

201 'Roekeloze rijders' en

Al enige tijd geniet de figuur van de 'verkeershufter' verhoogde aandacht van de zijde van politie en justitie. Personen die zich structureel niets aan elementaire verkeersregels gelegen laten liggen, zouden streng moeten worden aangepakt. Om dit mogelijk te maken, is al meermalen gezegd dat in de Wet Administratieve-rechtelijke Handhaving Verkeersvoorschriften een soort recidiveregeling zou moeten worden opgenomen. Dat houdt in dat het herhaaldelijk plegen van meerdere verkeersovertredingen in een kortere periode, meestal gaat het over snelheidsovertredingen, zou moeten leiden tot het opleggen van steeds hogere boetes. Tot op heden bestaat zo'n regeling niet, omdat een recidiveregeling in de WAHV niet past bij het uitgangspunt dat verkeersboetes op kenteken worden opgelegd. Heroverweging van dat systeem wordt om meerdere redenen terecht voor onwenselijk gehouden (capaciteit, eenvoud van afdoening, massaliteit van overtredingen).



Strafgat verkleinen tussen art. 5 en 6 van de WVV 1994.



Een straffere aanpak van 'verkeershufters' of 'roekeloze rijders' wordt wel mogelijk gemaakt door verschillende wijzigingen die per 1 januari a.s. in de WVV 1994 worden doorgevoerd.¹⁾ Zo gaat de maximumstraf voor onder meer rijden onder invloed en de gevaarstelling van art. 5 WVV 1994 flink omhoog. Deze verhogingen zijn primair bedoeld voor de recidiverende verkeersdeelnemers. Met de strafverhoging voor het veroorzaken van gevaar op de weg wordt ook beoogd het 'strafgat' tussen de art. 5 en 6 van de WVV 1994 te verkleinen. Er bestaat een groot verschil in bejegening tussen de ongelukkige die door onvoorzichtigheid een ernstig verkeersongeval met een dodelijk slachtoffer veroorzaakt en de wegpiraat waarbij ernstig wangedrag door toeval zonder brokken blijft. De eerste mag zich ter zake van het misdrijf van art. 6 WVV 1994 voor de strafrechter verantwoorden en mag stevige strafrechtelijke sancties tegemoet zien, de laatste maakt zich op basis van het huidige recht slechts schuldig aan de verkeersovertreding van art. 5 WVV, dat is bedreigd met bescheiden sancties. Het thans bedreigde maximum van twee maanden hechtenis en een geldboete van de tweede categorie (€ 3.350) wordt weliswaar verhoogd naar zes maanden en een geldboete van de derde categorie (€ 6.700), maar het verschil in strafbedreiging tussen de art. 5 en 6 WVV 1994 blijft groot. Na 1 januari komt daar met een nieuw art. 5a verandering in: 'zeer gevaarlijk rijgedrag dat zonder gevolgen is gebleven' wordt als misdrijf strafbaar gesteld en kan worden bestraft met maximaal 2 jaar gevangenisstraf.

Dat nieuwe art. 5a is een rare bepaling. Om deze reden hebben diverse personen en organisaties in de ontwerpfase en gedurende de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel stevige kritiek geleverd²⁾ en geadviseerd het artikel anders op te zetten. Die kritiek en adviezen zijn in de wind geslagen. Het gevolg is dat politie en Openbaar Ministerie worden opgezeteld met een bepaling waarvan de nuttigheid bij de bestrijding van verkeersonveiligheid twijfelachtig is. De verzuchting dat met het nieuwe art. 5a verkeershufters 'eindelijk' stevig kunnen worden aangepakt, getuigt in ieder geval van een ongegrond optimisme.

Het rare van art. 5a hangt samen met enkele bestanddelen van de strafbepaling. Verboden wordt het 'opzettelijk zich zodanig in het verkeer te gedragen dat de verkeersregels in ernstige mate worden geschonden'. Het artikel geeft een opsomming van die (in totaal 13)³⁾ te schenden verkeersregels, zoals 'gevaarlijk inhalen', 'niet verlenen van voorrang', 'door rood licht rijden' en 'tijdens het rijden een mobiel elektronisch apparaat vasthouden'. Het rare van de verbodsbepaling zit niet zozeer in de opzet-eis als zodanig, maar in de combinatie van opzet en de eis dat een verkeersvoorschrift 'in ernstige mate' moet zijn geschonden. Het zou wel fijn zijn als de wetgever duidelijk zou hebben gemaakt wat het verschil is tussen enerzijds een gewone schending van bijv. de plicht om voorrang te verlenen of het verbod om een mobiel elektronisch apparaat vast te houden en anderzijds een als in ernstige mate aan te merken schending van een van deze verkeersvoorschriften. Wanneer heeft iemand in

