

Materieel verkeersstraf volgzame uitzondering of autonoom

Mr. dr. J.P. (Jelle) Cnossen *

25



* Universitair docent straf- en strafprocesrecht aan de Radboud Universiteit.

In mijn proefschrift¹⁾, dat ik in september 2024 heb verdedigd, heb ik onderzoek gedaan naar de verhouding tussen het commune en bijzondere materiële strafrecht. Die verhouding heb ik onderzocht vanuit het perspectief van het codificatiebeginsel (dat neergelegd is in artikel 107 Grondwet), met een focus op het legaliteitsbeginsel en het schuldbegin-sel. In dit onderzoek kwam naar voren dat het verkeersstrafrecht – als onderdeel van het bijzonder strafrecht – een terrein is dat weliswaar aansluit op het commune strafrecht, maar dat tegelijk een voedingsbo-dem is voor nieuwe materieelrechtelijke figuren en ontwikkelingen op het terrein van de schuldvormen. De ontstane nouveautés werken bovendien in meer of mindere mate door in het commune strafrecht. De in artikel 107 Grondwet en artikel 91 Sr tot uitdrukking gebrachte ver-houding tussen het Wetboek van Strafrecht en de bijzondere strafwet-ten, waarbij het bijzonder strafrecht een volgzame (artikel 91 Sr) uitzon-dering (artikel 107 Grondwet) is op het algemene kader van materieel strafrecht in het Wetboek van Strafrecht, verdwijnt hierdoor naar de achtergrond. Dit komt de met het codificatiebeginsel beoogde samen-hang en eenvormigheid binnen het gehele materiële strafrecht niet ten goede. In deze bijdrage licht ik enkele onderdelen van mijn promotieon-derzoek uit, waarbij ik ook jurisprudentie betrek die nadien gewezen is.

1. J.P. Cnossen, *Wisselwerking tussen com-muun en bijzonder materieel strafrecht. Een analyse en waardering in het licht van de beginselen van codificatie, schuld en legaliteit* (diss. Leiden), Den Haag: Boom 2024.

recht:

deelgebied?

1. Inleiding

Ten tijde van de invoering van het Wetboek van Strafrecht in 1886 bestond het verkeersrecht uit lokale regelingen, waarmee het wegverkeer op kleine schaal gereguleerd werd. Kort na 1886 nam het bereik van gemotoriseerde voertuigen toe, waarmee ook de behoefte aan een landelijke regeling van verkeersrecht toenam. Dit leidde tot de invoering van de Motor- en Rijwielwet in 1905²⁾, een eerste (landelijke) regeling van verkeersrecht. Deze wet, en zijn opvolgers³⁾, zijn derhalve naast het commune materiële strafrecht in het Wetboek van Strafrecht ingevoerd, en zijn daarmee onderdeel van het bijzonder strafrecht.⁴⁾ Tegelijk is het verkeersstrafrecht, net als de andere bijzondere strafwetten, nauw verbonden met het Wetboek van Strafrecht. De slotbepaling (artikel 91) van het Eerste Boek ('Algemene bepalingen') van het Wetboek van Strafrecht verklaart de bepalingen uit het algemeen deel van het wetboek mede toepasselijk op het bijzonder strafrecht. Dit algemeen deel bevat de algemene leerstukken van strafrechtelijke aansprakelijkheid. Hoewel de schuldvormen en het schuldbeginnsel niet expliciet zijn opgenomen in dit algemeen deel, worden zij daartoe wel impliciet gerekend.⁵⁾ Het verkeersstrafrecht dient dus onder meer te beantwoorden aan deze algemene uitgangspunten. Hieronder bespreek ik een aantal aspecten van het verkeersstrafrecht die spanning teweegbrengen met het zojuist geschetste kader, zowel betreffende afwijkingen binnen het verkeersstrafrecht op de commune uitgangspunten met betrekking tot schuldvormen, als betreffende de doorwerking van die afwijkingen buiten het verkeersstrafrecht. Ik stel achtereenvolgens een tweetal gemuteerde schuldvormen aan de orde (§2), bespreek vervolgens de invloed van het verkeersstrafrecht op reguliere schuldvormen (§3) en bespreek voorts de introductie van de nieuwe schuldvorm roekeloosheid, mede in relatie tot artikel 5a WVV (§4). In de laatste paragraaf reflecteer ik op de naar voren gebrachte verhouding tussen het verkeersstrafrecht en het commune strafrecht, en bespreek ik of meer aansluiting bij de commune uitgangspunten wenselijk en mogelijk is.

