

De reële mogelijkheid tot De rechtspraak van het gerechtshof Arnhem- in ‘mulderzaken’

Mr. I.N.D.J. (Indy) Rissema *

134



* Wetenschappelijk docent rechtsgeleerdheid aan de Erasmus School of Law in Rotterdam en vanuit zijn onderneming Bezwaartegenverkeersboetes.nl werkzaam als professioneel gemachtigde in WAHV-zaken.

1. Inleiding

Waar de praktijk rondom de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (hierna: *Wahv*) voor een belangrijk deel wordt beheerst door *hard and fast rules*, is er een open norm die – zeker de afgelopen tijd – nogal wat stof doet opwaaien: de reële mogelijkheid tot staandehouding. Deze norm is bepalend voor de vraag of een *Wahv*-sanctie al dan niet terecht aan de kentekenhouder, in plaats van aan de bestuurder, is opgelegd. De rechtspraak over deze norm is casuïstisch en roept de vraag op of daar een lijn in valt te ontdekken.

Zo oordeelde een kantonrechter van de rechtbank Amsterdam op 15 oktober 2020 dat niet in algemene zin kan worden aangenomen dat ten gevolge van Covid-19 geen mogelijkheid meer bestaat tot staandehouding, uiteraard met dien verstande dat dit in concrete gevallen anders kan zijn. De gedraging waar het in deze zaak om ging, zou zijn begaan op 6 april 2020.¹⁾ Een aantal weken later werd door een kantonrechter van dezelfde

1. Rechtbank Amsterdam 15 oktober 2020, ECLI:NL:RBAMS:2020:5456, r.o. 8.

staandehouding: voor elk wat wils?

Leeuwarden over het (on)terecht afzien van staandehouding

rechtbank beslist dat ten aanzien van een gedraging die zou hebben plaatsgevonden op 4 april 2020 terecht in verband met Covid-19 was afgezien van staandehouding, omdat – zo oordeelde de kantonrechter – de situatie destijds zo onduidelijk was dat Covid-19 op zichzelf het afzien van staandehouding wel rechtvaardigde.²⁾ Dat geeft te denken: kan er in twee dagen echt zoveel veranderen?

Ook de arresten van het gerechtshof Arnhem-Leeuwarden (hierna: het hof) – de hoogste rechter in Wahv-zaken – leiden tot vragen. Zo oordeelde het hof ten aanzien van een geval waarin een ambtenaar meerdere voertuigen een rood licht zag negeren en niet overging tot staandehouding omdat hij een andere bon aan het uitschrijven was, dat dit onvoldoende grond vormde voor de conclusie dat staandehouding niet reëel mogelijk was.³⁾ In een zaak waarin een ambtenaar meerdere voertuigen verschillende overtredingen zag plegen en gelet op *'het aanbod van overtredders'* van staandehouding afzag, oordeelde het hof dat staandehouding niet mogelijk was.⁴⁾

Het is de vraag of en zo ja, hoe deze verschillen kunnen worden verklaard. Ter beantwoording van deze vragen heb ik alle tot 8 juni 2021 gepubliceerde rechtspraak van het hof over de reële mogelijkheid tot staandehouding geanalyseerd. Ik heb mij bewust beperkt tot de rechtspraak van het hof, omdat uitspraken van kantonrechters maar in zeer beperkte mate worden gepubliceerd, waardoor zij niet kunnen worden geacht een representatief beeld te geven. Daar komt bij dat het hof – ik noemde het hiervoor al – thans de hoogste rechter is in Wahv-zaken.

In deze bijdrage sta ik stil bij de uitkomsten van mijn onderzoek. Voordat daaraan wordt toegekommen is behandeling van de achtergrond en het belang van de vraag of staandehouding reëel mogelijk was op zijn plaats. Dat gebeurt in de tweede paragraaf. In de derde paragraaf sta ik stil bij de formele aspecten die blijkens de rechtspraak van het hof komen kijken bij een *staandehoudingsverweer* en de beoordeling daarvan. In de vierde paragraaf staat de materiele beoordeling van de vraag of sprake is van een reële mogelijkheid tot staandehouding centraal. Tot slot – in paragraaf vijf – volgt een conclusie.

2. Het opleggen van een sanctie aan de kentekenhouder

Met art. 5 Wahv heeft de wetgever de mogelijkheid geschapen om een sanctie ter zake een in de bijlage bij de Wahv omschreven gedraging op te leggen aan de kentekenhouder.⁵⁾ Deze regeling is een duidelijk voortvloeisel van een van de doelstellingen van de Wahv, namelijk het streven naar doelmatigheid.⁶⁾

Aan toepassing van art. 5 Wahv is de voorwaarde gesteld dat niet aanstonds is vastgesteld wie de bestuurder van het voertuig is. Die voorwaarde luidde aanvankelijk “indien niet aanstonds kan worden vastgesteld wie de bestuurder is”. De wetgever heeft de formulering bij de op 30 juni 1997 in werking getreden wet aangepast, zodat de wettekst niet langer de suggestie zou wekken dat de ambtenaar onderzoek zou moeten verrichten naar wie de bestuurder is, alvorens hij mocht overgaan tot het opleggen van een Wahv-sanctie. De wetgever verduidelijkte dat art. 5 Wahv *“ziet op gevallen waarin verkeersovertredingen al dan niet met technische hulpmiddelen worden geconstateerd zonder dat er voor de politie reële mogelijkheid bestaat tot staandehouding van de bestuurder”*.⁷⁾ De Hoge Raad – voorheen de hoogste rechter in Wahv-zaken – overwoog om die reden dat art. 5 Wahv zo moet worden uitgelegd dat ingeval zich een reële mogelijkheid voordoet tot staandehouding van de bestuurder van het motorrijtuig waarmee de geconstateerde gedraging is verricht, art. 5 Wahv buiten toepassing dient te blijven en de sanctie aan die bestuurder dient te worden opgelegd.⁸⁾

Het gevolg van het ten onrechte toepassen van art. 5 Wahv is dat de beschikking niet in stand kan blijven. De beschikking is alsdan immers ten onrechte aan de kentekenhouder, in plaats van aan de bestuurder, opgelegd. Dat de kenteken-

2. Rechtbank Amsterdam 6 november 2020, ECLI:NL:RBAMS:2020:6044, r.o. 8. Opmerkt moet worden dat de auteur van dit artikel bij deze zaak betrokken is geweest als gemachtigde.
3. Hof Arnhem-Leeuwarden 9 december 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:10307, r.o. 8.
4. Hof Arnhem-Leeuwarden 26 november 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:9795, r.o. 15.
5. Zie ook: Hof Arnhem-Leeuwarden 24 april 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:3354, r.o. 4.
6. *Kamerstukken II*, 1987-1988, 20 329, nr. 3, p. 8 e.v.
7. *Kamerstukken II*, 1993-1994, 23 689, nr. 3, p. 3.
8. HR 1 februari 2000, ECLI:NL:HR:2000:ZD1735.

