. Oriëntatiepunten voor straftoemingen en LOVS-afspraken, december 2017.

50. *Ernstige verkeersdelicten*, p. 340.

51. *Ernstige verkeersdelicten*, p. 340.

52. *Ernstige verkeersdelicten*, p. 341.

entegen dat door de uitleg van de Hoge Raad ten onrechte lange gevangenisstraffen buiten beeld blijven.⁵²⁾

De vraag of op andere wijze in de strafbaarstelling van de ernstigste vormen van gevaarzettend gedrag met ernstige gevolgen dient te worden voorzien, wordt zeer verschillend beantwoord.⁵³⁾ De suggesties variëren van het in de wet voegen van een derde schuldgradatie tussen 'gewone' (aanmerkelijke) schuld en roekeloosheid, concretisering van de roekeloosheid door in de wet op te nemen welke gedragingen roekeloosheid opleveren, tot het schrappen van roekeloosheid als bestanddeel.

Mogelijke verklaringen voor de rechtspraak van de Hoge Raad

Er zijn enkele argumenten die de restrictieve interpretatie door de Hoge Raad van roekeloosheid mogelijk kunnen verklaren. Kennis daarvan kan er wellicht aan bijdragen dat de beste oplossing voor het gesignaleerde knelpunt wordt gekozen.⁵⁴⁾

Een eerste argument is van wetssystematische aard. De Hoge Raad benadrukt, zo bleek hiervoor al, dat voor het bewijs van roekeloosheid 'doorgaans' niet kan worden volstaan met de enkele vaststelling dat de verdachte zich heeft schuldig gemaakt aan een of meer in art. 175, derde lid, WVV 1994 genoemde, zelfstandig tot verhoging van het wettelijk strafmaximum leidende gedragingen.⁵⁵⁾ Toch is het de vraag of dit het doorslaggevend argument is voor de rechtspraak van de Hoge Raad. Dat in de huidige systematiek voor roekeloosheid meer vereist is dan onder invloed of te hard rijden, zal niemand bestrijden. Waar het om gaat is hoeveel meer vereist is. Aan de wetssystematiek zou ook recht kunnen worden gedaan door voor roekeloosheid naast het vervuld zijn van een strafverzwarende omstandigheid uit het derde lid bijvoorbeeld het bewijs van een ernstige verkeersovertreding te eisen. Die strafverzwarende omstandigheid levert als zodanig dan nog geen roekeloosheid op, maar zou daarvoor wel een zwaarwegende aanwijzing zijn. Aan de wetsgeschiedenis zou dan ook meer recht worden gedaan.

Dat wijst erop dat er vermoedelijk een of meer andere argumenten zijn die de Hoge Raad tot een keuze voor een restrictieve interpretatie hebben gebracht. Tegelijk kan uit dit argument van de Hoge Raad al wel een eerste mogelijke wijziging van de wet worden afgeleid die aan de oplossing van dit knelpunt kan bijdragen. De verhouding tussen het tweede en het derde lid zou kunnen worden aangepast. De aanvulling van het derde lid destijds, bij amendement, met een willekeurig ogende selectie overtredingen (aan rijden onder invloed en (veel) te hard rijden werden bumperkleven, geen voorrang verlenen en gevaarlijk inhalen toegevoegd), heeft de consistentie binnen het artikel geen goed gedaan. Overwogen zou kunnen worden om enkel het rijden onder invloed (en het weigeren van een alcoholonderzoek) in het derde lid als strafverzwarende omstandigheid te laten staan. Dat is

een omstandigheid die los staat van de verkeersfouten zelf en daarom los daarvan een strafverhoging rechtvaardigt.

Een tweede argument betreft de inhoud van het begrip roekeloosheid. Dat is geen begrip dat zich heel eenvoudig laat afgrenzen. De gedachte van de wetgever is geweest dat het wettelijke bestanddeel zou aansluiten bij de betekenis die het begrip in de rechtspraak had gekregen. Mogelijk is de Hoge Raad tot de overtuiging gekomen dat het begrip zich, als bij die gegroeide praktijk wordt aangesloten, als strafverzwargrond onvoldoende duidelijk laat afgrenzen. Dat zou een reden kunnen zijn geweest om tot een afgrenzing over te gaan die in ieder geval betrekkelijk helder is, althans een afgrenzing die leidt tot een beperkt bereik van roekeloosheid waardoor grensgevallen zich ook in slechts relatief weinig gevallen kunnen voordoen.