2. Gemuteerde schuldvormen

Binnen het materiële strafrecht geldt als uitgangspunt dat elk misdrijf een schuldvorm bevat⁶⁾; in de regel betreft dit de schuldvorm opzet, terwijl in sommige gevallen – om bepaalde zwaarwegende rechtsgoederen zoals het leven of de gezondheid van personen van extra bescherming door de strafwet te voorzien – gekozen is voor culpa.⁷⁾ Aan dat uitgangspunt dient het verkeersstrafrecht te beantwoorden⁸⁾, en vooropgesteld kan worden dat het in grote mate daarin slaagt. Op basis van artikel 178 WVV zijn de in artikel 175 en 176 WVV genoemde feiten bestempeld als misdrijf. Analyse van de huidige misdrijven in de Wegenverkeerswet 1994⁹⁾ leert dat de huidige misdrijven (vrijwel allemaal¹⁰⁾) beantwoorden aan het zojuist genoemde uitgangspunt.

De misdrijven uit de Wegenverkeerswet 1994 bevatten dus een schuldvorm, maar die schuldvorm is niet in alle gevallen eenvoudig te duiden in het spectrum van opzet(gradaties) en culpa. Twee figuren springen in dit verband in het oog: de 'meerdere of mindere mate van bewustzijn' die onder vigeur van de Wegenverkeerswet 1935 tot ontwikkeling kwam (maar in het heden-daagse (verkeers)strafrecht nog steeds van betekenis is, zoals in paragraaf 2.1.2 zal blijken) en het in artikel 8 en 9 WVV voorkomende bestanddeel 'weten of redelijkerwijs moeten weten'.

2.1. Een meerdere of mindere mate van bewustzijn

2.1.1. Achtergrond

Artikel 30 van de Wegenverkeerswet 1935¹¹⁾, lid 1, onderdeel a (doorrijden na een ongeval) werd door de wet als misdrijf gekwalificeerd. Tegelijk bevatte deze bepaling geen (duidelijke) schuldvorm.¹²⁾ In zijn arrest van 1 maart 1955 – kort na inwerkingtreding van de Wegenverkeerswet 1935 – herstellde de Hoge Raad deze ommissie door te overwegen:

"dat art. 30 lid 1 W.V.W. in dien zin is te verstaan, dat, wil strafbare overtreding van het in den aanhef en onder a gestelde verbod plaats vinden, de doorrijdende of

Elk misdrijf bevat een schuldvorm.

- Wet van 10 februari 1905, *Stb.* 1905, 69.
- De Wegenverkeerswet 1935 (Wet van 13 september 1935, *Stb.* 1935, 554) en de Wegenverkeerswet 1994 (Wet van 21 april 1994, *Stb.* 1994, 475).
- "De wet regelt het (...) het strafrecht en het (...) strafprocesrecht in algemene wetboeken, behoudens de bevoegdheid tot regeling van bepaalde onderwerpen in afzonderlijke wetten." (artikel 107 Grondwet).
- Cnossen 2024, p. 51-52.
- H.J. Smidt, *Geschiedenis van het Wetboek van Strafrecht: volledige verzameling van regeeringsontwerpen, gewisselde stukken, gevoerde beraadslagingen*, enz. (derde deel), Haarlem: H.D. Tjeenk Willink 1892, p. 175.
- H.J. Smidt, *Geschiedenis van het Wetboek van Strafrecht: volledige verzameling van regeeringsontwerpen, gewisselde stukken, gevoerde beraadslagingen*, enz. (eerste deel), Haarlem: H.D. Tjeenk Willink 1891, p. 84: "in de regel eist de wet opzet"; S.I. Politoff & F.A.J. Koopmans, *Schuld*, Arnhem: Gouda Quint 1991, p. 143; Cnossen 2024, p. 277.
- Vgl. HR 1 maart 1955, ECLI:NL:HR:1955:159, NJ 1956/2, m.nt. Röling.
- Cnossen 2024, p. 89-91 & p. 105-111.
- Onduidelijk is wel of de misdrijven van art. 4 lid 2 en lid 5 WVV een schuldvorm bevatten, zie Cnossen 2024, p. 105.
- Wet van 13 september 1935, *Stb.* 1935, 554 (i.w.tr. op 1 januari 1951).
- In zijn annotatie bij HR 1 maart 1955, ECLI:NL:HR:1955:159, NJ 1956/2, stelde Röling daarom dat deze bepaling een 'overtredingsstructuur' heeft, nu een (duidelijke) schuldvorm ontbreekt.