9. Hof Leeuwarden 16 februari 2010, ECLI:NL:GHLEE:2010:BN5060, r.o. 14.
10. Hof Leeuwarden 9 juli 2003, ECLI:NL:GHLEE:2003:AI1608, r.o. 3.5-3.6.
11. HR 1 februari 2000, ECLI:NL:HR:2000:ZD1735, r.o. 3.5.
12. HR 14 maart 2000, ECLI:NL:HR:2000:ZD8040, VR 2000/148. Zie ook: Hof Leeuwarden 1 februari 2001, ECLI:NL:GHLEE:2001:ZJ0105, r.o. 3.4-3.5.
13. Hof Arnhem-Leeuwarden, 25 november 2016, ECLI:NL:GHARL:2016:9522, r.o. 5.
14. Hof Arnhem-Leeuwarden 12 april 2018, ECLI:NL:GHARL:2018:3396, r.o. 6. Het komt mij overigens logisch voor dat de rechter in Wahv-zaken de verplichting heeft tot het ambtshalve aanvullen van de rechtsgronden. Hoewel hoofdstuk 8 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) ingevolge art. 9 lid 1, laatste volzin, Wahv weliswaar niet van toepassing is, leent art. 8:69 lid 2 Awb zich voor analoge toepassing.
15. Hof Arnhem-Leeuwarden 5 oktober 2017, ECLI:NL:GHARL:2017:8668, r.o. 10. Zie ook: Hof Arnhem-Leeuwarden 18 mei 2018, ECLI:NL:GHARL:2018:4559, r.o. 18: "De enkele stelling dat niet is gebleken dat zich geen reële mogelijkheid tot staandehouding heeft voorgedaan, is onvoldoende om te kunnen gelden als een verweer waarop de rechter een uitdrukkelijke beslissing dient te geven.", Hof Leeuwarden 7 augustus 2008, ECLI:NL:GHLEE:2008:BG0844, r.o. 3.15: "Hetgeen door de gemachtigde is aangevoerd houdt niet in een verweer als bedoeld in 3.14, maar is slechts een opmerking in algemene zin" en Hof Leeuwarden 23 maart 2006, ECLI:NL:GHLEE:2006:AW1942, r.o. 3.10: "Naar het oordeel van het hof dient een dergelijke in algemene bewoordingen gestelde opmerking of vraag niet te gelden als een verweer dat artikel 5 WAHV ten onrechte is toegepast, zodat daarop geen uitdrukkelijke beslissing genomen hoeft te worden."
16. Hof Arnhem-Leeuwarden 18 juli 2017, ECLI:NL:GHARL:2017:6162, r.o. 9-10, Hof Arnhem-Leeuwarden 20 juli 2017, ECLI:NL:GHARL:2017:6268, r.o. 4-7, Hof Arnhem-Leeuwarden 13 september 2018, ECLI:NL:GHARL:2018:8215, r.o. 7-8, Hof Arnhem-Leeuwarden 20 juli 2017, ECLI:NL:GHARL:2017:6268, r.o. 4-6.
17. Hof Arnhem-Leeuwarden 13 januari 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:307, r.o. 11, Hof Arnhem-Leeuwarden 17 december 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:10591, r.o. 10, Hof Arnhem-Leeuwarden 4 april 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:6955, r.o. 9, Hof Arnhem-Leeuwarden 28 april 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:3370, r.o. 6 en Hof Arnhem-Leeuwarden 18 juli 2017, ECLI:NL:GHARL:2017:6162, r.o. 9-10.
18. Hof Arnhem-Leeuwarden 17 november 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:9503, r.o. 4-5. Hof Arnhem-Leeuwarden 22 januari 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:569, r.o. 4.
19. Hof Leeuwarden 14 januari 2011, ECLI:NL:GHLEE:2011:BP2962, r.o. 19 en Hof Leeuwarden 13 april 2005, ECLI:NL:GHLEE:2005:AT6871, r.o. 3.10.
20. Zie bijvoorbeeld: Hof Arnhem-Leeuwarden 1 april 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:3141, r.o. 6 (verkeersveiligheid), Hof Arnhem-Leeuwarden 17 maart 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:2562, r.o. 8-10 (verkeerssituatie), Hof Arnhem-Leeuwarden 16 maart 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:2449, r.o. 4-5 (solocontrole), Hof Arnhem-Leeuwarden 12 februari 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:1363, r.o. 7-10 (verkeerssituatie), Hof Arnhem-Leeuwarden 28 januari 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:843, r.o. 5-6 (anopvallende controle), Hof Arnhem-Leeuwarden 22 december 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:10702, r.o. 4-5 (gevaar).
21. Hof Arnhem-Leeuwarden 6 april 2021,

houder en de bestuurder dezelfde persoon zijn, staat niet aan deze consequentie in de weg.⁹⁾ Ook het feit dat de sanctie uiteindelijk bij de bestuurder terecht komt, omdat een leasemaatschappij de sanctie als kentekenhouders aan de bestuurder doorbelast, maakt dit niet anders.¹⁰⁾

Of sprake is geweest van een reële mogelijkheid tot staandehouding is dan ook, voor zowel de ambtenaar als de betrokkene aan wie de beschikking is opgelegd, een alles-of-niets-vraag: *the winner takes it all*.

3. Formele aspecten

Uit de Wahv-rechtspraak van de Hoge Raad volgt dat wanneer de sanctie aan de kentekenhouders is opgelegd er in het algemeen vanuit mag worden gegaan dat zich geen reële mogelijkheid tot staandehouding van de bestuurder heeft voorgedaan. Wordt dienaangaande verweer gevoerd, dan zal de rechter daarop een uitdrukkelijke beslissing dienen te geven.¹¹⁾ Zo nodig zal dan ook een nadere toelichting bij de ambtenaar moeten worden opgevraagd.¹²⁾

Het is dus in de eerste plaats de betrokkene die een verweer ter zake het afzien van staandehouding moet voeren. De rechter hoeft niet ambtshalve te beoordelen of terecht met toepassing van art. 5 Wahv een sanctie aan de kentekenhouders is opgelegd.¹³⁾ Wel kan uit de rechtspraak worden afgeleid dat de rechter deze rechtsgrond ambtshalve moet aanvullen. Zo kan het zijn dat de gang van zaken zoals beschreven door een betrokkene voor een rechter aanleiding vormt om te toetsen of terecht van staandehouding is afgezien.¹⁴⁾ Voor de vraag of verweer wordt gevoerd is van belang of betrokkene door stellingen kenbaar maakt dat hij meent dat *ten onrechte* geen staandehouding heeft plaatsgevonden. Frases als *ik ben niet staandegehouden* en *ik ben niet opgewacht ter aanhouding* hebben niet te gelden als verweer, omdat het slechts constatering van de betrokkene zijn.¹⁵⁾

Wordt door betrokkene verweer gevoerd, dan dient te worden onderzocht waarom de bestuurder niet is staande gehouden. Ontbreekt een verklaring hieromtrent en biedt het dossier hierin overigens ook geen inzicht, dan kan logischerwijs niet blijken dat zich geen reële mogelijkheid tot staandehouding heeft voorgedaan.¹⁶⁾ Is een verklaring omtrent het afzien van staandehouding er wel, dan dient de officier van justitie of de rechter te beoordelen of deze verklaring aanneemelijk maakt dat zich geen reële mogelijkheid tot staandehouding heeft voorgedaan. Bij deze beoordeling wordt in verreweg de meeste gevallen acht geslagen op de verklaring van de ambtenaar, maar de rechter kan ook andere uit het dossier blijkende gegevens bij zijn oordeel betrekken.¹⁷⁾ Ook het omgekeerde kan zich voordoen. Uit de verklaring van de ambtenaar of de beschikbare gegevens kan ook (een aanwijzing)

blijken dat staandehouding wel mogelijk was of zelfs dat die heeft plaatsgevonden. Bijvoorbeeld wanneer wordt verklaard "de mannelijke bestuurder is om 11:40 uur in de auto gestapt en weggereden" of "waargenomen bestuurder ter plaatse verbaal aangezegd".¹⁸⁾ Uit het voorgaande kan worden afgeleid dat de officier van justitie of rechter voor zijn oordeel is gebonden aan de uit het dossier blijkende gegevens. Uit de rechtspraak kan tevens worden afgeleid dat zij zich kunnen baseren op feiten van algemene bekendheid, bijvoorbeeld het feit dat bij een radarsnelheidsmeting geen reële mogelijkheid bestaat tot staandehouding van de bestuurder.¹⁹⁾