Aan dit argument valt een duidelijke aanwijzing te ontleen voor de oplossing van dit knelpunt. In de wet zou nauwkeuriger aangegeven moeten worden waar de roekeloosheid in kan bestaan. En indien dat niet (goed) mogelijk is, zou moeten worden verkend of op andere wijze kan worden voorzien in een adequate strafbaarstelling van zeer gevaarlijk rijgedrag dat tot de dood of zwaar lichamelijk letsel heeft geleid.

Mogelijke vormgeving van de strafbaarstelling van roekeloos rijgedrag met ernstige gevolgen
Hoe zou, gelet op het voorafgaande, een strafbaarstelling van roekeloos rijgedrag met ernstige gevolgen het beste kunnen worden vormgegeven?⁵⁶⁾ Eerder kwam aan de orde dat het wenselijk lijkt, bijvoorbeeld in een nieuw art. 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 strafbaarstelling van Par. 315c StGB. Een strafbaarstelling zou kunnen zien op de weggebruiker die (opzettelijk of culpoos) één of meer concreet opgesomde gedragsregels in ernstige mate schendt, terwijl daarvan levensgevaar of gevaar voor zwaar lichamelijk letsel voor een ander te duchten is. Wat de concreet op te sommen gedragsregels betreft zou, met een schuin oog naar Par. 315c StGB, onder meer gedacht kunnen worden aan (kort gezegd) het niet verlenen van voorrang, het gevaarlijk inhalen, het gevaarlijk rijden bij een zebrapad, het te hard rijden bij kruisingen, het niet voldoende rechts rijden op onoverzichtelijke plaatsen en het spookrijden. Indien ook met een schuin oog wordt gekeken naar art. 175 lid 3 WVV 1994 zouden het bumperkleven en het in ernstige mate de maximumsnelheid overschrijden daaraan kunnen worden toegevoegd.

Ingeval een dergelijke strafbaarstelling zou worden gecreëerd, ligt het in de rede daar rekening mee te houden bij de strafbaarstelling van zeer gevaarlijk rijgedrag dat wel tot ernstige gevolgen heeft geleid. Dat kan op verschillende manieren.

Overtreding van art. 5a (nieuw) levert roekeloosheid op



Begrip roekeloosheid laat zich niet eenvoudig afgrenzen.



53. *Ernstige verkeersdelicten*, p. 341 e.v.

54. *Ernstige verkeersdelicten*, p. 397.

55. Zie ook het persbericht van 25 januari 2017 (Roekeloosheid in het verkeer), te raadplegen via <https://www.rechtspraak.nl/Organisatie-en-contact/Organisatie/Hoge-Raad-der-Nederlanden/Nieuws/Paginas/Roekeloosheid-in-het-verkeer.aspx>.

56. Zie uitgebreider *Ernstige verkeersdelicten*, p. 399 e.v.



Vereiste van dubbele
causaliteit blijft
onverkort in stand.



Denkbaar is in de eerste plaats, de nieuwe strafbaarstelling in artikel 5a WVV 1994 rechtstreeks te laten aansluiten bij het bestaande begrip roekeloosheid in het tweede lid van art. 175 WVV 1994. Aan dat tweede lid zou een zin kunnen worden toegevoegd, luidend: 'Van roekeloosheid is in ieder geval sprake als het gedrag tevens als een overtreding van artikel 5a kan worden aangemerkt.' Daarbij zou het onder invloed rijden dan wel het weigeren mee te werken aan een ademanalyse als strafverzwarringsgrond behouden kunnen blijven in het derde lid van art. 175 WVV 1994. Voor de andere strafverzwarringsgronden, zoals het bumperkleven en het gevaarlijk inhalen, is in dit artikellid geen plaats meer. Zij worden overgeheveld naar het nieuwe art. 5a en kunnen langs de weg van het tweede lid van art. 175 WVV 1994 tot het aannemen van roekeloosheid leiden.