1. Zie Staatsblad 2019, 413.

2. Zie onder meer de bijdrage van W.H. Veltinga aan dit tijdschrift: 'Aanscherping van strafrechtelijke aansprakelijkheid voor ernstige verkeersdelicten', VR 2019/20 (afl. 3), p. 82 e.v.

3. De op de dertiende plaats genoemde categorie geeft een open omschrijving van het 'overtreden van andere verkeersregels van soortgelijk belang als die onder a. tot en met l. genoemd'.

rare wetgeving

ernstige mate een mobiele telefoon in zijn handen? En dan is ook nog vereist dat het opzet van de verdachte moet zijn gericht op die als ‘in ernstige mate’ aan te merken schending.

In de Memorie van Toelichting heeft de wetgever geprobeerd uit te leggen wanneer aan de ‘opzettelijk ... in ernstige mate’-eis zou zijn voldaan. Helaas bieden die woorden niet de gewenste duidelijkheid, eerder is het tegendeel het geval. In die woorden is op verspreide plaatsen aangegeven dat pas van een als ‘in ernstige mate’ aan te merken schending sprake is als een verdachte in kort tijdsbestek meerdere verkeersovertredingen begaat. De Minister merkt op dat ‘het verrichten van één gedraging niet voldoende is voor het overtreden van artikel 5a WVV 1994’, en: ‘Bij het voorgestelde artikel 5a WVV 1994 gaat het om een samenstel van gedragingen’.⁴ Een voor de hand liggende vraag is dan of dat ‘samenstel van gedragingen’ moet bestaan uit meerdere overtredingen van de in art. 5a opgesomde verkeersvoorschriften. Of mag het ook een combinatie van wel en niet genoemde verkeersovertredingen zijn?

Met de vaststelling dat er sprake is van een opzettelijke en in ernstige mate aan te merken schending van de verkeersvoorschriften zijn wij er nog niet. Ook verlangt art. 5a dat van die schending ‘levensgevaar of gevaar voor zwaar lichamelijk letsel voor een ander te duchten is’. Dit betekent dat in de concrete situatie door de schending van de verkeersvoorschriften dood of zwaar lichamelijk letsel van een ander te voorzien moet zijn geweest. Het geval waarin ‘een automobilist onder invloed van ruim boven de toegestane hoeveelheid alcohol slingerend over de weg rijdt met een ruime overschrijding van de maximumsnelheid en daarbij onvoldoende rechts houdt’ voldoet dus nog niet aan de eisen van art. 5a, zolang niet is gereden onder zodanige omstandigheden dat dood of zwaar letsel van een ander te voorzien was.

De combinatie van de verschillende bestanddelen brengt mee dat de lat voor het bewijs van het nieuwe art. 5a hoog ligt. Het proces-verbaal van de politie zal heel wat gedetailleerde informatie moeten bevatten: ‘Voor het aantonen van roekeloos rijgedrag in de zin van artikel 5a WVV zal door de politie ... proces-verbaal moeten worden opgemaakt waarin de geconstateerde gedragingen staan omschreven. Niet alleen de gedragingen moeten worden vastgelegd, maar ook de aaneenschakeling of volgtijdelijkheid van die gedragingen, de omstandigheden ter plaatse op dat moment en het gevaar dat daarvan voor een ander te duchten was.’⁵ Dat vraagt dus heel wat meer papierwerk dan de oplegging van een verkeersboete. Het is de vraag of de politie de vereiste energie kan steken in de opsporing en verbalisering van art. 5a, als er voor de ‘gewone’ verkeershandhaving al onvoldoende capaciteit is.

Met art. 5a zou een ‘handzaam instrument’ voor de aanpak van wegpiraten worden geboden. Dit is helaas het zoveelste geval van politiek wensdenken.

Fijnslijper



De lat voor het bewijs van het nieuwe art. 5a ligt hoog.



4. TK 2018/19, 35 086, nr. 3, p. 12-13.
5. EK 2019/2020, 35 086, C, p. 2.