Uit de recente rechtspraak van het hof kan het beeld worden opgemaakt dat de verklaring van een ambtenaar meer moet inhouden dan een enkele mededeling van een op zichzelf niet veelzeggende omstandigheid.²⁰⁾ Zo concludeerde het hof dat niet voldoende bleek van de afwezigheid van een reële mogelijkheid tot staandehouding in het geval waarin de verklaring van de ambtenaar enkel inhield dat was afgezien van staandehouding, omdat hij onderweg was naar een melding.²¹⁾ Andere voorbeelden zijn gevallen waarin de ambtenaar verklaarde te hebben afgezien van staandehouding als gevolg van de verkeersintensiteit²²⁾, andere werkzaamheden²³⁾, verkeersdruk²⁴⁾ of privétijd.²⁵⁾ Op basis van een dergelijke vermelding kan de conclusie dat zich geen reële mogelijkheid tot staandehouding heeft voorgedaan niet worden getrokken. De ambtenaar moet toelichten waarom staandehouding gezien de omstandigheden niet kon plaatsvinden.²⁶⁾

Ook wordt het onvoldoende geacht wanneer de verklaring van de ambtenaar enkel een conclusie inhoudt, bijvoorbeeld: "voertuig niet staande kunnen houden" of "geen mogelijkheid tot staandehouding".²⁷⁾

Blijkt uit de door de ambtenaar opgegeven redenen op zichzelf niet waarom geen staandehouding heeft plaatsgevonden, dan is het niet aan de officier van justitie of de rechter om deze redenen zelf verder in te vullen. Een voorbeeld hiervan is de verklaring dat de "ambtenaar niet in zijn voertuig zat". Het hof overwoog dienaangaande dat niet blijkt "waarom niet met een handgebaar de staandehouding kon worden bevolen of waarom de ambtenaar niet in zijn voertuig kon stappen om de bestuurder te trachten te achterhalen".²⁸⁾ Een ander voorbeeld is de verklaring van de ambtenaar dat de betrokkene op een motorscooter over het fietspad reed. Ook die verklaring vormt op zichzelf onvoldoende grond om aan te nemen dat geen reële mogelijkheid was tot staandehouding.²⁹⁾ Hetzelfde geldt voor het geval waarin de verklaring van de ambtenaar – kort gezegd – inhoudt dat de bestuurder doorreed.³⁰⁾ Hoewel bij het lezen van dergelijke verklaringen mogelijk wel een voorstelling kan worden gemaakt van wat de ambtenaar heeft bedoeld, verlangt het hof dat de ambtenaar dit expliciteert.

Deze recente lijn in de rechtspraak van het hof wijkt af van zijn oudere rechtspraak. Zo leek het hof voorheen nog wel genoeg te nemen met een summiere verklaring van de ambtenaar, (vooral) wanneer de betrokkene niet adstrueerde waarom staandehouding zijns inziens wel mogelijk was. Dit blijkt allereerst uit een arrest van 22 augustus 2017. Daarin hield de verklaring voor het afzien van staandehouding in: “ivm veiligheid ambtenaar”. Het hof onderkent in dit arrest dat deze verklaring weliswaar meer een conclusie inhoudt dan dat feiten en omstandigheden zijn weergegeven op basis waarvan kan worden geoordeeld dat het niet mogelijk was om het voertuig staande te houden. Desondanks oordeelt het hof dat, nu de betrokkene niet heeft geadstrueerd waarom zijns inziens staandehouding wel mogelijk was, de verklaring van de ambtenaar voldoende grond vormt voor het oordeel dat geen mogelijkheid tot staandehouding bestond.³¹ Verder blijkt dit uit een arrest van 12 september 2018. In de zaak die tot dat arrest heeft geleid voerde betrokkene aan dat niet bleek van een reden waarom de bestuurder niet kon worden staandegehouden. Het hof oordeelde dat, nu de betrokkene niet had geadstrueerd waarom zijns inziens staandehouding wel mogelijk was, de verklaring van de ambtenaar, waaruit volgde dat betrokkene zijn weg vervolgde in tegengestelde richting, voldoende grond vormde voor het oordeel dat zich in het onderhavige geval geen reële mogelijkheid tot staandehouding had voorgedaan.³² De eis dat betrokkene moet adstruieren waarom staandehouding zijns inziens wel mogelijk is geweest, komt in recente rechtspraak niet meer terug. Deze ontwikkeling valt mijns inziens toe te juichen. Allereerst omdat de betrokkene mogelijk niet altijd in staat zal zijn om te motiveren waarom staandehouding zijns inziens wel mogelijk was. De bestuurder van het voertuig zal in veel gevallen – juist vanwege het achterwege blijven van staandehouding – in het geheel niet bedacht zijn op zijn omgeving. Door van betrokkene te verlangen dat hij uiteenzet waarom staandehouding wel mogelijk zou zijn geweest, wordt de betrokkene dan ook benadeeld. Al helemaal wanneer wordt bedacht dat hij pas na enkele weken of maanden, door toezending van de beschikking, wordt geconfronteerd met de aan hem opgelegde sanctie. Daarnaast kan er, aldus de Hoge Raad, bij gebreke van een staandehoudingsverweer vanuit worden gegaan dat staandehouding niet mogelijk was. Wordt een desbetreffend verweer wel gevoerd, dan dient de rechter daarop een uitdrukkelijke beslissing te geven en zal hij zonedig aan de verbalisant een nadere toelichting dienen te vragen.³³ Uit dit laatste kan worden afgeleid dat centraal staat of verweer is gevoerd en niet of de betrokkene bij dit verweer adstrueert waarom staandehouding zijns inziens wel mogelijk was. Het komt mij logisch en wenselijk voor dat slechts twee categorieën situaties denkbaar zijn: situaties waarin er wel óf geen verweer aangaande de staandehouding wordt gevoerd. Subcategorieën binnen die twee cate-

gorieën komen de eenvoud niet bepaald ten goede.

Blijken uit het dossier feiten en omstandigheden waaruit volgt dat staandehouding niet reëel mogelijk was en meent de betrokkene dat deze onjuist zijn, dan ligt het op zijn weg om een en ander te herspreken³⁴ en concreet aan te geven waarom het wel mogelijk was om hem staande te houden.³⁵ Ook is het aan betrokkene om een en ander vervolgens aannemelijk te maken.³⁶ Stelt betrokkene bijvoorbeeld dat contact is geweest tussen de bestuurder en de ambtenaar, dan zal de betrokkene dat aannemelijk moeten maken.³⁷ Dit kan hij doen door een verklaring van de bestuurder in te brengen.³⁸ Het helpt de betrokkene als zijn verhaal steun vindt in de verklaring van de ambtenaar.³⁹ Ook kan het de betrokkene helpen als de ambtenaar geen eenduidige verklaring (over het afzien van staandehouding) kan afgeven. Zo valt in een arrest uit 2003 terug te lezen dat een ambtenaar maar liefst driemaal, waaronder twee keer onder ambtseed, een andere verklaring gaf voor het afzien van staandehouding. Het hof oordeelde dat om die reden niet was komen vast te staan dat zich geen reële mogelijkheid tot staandehouding van de bestuurder had voorgedaan.⁴⁰

Tot slot blijkt dat het verweer omtrent staandehouding bij voorkeur niet voor het eerst in hoger beroep dient te worden gevoerd. Hierin kan het hof aanleiding zien om geen nadere informatie in te winnen bij de verbalisant of lagere eisen te stellen aan de inhoud van die nadere informatie.⁴¹

4. Materiële beoordeling

De reële mogelijkheid tot staandehouding is een open norm. In beginsel is de beoordeling daarvan dan ook telkens afhankelijk van de omstandigheden van het geval. Toch kunnen uit de rechtspraak van het hof een aantal vuistregels en richtingwijzers worden afgeleid. Deze komen hierna achtereenvolgens aan bod.