Deze definitiebepaling bewerkstelligt dus dat rijgedrag dat de delictsomschrijving van het nieuwe art. 5a WVV 1994 vervult, roekeloosheid in de zin van de wet oplevert (maar roekeloosheid is daartoe niet beperkt). Langs deze weg wordt feitelijk op wetstechnisch eenvoudige wijze een gemeengevaarlijk delict gecreëerd en tegelijk de roekeloosheid nader ingevuld. De definitiebepaling geeft aan het bestaande begrip roekeloosheid een ruimere reikwijdte, en zorgt ervoor dat de verhouding tussen roekeloosheid en de strafverzwarende omstandigheden van het derde lid logisch(er) wordt.

Voor een veroordeling ter zake van art. 6 jo. art. 175 lid 2 WVV 1994 is daarnaast vereist dat een aan die roekeloosheid te wijten verkeersongeval heeft plaatsgevonden waardoor een ander wordt gedood of (kort gezegd) letsel wordt toegebracht. Dat vereiste van dubbele causaliteit blijft onverkort in stand; meer in het algemeen gesproken blijft de huidige systematiek van art. 6 jo. art. 175 WVV 1994 ongewijzigd. De definitiebepaling heeft enkel tot gevolg dat onvoorzichtig rijgedrag dat de delictsomschrijving van art. 5a WVV 1994 vervult, roekeloosheid oplevert.

Rechtstreekse koppeling van gevolgen aan overtreding van art. 5a (nieuw)

Denkbaar is in de tweede plaats de ernstige gevolgen (dood, letsel) rechtstreeks aan de delictsomschrijving te koppelen die in het voorgestelde art. 5a WVV 1994 wordt opgenomen. Dan vindt, anders dan in de eerste optie, geen aansluiting van art. 5a (nieuw) bij de roekeloosheid plaats. Inhoudelijk komt deze tweede optie neer op een bepaling die strafbaar stelt: 'overtreding van art. 5a terwijl daardoor dood of letsel is veroorzaakt' (dood en letsel zijn aan het schuldverband onttrokken, dus geobjectiveerde bestanddelen). Daarbij kan wat betreft de strafbedreiging worden gedifferentieerd naar de schuldvorm (opzettelijke dan wel culpose overtreding van art. 5a WVV 1994) en de aard van de aan het schuldverband onttrokken gevolgen (letsel dan wel dood). Wetstechnisch is een aanpassing langs deze lijnen evenwel minder eenvoudig

te realiseren. De Wegenverkeerswet maakt onderscheid tussen gedragsregels en strafbepalingen. Dat dwingt tot het opsplitsen van bestanddelen, zoals het samenstel van de artikelen 6 en 175 WVV 1994 duidelijk maakt. Net als bij art. 6 zou aan een nieuw art. 5a een artikel gekoppeld moeten worden dat achterin de WVV 1994 bij de strafbepalingen wordt ingevoegd en dat bepaalt welke straffen bij welke gevolgen in geval van schending van de norm van art. 5a kunnen worden opgelegd.

Een volgende vraag die bij de keuze voor deze oplossing rijst, is hoe de nieuwe bepaling zich dient te verhouden tot het bestaande samenstel van de artikelen 6 en 175 WVV 1994. Dient de roekeloosheid als strafverzwarringsgrond in art. 175 WVV 1994 te worden geschrapt? Zou dat dan ook betekenen dat deze grond voor strafverzwaring uit het Wetboek van Strafrecht dient te verdwijnen (zie art. 307 en 308 Sr)? Het is nog niet eenvoudig daar een antwoord op te formuleren. Want materieel zou een nieuw artikel 5a WVV 1994 waarin ook de strafverzwarende gevolgen zijn ondergebracht hetzelfde beogen als met de strafbaarstelling van roekeloosheid is nagestreefd. Daar past niet goed bij dat de strafbaarstelling van roekeloosheid eenvoudigweg uit het Wetboek van Strafrecht zou verdwijnen.