4.1. Aanwezigheid van de ambtenaar en de bestuurder

Te beginnen met een absolute grens, namelijk dat staandehouding fysiek mogelijk moet zijn geweest. Deze fysieke mogelijkheid is logischerwijs afwezig in geval de ambtenaar niet ter plaatse is. Dat is het geval bij digitale handhaving.⁴² Juist voor deze gevallen – waarin een confrontatie tussen de ambtenaar en de bestuurder zich niet voordoet – heeft de wetgever art. 5 *Wahv* in het leven geroepen.⁴³ In 2020 speelde de vraag of van een dergelijke situatie sprake was in het geval er werd gecontroleerd met een zogeheten scanauto. Het hof beantwoordde deze vraag bevestigend. Uit nadere informatie bleek dat de scanauto in het hier betreffende geval fungeerde als een soort rijdende flitspaal. De apparatuur in

- ECLI:NL:GHARL:2021:3239, r.o. 5 en Hof Arnhem-Leeuwarden 17 december 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:10586, r.o. 5.
22. Hof Arnhem-Leeuwarden 6 april 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:3234, r.o. 11.
 23. Hof Arnhem-Leeuwarden 30 maart 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:2993, r.o. 5, Hof Arnhem-Leeuwarden 24 september 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:7690, r.o. 5.
 24. Hof Arnhem-Leeuwarden 11 november 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:9304, r.o. 8.
 25. Hof Arnhem-Leeuwarden 29 oktober 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:8838, r.o. 4-5.
 26. Hof Arnhem-Leeuwarden 7 april 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:3333, r.o. 5 en Hof Arnhem-Leeuwarden 29 oktober 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:8838, r.o. 5.
 27. Hof Arnhem-Leeuwarden 2 december 2019 ECLI:NL:GHARL:2019:10297, r.o. 4-6: “Voertuig niet staande kunnen houden”, Hof Arnhem-Leeuwarden 10 juli 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:5689, r.o. 5-6: “geen mogelijkheid tot staandehouding”.
 28. Hof Arnhem-Leeuwarden 30 oktober 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:8881, r.o. 4-6.
 29. Hof Arnhem-Leeuwarden 22 oktober 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:8590, r.o. 4-5.
 30. Hof Arnhem-Leeuwarden 6 januari 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:54, r.o. 11.
 31. Hof Arnhem-Leeuwarden 22 augustus 2017, ECLI:NL:GHARL:2017:7234, r.o. 19.
 32. Hof Arnhem-Leeuwarden 12 september 2018, ECLI:NL:GHARL:2018:8175, r.o.13.
 33. HR 14 maart 2000, ECLI:NL:HR:2000:ZD8040, VR 2000/148.
 34. Hof Arnhem-Leeuwarden 18 augustus 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:6518, r.o. 18, Hof Arnhem-Leeuwarden, 20 augustus 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:6564, r.o. 3.
 35. Hof Arnhem-Leeuwarden 23 november 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:9668, r.o. 5, Hof Leeuwarden 28 november 2002, ECLI:NL:GHLEE:2002:AF1601, r.o. 3.4.
 36. Hof Arnhem-Leeuwarden 15 augustus 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:6603, r.o. 7, Hof Arnhem-Leeuwarden 8 mei 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:4033, r.o. 5-6, Hof Arnhem-Leeuwarden 14 augustus 2018, ECLI:NL:GHARL:2018:7314, r.o. 19, Hof Leeuwarden 13 februari 2007, ECLI:NL:GHLEE:2007:BA0256, r.o. 3.4, Hof Leeuwarden 19 juni 2002, ECLI:NL:GHLEE:2002:AE6384, r.o. 3.5, Hof Leeuwarden 17 juli 2002, ECLI:NL:GHLEE:2002:AE6328, r.o. 3.7.
 37. Hof Arnhem-Leeuwarden 28 september 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:7762, r.o. 9. Opgemerkt moet worden dat de auteur van dit artikel bij deze zaak betrokken is geweest als gemachtigde.
 38. Hof Arnhem-Leeuwarden 2 december 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:10296, r.o. 15. Zie ook: Hof Arnhem-Leeuwarden 28 april 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:4084, r.o. 5.
 39. Hof Arnhem-Leeuwarden 15 augustus 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:6603, r.o. 7, Hof Arnhem-Leeuwarden 28 juni 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:5362, r.o. 7, Hof Arnhem-Leeuwarden 27 mei 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:4527, r.o. 9, Hof Arnhem-Leeuwarden 20 mei 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:4298, r.o. 8, Hof Arnhem-Leeuwarden 26 september 2017, ECLI:NL:GHARL:2017:8371, r.o. 13.
 40. Hof Leeuwarden 1 oktober 2003, ECLI:NL:GHLEE:2003:AM1902, r.o. 3.4-3.5. Zie in vergelijkbare zin: Hof Arnhem-Leeuwarden 11 oktober 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:7976, r.o. 12.
 41. Hof Arnhem-Leeuwarden 26 september 2017, ECLI:NL:GHARL:2017:8371, r.o. 13, Hof Arnhem-Leeuwarden 25 november 2016, ECLI:NL:GHARL:2016:9522, r.o. 5.
 42. Zie over flitspalen: Hof Arnhem-Leeuwarden 1 mei 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:3512, r.o. 7 en Hof Arnhem-Leeuwarden 25 juli 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:6139,

- r.o. 5. Zie over radarsnelheidsmeters: Hof Leeuwarden 14 januari 2011, ECLI:NL:GHLEE:2011:BP2962, r.o. 19 en Hof Leeuwarden 13 april 2005, ECLI:NL:GHLEE:2005:AT6871, r.o. 3.10. Zie over trajectcontroles: Hof Arnhem-Leeuwarden 25 november 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:10108, r.o. 11. Zie over een camerasysteem bij een geslotenverklaring: Hof Arnhem-Leeuwarden 25 mei 2018, ECLI:NL:GHARL:2018:4781, r.o. 14.
43. *Kamerstukken II 1987/88*, 20329, nr. 3, p. 41.
 44. Hof Arnhem-Leeuwarden 10 juni 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:4418, r.o. 9
 45. *Kamerstukken II 1987/88*, 20329, nr. 3, p. 41.
 46. Hof Arnhem-Leeuwarden 11 december 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:10353, r.o. 10. Voorheen maakte het hof een ander onderscheid, namelijk tussen het moment voor en na het opleggen van de sanctie. Zie: Hof Arnhem-Leeuwarden 25 november 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:10098, r.o. 8. Hof Arnhem-Leeuwarden 11 oktober 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:7976, r.o. 11, Hof Arnhem-Leeuwarden 20 april 2018, ECLI:NL:GHARL:2018:3752, r.o. 11, Hof Arnhem-Leeuwarden 1 november 2017 ECLI:NL:GHARL:2017:9445, r.o. 8 en Hof Arnhem-Leeuwarden 22 augustus 2017, ECLI:NL:GHARL:2017:7249, r.o. 11.
 47. Hof Arnhem-Leeuwarden 11 december 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:10353, r.o. 10. Zie ook: Hof Arnhem-Leeuwarden, 20 augustus 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:6564, r.o. 3, Hof Arnhem-Leeuwarden 13 december 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:10742, r.o. 6-7, Hof Arnhem-Leeuwarden 30 oktober 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:9283, r.o. 21, Hof Arnhem-Leeuwarden 11 oktober 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:7976, r.o. 11 en Hof Arnhem-Leeuwarden 13 juni 2017, ECLI:NL:GHARL:2017:4935, r.o. 10.
 48. Hof Arnhem-Leeuwarden 29 oktober 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:8834, r.o. 4 en Hof Arnhem-Leeuwarden 13 februari 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:1399, r.o. 9.
 49. Hof Arnhem-Leeuwarden 27 november 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:10156, r.o. 5-6 en Hof Arnhem-Leeuwarden 6 november 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:9542, r.o. 13.
 50. Hof Arnhem-Leeuwarden 1 oktober 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:7908, r.o. 6 en Hof Arnhem-Leeuwarden 17 mei 2018, ECLI:NL:GHARL:2018:4515, r.o. 13-15.
 51. Hof Arnhem-Leeuwarden 28 april 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:4084, r.o. 5-9, Hof Arnhem-Leeuwarden 12 juli 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:5762, r.o. 4-6, Hof Arnhem-Leeuwarden 30 april 2018, ECLI:NL:GHARL:2018:4050, r.o. 4-7, Hof Arnhem-Leeuwarden 12 april 2018, ECLI:NL:GHARL:2018:3396, r.o. 3-6 en Hof Arnhem-Leeuwarden 25 september 2015, ECLI:NL:GHARL:2015:7224, r.o. 6-7.
 52. Hof Arnhem-Leeuwarden 4 september 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:6957, r.o. 6. Zie ook: Hof Arnhem-Leeuwarden 26 mei 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:5080, r.o. 11, Hof Arnhem-Leeuwarden 16 maart 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:2451, r.o. 7.
 53. Hof Arnhem-Leeuwarden 1 juli 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:5081, r.o. 26, Hof Arnhem-Leeuwarden 2 december 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:10296, r.o. 14, Hof Arnhem-Leeuwarden 30 oktober 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:9283, r.o. 21 en Hof Arnhem-Leeuwarden 22 augustus 2017, ECLI:NL:GHARL:2017:7249, r.o. 11.
 54. Hof Arnhem-Leeuwarden 2 december 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:10296, r.o. 13, Hof Arnhem-Leeuwarden 15 november 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:10098, r.o. 8, Hof Arnhem-Leeuwarden 10 juli