Ook als de roekeloosheid in beide wetboeken wordt geschrapt, zijn de vragen nog niet de wereld uit. Want hoe zou de nieuwe strafbaarstelling zich moeten verhouden tot de overblijvende strafbaarstelling van dood door schuld in de WVV 1994, eventueel met strafverzwarende omstandigheden? Zou die strafbaarstelling helemaal moeten verdwijnen? Uit het onderzoek blijkt niet van fundamentele onvrede met het functioneren van deze strafbaarstelling in de reguliere gevallen. En een ander stelsel zal ook weer tot afbakeningsvragen leiden. De strafbaarstelling van dood door schuld in het Wetboek van Strafrecht blijft daarbij naar verwachting bestaan, ook als de strafbaarstelling die in de artikelen 6 en 175 WVV 1994 is opgenomen zou verdwijnen.

Een laatste punt is inhoudelijk van aard. Een rechtstreekse koppeling van strafverzwarende gevolgen aan het voorgestelde artikel 5a WVV 1994 zou meebrengen dat wordt dichtgetimmerd in welke gevallen het hoogste strafmaximum van toepassing is. Een koppeling als eerder voorgesteld met het bestaande begrip roekeloosheid laat de mogelijkheid open dat ook in een geval waarin de delictsomschrijving van artikel 5a WVV 1994 niet is overtreden, bij wijze van uitzondering toch roekeloosheid wordt aangenomen. Te denken valt aan een sportvliegtuig dat, ter uitvoering van een weddenschap, op een druk bereden snelweg landt en daarbij een fataal ongeluk veroorzaakt.

Alles afwegende gaat onze voorkeur uit naar de eerste optie: een aanpassing waarbij met behulp van een strafbaarstelling van zeer gevaarlijk

rijgedrag dat zonder gevolgen is gebleven, aan het begrip roekeloosheid handen en voeten worden gegeven. Bij die keuze behoudt ook de strafbaarstelling van roekeloosheid in het Wetboek van Strafrecht een nuttige functie. De in de Wegenverkeerswet omschreven mate van gevaarzetting die roekeloosheid oplevert, kan ook bij het in het Wetboek van Strafrecht omschreven begrip een bron van inspiratie zijn.

4. Tot slot

In deze bijdrage zijn enkele van de bevindingen uit het onderzoeksrapport voor het voetlicht gebracht. Ter afsluiting een korte opmerking over het vervolg. Bij brief van 20 juli 2017 heeft de Minister van Veiligheid en Justitie het rapport aan de Tweede Kamer aangeboden.⁵⁷⁾ In de brief kondigt hij tevens aan voornemens te zijn om op basis van de resultaten en aanbevelingen van dit onderzoek, alsmede een eerder onderzoek door Intervict,⁵⁸⁾ een voorstel tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 voor te bereiden. Onder meer zal een hogere maximale strafmaat voor rijden onder invloed, doorrijden na een ongeval en rijden zonder (geldig) rijbewijs worden voorgesteld. Ook wil de Minister het mogelijk maken dat de politie ten aanzien van ernstige gevallen van doorrijden na een ongeval, met letsel of erger tot gevolg, meer opsporingsbevoegdheden buiten heterdaad ter beschikking heeft.⁵⁹⁾ Daarnaast zal het wetsvoorstel voorzien in een oplossing voor het strafgat van art. 5 WVV 94 en in een andere invulling van het begrip roekeloosheid.⁶⁰⁾ Dat kan op verschillende manieren, zoals uit het voorgaande blijkt. Hoe een en ander er concreet uit zal zien, is dus nog afwachten.



*Voorstel tot wijziging
van de WVV 1994 in
voorbereiding.*



57. Brief van de Minister van Veiligheid en Justitie van 20 juli 2017, 2098433.

58. S. van der Aa, M. Groenhuijsen, K. Lens, M. Lanslots, *Verkeersslachtoffers. Over de strafrechtelijke reactie op (ernstige) verkeersdelicten*, https://www.fondsslachtofferhulp.nl/wp-content/uploads/2017/01/170013_OS_verkeersslachtoffers_20170116a.pdf.

59. Zie hierover par. 2.3 van deze bijdrage.

60. Zie hierover par. 3.1 en 3.2 van deze bijdrage.