de auto constateerde zelfstandig mogelijke overtredingen. Vervolgens werden daarvan door de in de auto ingebouwde apparatuur foto's gemaakt en verstuurd aan een buitengewoon opsporingsambtenaar die de gedraging vervolgens vaststelde en de sanctie oplegde. De bestuurder van de scanauto was geen buitengewoon opsporingsambtenaar en in het geheel niet bij de handhaving betrokken.⁴⁴⁾

Is de ambtenaar lijfelijk aanwezig maar de bestuurder niet, dan doet een mogelijkheid tot staandehouding zich logischerwijs evenmin voor. In de memorie van toelichting staat opgenomen dat ook "voor het overgrote deel van geconstateerde parkeerovertradingen" geldt dat zich geen confrontatie tussen de ambtenaar en de bestuurder voordoet, zodat ook in die gevallen de kentekenhouders aansprakelijk kan worden gehouden.⁴⁵⁾ Wanneer de ambtenaar – voordat hij alle voor het vaststellen van de gedraging benodigde gegevens heeft genoteerd⁴⁶⁾ – wordt geconfronteerd met de persoon van wie hij vermoedt dat deze de bestuurder is geweest, dan mag van de ambtenaar worden verwacht dat hij deze persoon staande houdt en deze persoon vraagt of hij de gedraging daadwerkelijk heeft verricht. Blijkt dat deze persoon de gedraging niet heeft verricht, dan kan de sanctie alsnog aan de kentekenhouders worden opgelegd. Een dergelijk vermoeden kan ontstaan doordat de persoon met wie de ambtenaar wordt geconfronteerd zelf stelt de bestuurder te zijn, maar ook doordat de ambtenaar, hoewel onverplicht, zelf onderzoek heeft verricht en tot dat vermoeden komt.⁴⁷⁾ Doorslaggevend voor de vraag of bij de ambtenaar een vermoeden had moeten ontstaan is of de bestuurder zich ten tijde van de gedraging in de onmiddellijke nabijheid van het voertuig bevond.⁴⁸⁾ Daarvan is uiteraard sprake wanneer de bestuurder zich nog in het voertuig bevond.⁴⁹⁾ Het is niet voldoende wanneer iemand zich naar de auto begeeft en stelt de *eigenaar* te zijn, omdat relevant is wie de *bestuurder* van het voertuig is geweest.⁵⁰⁾

In het verlengde hiervan liggen de gevallen waarin contact is geweest tussen de ambtenaar en de bestuurder. Doorgaans is dit een aanwijzing dat zich een reële mogelijkheid tot staandehouding heeft voorgedaan.⁵¹⁾ Als de omstandigheden staandehouding desondanks niet toelaten – bijvoorbeeld omdat sprake is van een groot aantal overtreeders, staandehouding zou leiden tot nog meer oponthoud, terwijl het ter plaatse juist verboden is om stil te staan en schending van dat verbod ook de gedraging is die aan betrokkene wordt verweten – kan dat anders zijn.⁵²⁾ Hieruit kan overigens tevens worden afgeleid dat de aard van de verweten gedraging een rol speelt bij de vraag of een reële mogelijkheid tot staandehouding zich al dan niet heeft voorgedaan.

De afwezigheid van de mogelijkheid tot staandehouding wordt bij parkeerovertradingen aangenomen wanneer bij het constateren van de

gedraging geen laad- en losactiviteiten zijn waargenomen en geen bestuurder bij het voertuig aanwezig is geweest.⁵³⁾ In een aantal arresten ging het hof daarin zelfs nog verder, door te overwegen dat uit de enkele verklaring van de ambtenaar dat sprake is van parkeren in beginsel kan worden afgeleid dat niemand aanwezig was bij het voertuig.⁵⁴⁾ Daarmee slaat het hof mijns inziens evenwel een aantal stappen over. Allereerst kan, gelet op de definitie van parkeren in art. 1 RVV 1990, een voertuig immers ook geparkeerd staan wanneer zich daarin nog bestuurders bevinden. Daarnaast kan – wederom gelet op de wettelijke definitie van parkeren – niet op basis van de enkele verklaring dat sprake is van parkeren worden geconcludeerd dat zulks het geval is. Mijns inziens zal gekeken moeten worden of de in de verklaring van de ambtenaar weergegeven feiten leiden tot de conclusie dat sprake is van parkeren. Daarvoor is dus vereist dat geen sprake is van laad- en losactiviteiten als bedoeld in de definitie van parkeren. Juister lijken mij een aantal recente arresten waarin deze conclusie werd getrokken op basis van de verklaring dat sprake was van parkeren in combinatie met de door de ambtenaar gemaakte foto's waarop een leeg voertuig te zien was.⁵⁵⁾

4.2. *Bestuurder verhindert dat staandehouding mogelijk is*

Een andere oorzaak voor de afwezigheid van een reële mogelijkheid tot staandehouding kan zijn gelegen in het gedrag van de bestuurder. Op basis van de rechtspraak van het hof kan de conclusie worden getrokken dat het meent dat geen reële mogelijkheid tot staandehouding bestaat wanneer de bestuurder verhindert dat staandehouding mogelijk is.

Het betreft hier gevallen waarin de bestuurder, terwijl de ambtenaar hem wil aanspreken, wegrijdt nog voor de ambtenaar aan het aanspreken van de bestuurder toekomt.⁵⁶⁾ Ook het weglopen van een bestuurder kan voldoende zijn, indien in de gegeven omstandigheden niet van de ambtenaar kon worden verlangd dat hij de bestuurder zou achtervolgen.⁵⁷⁾ Werkt de bestuurder niet mee door te weigeren zijn personalia te verstrekken, dan mag de sanctie ook aan de kentekenhouders worden opgelegd.⁵⁸⁾ De kaarten zijn evenwel anders geschud wanneer er een moment van contact is tussen de ambtenaar en de bestuurder, waarbij deze laatste aan geeft haast te hebben en wegrijdt. In dat geval doet zich wél een mogelijkheid tot staandehouding voor en moet deze in beginsel worden benut.⁵⁹⁾ Toch is het lastig hier conclusies aan te verbinden. Het hof oordeelde namelijk in tegenovergestelde zin in een geval waarin de bestuurder aangaf dat hij nu wegging en de ambtenaar de beschikking maar moest opsturen.⁶⁰⁾ Naar mijn opvatting logischer is dat geen staandehouding mogelijk is indien de bestuurder dit zelf wezenlijk bemoeilijkt door weg te rijden.⁶¹⁾ Datzelfde geldt voor het geval waarin de verba-

lisant de bestuurder aanspreekt, maar deze zijn raam dichtdoet en wegrijdt.⁶²⁾ Hieruit zou voorzichtig geconcludeerd kunnen worden dat geen staandehouding mogelijk is in twee gevallen: (i) de bestuurder rijdt weg nog voordat contact is tussen de bestuurder en de ambtenaar en van de ambtenaar kan niet worden verlangd dat hij de bestuurder achtervolgt en (ii) er is wel contact tussen de bestuurder en de ambtenaar, maar de bestuurder bemoeilijkt wezenlijk dat zijn identiteit wordt vastgesteld.

Verder oordeelde het hof dat geen reële mogelijkheid tot staandehouding bestond in het geval waarin wel contact was met de bestuurder maar deze de ambtenaar na een woordenwisseling “bedreigde en/of beledigde”.⁶³⁾ De en/of-formulering in het betreffende arrest vind ik wel wat ongelukkig. Mij lijkt namelijk dat een wezenlijk verschil bestaat ten aanzien van de mogelijkheid tot vaststelling van de identiteit van een persoon afhankelijk van het geval of een ambtenaar nu wordt beledigd óf bedreigd. Immers, een belediging hoeft daaraan niet in de weg te staan. Uiteraard is een en ander wel zeer afhankelijk van de verdere omstandigheden van het geval.

Ook nam het hof logischerwijs aan dat geen mogelijkheid tot staandehouding bestond in een geval waarin de bestuurder een stopteken negeerde.⁶⁴⁾ Deze mogelijkheid was er des te minder in het bijna actiefilmwaardige geval waarin de bestuurder van een scooter bovenop het negeren van een gegeven stopteken, na een achtervolging met sirenes, een brug opreed waar de ambtenaren hem niet meer konden volgen vanwege voor de brug geplaatste paaltjes (waar het voertuig van de ambtenaren kennelijk niet voorbij kon rijden).⁶⁵⁾

4.3. Gebrek aan middelen, bevoegdheid of capaciteit om staande te houden

Een situatie die van grote betekenis is in de praktijk, is die waarin de ambtenaar die de sanctie oplegt geen middelen voorhanden heeft om tot staandehouding over te gaan.

Dit is bijvoorbeeld het geval waarin een agent in burger is en geen stopteken kan geven.⁶⁶⁾ Het hof overweegt zelfs dat in geval een ambtenaar in een privévoertuig rijdt ten tijde van het constateren van de gedraging *doorgaans* geen middelen tot staandehouding voorhanden zijn, waardoor zich geen mogelijkheid tot staandehouding voordoet.⁶⁷⁾ Deze hoofdregel lijkt evenwel uitzondering indien zich omstandigheden voordoen waarin staandehouding wel mogelijk is. Bijvoorbeeld wanneer de bestuurder en de ambtenaar tegelijk hebben stilgestaan⁶⁸⁾ of wanneer de ambtenaar de bestuurder heeft kunnen aanspreken.⁶⁹⁾ De afwezigheid van de middelen tot het geven van een stopteken staat hoe dan ook niet in absolute zin aan het bestaan van een reële mogelijkheid tot staandehouding in de weg.⁷⁰⁾

Van een reële mogelijkheid tot staandehouding is doorgaans evenmin sprake wanneer de ambtenaar te voet of te fiets is en hij de bestuurder daardoor niet kan bijhouden. Voor de ambtenaar die te voet is, is het niet reëel mogelijk een snorfiets staande te houden.⁷¹⁾ Dit geldt ook voor een ambtenaar die te fiets is, terwijl de bestuurder in een auto rijdt.⁷²⁾ Het hof lijkt in dergelijke gevallen van doorslaggevende betekenis te vinden of de ambtenaar de bestuurder heeft kunnen bijhouden. Een reële mogelijkheid tot staandehouding doet zich daarom niet voor in het geval de ambtenaar te voet is en de bestuurder wegrijdt⁷³⁾ of stevig doorrijdt.⁷⁴⁾ Het tegenovergestelde doet zich voor in het geval de ambtenaar weliswaar te voet is, maar de bestuurder enige tijd met zijn voertuig heeft stilgestaan.⁷⁵⁾ Ook doet zich een mogelijkheid tot staandehouding voor wanneer de bestuurder zijn voertuig tot stilstand brengt en de ambtenaar, die te voet is, aanspreekt.⁷⁶⁾

Ook een juridische beperking kan aan een reële mogelijkheid tot staandehouding in de weg staan. Zo oordeelde het hof ten aanzien van een bestuurder, die vanuit Nederland over de grens naar België reed, dat artikel 18, eerste lid, onder a, van het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden, het Koninkrijk België en het Groothertogdom Luxemburg inzake grensoverschrijdend politieel optreden aan een reële mogelijkheid tot staandehouding in de weg stond. Dat artikel bepaalt namelijk dat een achtervolging over de grens slechts mag worden voortgezet indien deze betrekking heeft op personen die zich hebben onttrokken aan een vrijheidsstraf of die verdacht zijn van een strafbaar feit dat tot uitlevering aanleiding kan geven.⁷⁷⁾ Ook de ambtenaar die in burger was en geen legitimatiebewijs voorhanden had mocht – ongeacht dat een gesprek tussen hem en de bestuurder had plaatsgevonden – de sanctie aan de kentekenhouders opleggen. Ingevolge artikel 2, aanhef en onder a, van de Ambtsinstructie voor de politie, de Koninklijke marechaussee en andere opsporingsambtenaren was de ambtenaar, omdat hij in burger was, verplicht om ongevraagd zijn legitimatiebewijs te tonen. Daartoe was de ambtenaar in dit geval niet in staat.⁷⁸⁾

Wanneer sprake is van meerdere overtreders, kan van een ambtenaar die alleen⁷⁹⁾ of samen met een onbevoegde stagiaire⁸⁰⁾ is, niet worden verlangd dat hij alle overtreders staande houdt. Zijn er meerdere ambtenaren ter plaatse, dan is niet van doorslaggevend belang dat er meerdere overtreders zijn.⁸¹⁾ Ook capaciteit vormt derhalve een relevante aanwijzing bij de vraag of staandehouding reëel mogelijk is.⁸²⁾

4.4. Andere werkzaamheden met prioriteit of controles

Het verrichten van andere werkzaamheden houdt niet noodzakelijkerwijs in dat geen staandehouding kan worden verricht.⁸³⁾ Hetzelfde geldt voor het geval de ambtenaar onderweg is naar een melding, zonder dat hij uitlegt waarom

- 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:5691, r.o. 4, Hof Arnhem-Leeuwarden 27 mei 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:4527, r.o. 9, Hof Arnhem-Leeuwarden 20 mei 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:4298, r.o. 8, Hof Arnhem-Leeuwarden 14 augustus 2018, ECLI:NL:GHARL:2018:7314, r.o. 19, Hof Arnhem-Leeuwarden 1 november 2017, ECLI:NL:GHARL:2017:9445, r.o. 8 en Hof Arnhem-Leeuwarden 18 augustus 2017, ECLI:NL:GHARL:2017:7161, r.o. 12
55. Hof Arnhem-Leeuwarden 30 maart 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:2995, r.o. 16 en Hof Arnhem-Leeuwarden 30 maart 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:2970, r.o. 6
56. Hof Arnhem-Leeuwarden 25 april 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:6648, r.o. 13, Hof Arnhem-Leeuwarden 16 juni 2017, ECLI:NL:GHARL:2017:5095, r.o. 13, Hof Leeuwarden 28 november 2002, ECLI:NL:GHLEE:2002:AF1601, r.o. 3.4. In deze laatste zaak nam het hof wel een reële mogelijkheid tot staandehouding aan, omdat betrokkene onweersproken had gesteld dat hij in een dieselveertuig reed en snel wegrijden vanwege het voorgoelien van de motor niet mogelijk was.
57. Hof Arnhem-Leeuwarden 24 januari 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:624, r.o. 6.
58. Hof Arnhem-Leeuwarden 1 maart 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:1962, r.o. 7.
59. Hof Arnhem-Leeuwarden 5 april 2016, ECLI:NL:GHARL:2016:2690, r.o. 7.
60. Hof Arnhem-Leeuwarden 4 september 2018, ECLI:NL:GHARL:2018:7920, r.o. 19.
61. Hof Arnhem-Leeuwarden 8 oktober 2018, ECLI:NL:GHARL:2018:8814, r.o. 13, Hof Arnhem-Leeuwarden 5 november 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:9459, r.o. 4-5
62. Hof Arnhem-Leeuwarden 18 april 2017, ECLI:NL:GHARL:2017:3290, r.o. 6.
63. Hof Arnhem-Leeuwarden 8 januari 2018, ECLI:NL:GHARL:2018:175, r.o. 10.
64. Hof Arnhem-Leeuwarden 5 november 2018, ECLI:NL:GHARL:2018:9625, r.o. 15.
65. Hof Arnhem-Leeuwarden 18 augustus 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:6518, r.o. 18.
66. Hof Arnhem-Leeuwarden 30 maart 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:2991, r.o. 5, Hof Arnhem-Leeuwarden 24 november 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:9722, r.o. 10, Hof Leeuwarden 4 april 2001, ECLI:NL:GHLEE:2001:ZJ0136, r.o. 3.6-3.7, Hof Leeuwarden 15 augustus 2001, ECLI:NL:GHLEE:2001:AD6383, r.o. 3.6-3.7, Hof Leeuwarden 13 september 2001, ECLI:NL:GHLEE:2001:AD7723, r.o. 3.3-3.4, Hof Leeuwarden 13 september 2001, ECLI:NL:GHLEE:2001:AD7722, r.o. 3.3-3.4, Hof Leeuwarden 19 september 2001, ECLI:NL:GHLEE:2001:AD7862, r.o. 3.4, Hof Leeuwarden 17 oktober 2001, ECLI:NL:GHLEE:2001:AD9160, r.o. 3.5 en Hof Leeuwarden 12 december 2001, ECLI:NL:GHLEE:2001:AD9011, r.o. 3.6.
67. Hof Arnhem-Leeuwarden 29 oktober 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:8844, r.o. 8-9, Hof Arnhem-Leeuwarden 10 april 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:3206, r.o. 25. Zie ook: Hof Arnhem-Leeuwarden 15 juni 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:4520, r.o. 5-6, Hof Arnhem-Leeuwarden 20 februari 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:1645, r.o. 8-9, Hof Arnhem-Leeuwarden 22 december 2017, ECLI:NL:GHARL:2017:11321, r.o. 17, Hof Arnhem-Leeuwarden 1 juni 2017, ECLI:NL:GHARL:2017:4610, r.o. 13-14, Hof Arnhem-Leeuwarden 1 juni 2017, ECLI:NL:GHARL:2017:4612, r.o. 14, Hof Leeuwarden 23 september 2010, ECLI:NL:GHLEE:2010:BO6386, r.o. 11 en Hof Leeuwarden 11 december 2008, ECLI:NL:GHLEE:2008:BH9273, r.o. 3.7
68. Hof Arnhem-Leeuwarden 22 september 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:7537, r.o. 8, Hof Arnhem-Leeuwarden 21 augustus 2020,

- ECLI:NL:GHARL:2020:6601, r.o. 7 en Hof Arnhem-Leeuwarden 6 november 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:9542, r.o. 13.
69. Hof Arnhem-Leeuwarden 24 januari 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:632, r.o. 7.
70. Hof Arnhem-Leeuwarden 18 mei 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:4781, r.o. 8.
71. Hof Arnhem-Leeuwarden 6 januari 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:84, r.o. 7-8. Zie ook: Hof Arnhem-Leeuwarden 9 oktober 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:8304, r.o. 15-16.
72. Hof Arnhem-Leeuwarden 23 november 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:9668, r.o. 5, Hof Arnhem-Leeuwarden 3 april 2018, ECLI:NL:GHARL:2018:3075 r.o. 17, Hof Arnhem-Leeuwarden 17 januari 2018, ECLI:NL:GHARL:2018:495, r.o. 11, Hof Arnhem-Leeuwarden 22 januari 2016, ECLI:NL:GHARL:2016:405, r.o.8 en Hof Leeuwarden 12 maart 2003, ECLI:NL:GHLEE:2003:AF6252, r.o. 3.4.
73. Hof Arnhem-Leeuwarden 10 maart 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:2336, r.o. 11. Zie ook: Hof Leeuwarden 19 september 2001, ECLI:NL:GHLEE:2001:AD7809, r.o. 3.4-3.5 en Hof Leeuwarden 8 augustus 2001, ECLI:NL:GHLEE:2001:AD6290, r.o. 3.7.
74. Hof Arnhem-Leeuwarden 7 september 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:6987, r.o. 16.
75. Hof Arnhem-Leeuwarden 27 november 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:10156, r.o. 6.
76. Hof Arnhem-Leeuwarden 5 april 2016, ECLI:NL:GHARL:2016:2690, r.o. 7.
77. Hof Arnhem-Leeuwarden 6 februari 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:968, r.o. 6.
78. Hof Arnhem-Leeuwarden 27 augustus 2014, ECLI:NL:GHARL:2014:6722, r.o. 6.
79. Hof Arnhem-Leeuwarden 26 november 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:9795, r.o. 15. Zie ook: Hof Arnhem-Leeuwarden 9 oktober 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:8304, r.o. 15-16.
80. Hof Arnhem-Leeuwarden 20 oktober 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:8562, r.o. 12.
81. Hof Arnhem-Leeuwarden 8 oktober 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:8163, r.o. 7.
82. Zie ook: Hof Arnhem-Leeuwarden 7 april 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:3355, r.o. 4-5, Hof Arnhem-Leeuwarden 1 september 2016, ECLI:NL:GHARL:2016:7059, r.o. 19 en Hof Leeuwarden 8 februari 2006, ECLI:NL:GHLEE:2006:AV5302, r.o. 3.7-3.8
83. Hof Arnhem-Leeuwarden 30 maart 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:2993, r.o. 5 en Hof Arnhem-Leeuwarden 24 september 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:7690, r.o. 5.
84. Hof Arnhem-Leeuwarden 17 december 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:10586, r.o. 5, Hof Arnhem-Leeuwarden 8 september 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:7087, r.o. 7-8. Vgl. Hof Arnhem-Leeuwarden 17 augustus 2018, ECLI:NL:GHARL:2018:7436, r.o. 5.
85. Hof Arnhem-Leeuwarden 8 september 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:7087, r.o. 7-8. In een bijna op hetzelfde neerkomende geval oordeelde het hof in 2002 in tegenovergestelde zin. In dat geval had de ambtenaar namelijk verklaard zich niet meer te kunnen herinneren waarom van staandehouding was afgezien, maar had de ambtenaar wel aangegeven dat de melding van groot belang moest zijn geweest omdat de ambtenaar in elk ander geval de bestuurder wel zou hebben staande gehouden (Hof Leeuwarden 3 april 2002, ECLI:NL:GHLEE:2002:AE2438, r.o. 3.4).
86. Hof Arnhem-Leeuwarden 15 maart 2021 ECLI:NL:GHARL:2021:2437, r.o. 7-8.
87. Hof Arnhem-Leeuwarden 26 april 2017, ECLI:NL:GHARL:2017:3633, r.o. 22.
88. Hof Arnhem-Leeuwarden 31 maart 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:3129, r.o. 8.
89. Hof Leeuwarden 4 juli 2011, ECLI:NL:GHLEE:2011:BV2275, r.o. 12.
90. Hof Arnhem-Leeuwarden 26 mei 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:5080, r.o. 11.

die melding een hogere prioriteit heeft.⁸⁴⁾ De enkele verklaring dat de melding meer prioriteit heeft, leidt niet tot een andere uitkomst.⁸⁵⁾ De ambtenaar moet duidelijk maken waarom de andere werkzaamheden prioriteit hadden. Dat is bijvoorbeeld het geval wanneer hij onderweg is naar een melding waarbij politie-inzet direct noodzakelijk was⁸⁶⁾, onderweg is naar een ongeval met letsel⁸⁷⁾, bezig is met de afhandeling van een ernstig ongeval⁸⁸⁾ of op zoek is naar gewaarde overvallers.⁸⁹⁾ Lastig te verklaren is een arrest van 26 mei 2021. In de zaak die tot dit arrest leidde, verklaarden de ambtenaren dat zij hadden afgezien van staandehouding in verband met ‘spoedrit’, zonder hier verder over uit te weiden. Het hof oordeelde dat gelet op deze verklaring aannemelijk was dat zich geen reële mogelijkheid tot staandehouding had voorgedaan.⁹⁰⁾ De verklaring voor de uitkomst in dit arrest zou gelegen kunnen zijn in het feit dat het verweer van de betrokkene zich concentreerde op de vraag of bij een confrontatie tussen de bestuurder en de ambtenaar – gelet op de totstandkomingsgeschiedenis van art. 5 Wvhw – wel tot oplegging van de sanctie aan de kentekhouder kan worden overgegaan en dus niet specifiek inging op de vraag of zich een reële mogelijkheid tot staandehouding had voorgedaan.

Ook het verrichten van een controle kan onder omstandigheden aan een reële mogelijkheid tot staandehouding in de weg staan. Zo oordeelde het hof recent dat dit het geval was in een situatie waarbij de ambtenaar zich in zijn voertuig op het trottoir bevond en vanuit zijn voertuig een controle op het negeren van een rood verkeerslicht uitvoerde. De ambtenaar verklaarde dat hij het optreden tegen de vele overtredingen had verkozen boven het verrichten van een staandehouding.⁹¹⁾ Hieruit lijkt te kunnen worden afgeleid dat het belang van effectieve handhaving een omstandigheid is die kan worden betrokken bij de vraag of zich een reële mogelijkheid tot staandehouding heeft voorgedaan.

4.5. Overige omstandigheden

Tot slot kunnen in de rechtspraak van het hof nog een aantal (meer algemene) omstandigheden worden herkend. Zo oordeelde het hof dat voorkoming van gevaarstelling ertoe kan leiden dat geen reële mogelijkheid tot staandehouding bestaat.⁹²⁾ Daarnaast kan ook hinder⁹³⁾ of verkeersdruk⁹⁴⁾ zo’n omstandigheid zijn. Er is met betrekking tot deze omstandigheden evenwel niet echt een duidelijke lijn te herkennen in de rechtspraak van het hof, omdat ambtenaren die zich op dergelijke omstandigheden beroepen dit veelal niet concreet onderbouwen.⁹⁵⁾

5. Tot besluit

Ik begon deze bijdrage met de constatering dat de rechtspraak omtrent de reële mogelijkheid tot staandehouding casuïstisch is en de vraag oproept of hierin een lijn valt te ontdekken. Door alle rechtspraak van het hof omtrent de reële mogelijkheid tot staandehouding te bestuderen en mijn bevindingen uiteen te zetten, heb ik getracht hierin enig overzicht te scheppen.

Wanneer een staandehoudingsverweer wordt gevoerd, zal de rechter moeten beoordelen of sprake is geweest van een reële mogelijkheid tot staandehouding. Deze beoordeling vindt in verreweg de meeste gevallen plaats op basis van de verklaring van de ambtenaar. Uit de rechtspraak van het hof valt af te leiden dat de verklaring van de ambtenaar meer dient in te houden dan de mededeling van een op zichzelf niet veelzeggende omstandigheid en meer dient in te houden dan een conclusie. Voorts moet uit de in de verklaring opgegeven redenen op zichzelf blijken waarom staandehouding niet mogelijk was. Dit legt meteen een belangrijk verschil bloot tussen de in de inleiding beschreven arresten. Immers, de ambtenaar die ‘gelet op het aanbod van overtreders’ van staandehouding heeft afgezien, legt uit waarom hij de betreffende bestuurder niet heeft kunnen staandehouden. De ambtenaar die verklaart dat hij ‘een andere bon aan het uitschrijven was’ doet dat niet. Uit die verklaring wordt namelijk niet duidelijk waarom hij deze werkzaamheid niet heeft kunnen staken en de staandehouding heeft kunnen verrichten. Als de ambtenaar bedoelde dat hij bezig was met een andere staandehouding en daarom niet kon overgaan tot staandehouding van de bestuurder, dan had hij dit expliciet moeten vermelden.

Voor wat betreft de materiële beoordeling van de reële mogelijkheid geldt dat deze afhankelijk is van alle omstandigheden van het geval. Uit de rechtspraak van het hof valt af te leiden dat daarbij onder meer aan de volgende omstandigheden kan worden gedacht:

- het al dan niet voorhanden zijn van middelen om de bestuurder te doen stoppen;
- voorkoming van gevaarstelling of hinder in het verkeer;
- de aard van de overtreding;
- het belang van effectieve handhaving;
- de verhouding in mobiliteit tussen de bestuurder en de ambtenaar;
- de capaciteit van ambtenaar of ambtenaren ten opzichte van het aantal overtreders;
- de mate waarin de bestuurder zelf staandehouding verhindert en
- het verrichten van andere, geprioriteerde werkzaamheden.

Ten aanzien van een aantal van deze omstandigheden valt een duidelijke lijn te herkennen in de rechtspraak van het hof. Te denken valt aan het niet voorhanden zijn van stopmiddelen. In beginsel staat dit aan de mogelijkheid tot het verrichten van staandehouding in de weg, maar onder omstandigheden is dat niet het geval. Dat is een heel duidelijk voorbeeld, maar er zijn ook nog tal van situaties waarin dit (veel) minder duidelijk is en dat zal, nu sprake is van een open norm, naar verwachting ook zo blijven. Ten behoeve van de rechtseenheid zou ik het hof in overweging willen geven om eens wat algemene overwegingen aan zowel de formele als materiële aspecten van dit leerstuk te wijden.

Ik blijf de rechtspraak over de concrete invulling van de reële mogelijkheid tot staandehouding in ieder geval met veel belangstelling volgen. Niet in de laatste plaats omdat te verwachten is dat het hof zich op (hopelijk korte) termijn zal uitlaten over staandehouding in tijden van corona.

91. Hof Arnhem-Leeuwarden 19 januari 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:4794, r.o. 12. Zie ook: Hof Arnhem-Leeuwarden 11 mei 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:4579, r.o. 12.
92. Hof Arnhem-Leeuwarden 30 oktober 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:8875, r.o. 6.
93. Hof Arnhem-Leeuwarden 21 september 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:7473, r.o. 4-5.
94. Hof Arnhem-Leeuwarden 21 april 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:3941, r.o. 7-9, Hof Arnhem-Leeuwarden 16 maart 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:2451, r.o. 7, Hof Arnhem-Leeuwarden 20 januari 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:522, r.o. 7-9, Hof Arnhem-Leeuwarden 13 januari 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:307, r.o. 11, Hof Arnhem-Leeuwarden 4 september 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:6957, r.o. 6 en Hof Arnhem-Leeuwarden 2 januari 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:5, r.o. 21.
95. Zie bijvoorbeeld: Hof Arnhem-Leeuwarden 1 april 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:3141, r.o. 6, Hof Arnhem-Leeuwarden 17 maart 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:2562, r.o. 8-10, Hof Arnhem-Leeuwarden 12 februari 2021, ECLI:NL:GHARL:2021:1363, r.o. 7-10, Hof Arnhem-Leeuwarden 22 december 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:10702, r.o. 4-5, Hof Arnhem-Leeuwarden 11 november 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:9304, r.o. 8, Hof Arnhem-Leeuwarden 30 oktober 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:8875 en r.o. 6.