Meerdere of mindere mate van bewustzijn.

wegrijdende bestuurder zich in meerdere of mindere mate er van bewust moet zijn geweest, dat een ongeval is ontstaan als in het voorschrift bedoeld, met een of meer van de daarin onder a aangeduide gevolgen”¹³⁾ (mijn cursivering, JC)

Deze ‘meerdere of mindere mate van bewustzijn’ ontleende de Hoge Raad aan de memorie van toelichting bij artikel 24 Motor- en Rijwielwet, dat de directe voorloper was van artikel 30 WVV 1935. Hierin stelde de wetgever:

“Het ongeval moet het onder a of b aangeduide gevolg hebben gehad en de dader moet zich daarvan in meerdere of mindere mate bewust zijn geweest. Dit laatste vereischte vloeit uit de omschrijving van het delict voort.”¹⁴⁾

Deze bepaling bevatte een subjectief bestanddeel; er moest sprake zijn van een ‘oogmerk om het vaststellen van de identiteit, hetzij van het motorrijtuig, hetzij van zijn persoon of van dengene, die tijdens het ongeval het rijtuig bestuurde, te beletten’.¹⁵⁾ Deze bepaling bevatte zodoende een duidelijke schuldvorm (‘oogmerk’ is een uitdrukking van opzet). Dit bestanddeel werd in artikel 30 van de WVV 1935 echter geschrapt, omdat het tot bewijsproblemen leidde in de praktijk.¹⁶⁾ Hierdoor zag de Hoge Raad zich bij zijn arrest van 1 maart 1955 geconfronteerd met een misdrijf waarin geen (duidelijke) schuldvorm was opgenomen. Door als eis te stellen dat de ‘bestuurder zich in meerdere of mindere mate er van bewust moet zijn geweest, dat een ongeval is ontstaan’ leek de Hoge Raad deze omissie te herstellen. Waar het in artikel 24 Motor- en Rijwielwet als *aanvullend* vereiste gold naast het in de bepaling genoemde opzetvereiste, introduceerde de Hoge Raad het bij artikel 30 WVV 1935 als het *enige* subjectieve bestanddeel. Nu als uitgangspunt geldt dat elk misdrijf opzet of culpa bevat, drong de vraag zich op hoe de ‘meerdere of mindere mate van bewustzijn’ geduid moest worden in het spectrum van opzet(gradaties) en culpa. In zijn arrest van 1 maart 1955 beantwoordt de Hoge Raad deze vraag niet. Tegelijk bleek dit criterium geen eendagsvlug te zijn, mede omdat de wetgever pas bij de invoering van de Wegenverkeerswet 1994 een expliciet subjectief bestanddeel heeft opgenomen in deze bepaling (artikel 7 WVV 1994, de opvolger van artikel 30 WVV 1935). In de tussenliggende periode gold het door de Hoge Raad geïntroduceerde vereiste als (enig) subjectief bestanddeel en werd het criterium ook geïntroduceerd in jurisprudentie met betrekking tot misdrijven buiten het verkeersstrafrecht.

2.1.2. Doorwerking

De omissie in de Wegenverkeerswet 1935 die aan de voet stond van het door de Hoge

Raad geïntroduceerde subjectieve bestanddeel werd met de invoering van de Wegenverkeerswet 1994 hersteld. In het huidige artikel 7 WVV is gekozen voor het bestanddeel ‘weet of redelijkerwijs moet vermoeden’; een meer voorkomend subjectief bestanddeel¹⁷⁾ waarin opzet en culpa als gelijkwaardige alternatieven functioneren. De ‘meerdere of mindere mate van bewustzijn’ is daarmee echter niet van het juridisch toneel verdwenen. Deze formule dook na 1955 op verschillende plaatsen in het strafrecht op.

Uit de rechtspraakanalyse die ik verrichtte in het kader van mijn promotieonderzoek¹⁸⁾ bleek dat formele delictomschrijvingen – delicten waarbij het verrichten van een bepaalde gedraging strafbaar is gesteld, en niet het veroorzaken van een bepaald gevolg (materiële delicten)¹⁹⁾ – in het bijzonder vatbaar waren voor introductie van deze formule. Dat is op zichzelf reeds een opvallende bevinding, omdat de formule binnen art. 30 WVV 1935 juist wél betrekking had op een gevolg. De formule komt met name voor in jurisprudentie met betrekking tot misdrijven waarbij het ‘voorhanden hebben’ of het ‘aanwezig hebben’ van bepaalde goederen strafbaar is gesteld. Dit betroffen in elk geval enkele delicten uit de Opiumwet en de Wet wapens en munitie. In deze strafbaarstellingen is – anders dan in artikel 30 WVV 1935 – wél sprake van een impliciet of expliciet opzetvereiste.²⁰⁾ Toch komt in die jurisprudentie ook de formule van de ‘meerdere of mindere mate van bewustzijn’ voor. Zo is er jurisprudentie aanwijsbaar waarin voor het aanwezig hebben van drugs vereist is dat de verdachte zich ‘in meerdere of mindere mate bewust moet zijn geweest van de aanwezigheid van die middelen’.²¹⁾ Ook in jurisprudentie met betrekking tot het voorhanden hebben van een verboden wapen of munitie wordt deze formule gebruikt.²²⁾ In meer recente rechtspraak wordt echter duidelijk zichtbaar dat de ‘meerdere of mindere mate van bewustzijn’ geen op zichzelf staand criterium is bij deze delicten, maar onderdeel is van een bredere overweging. In het geval van Opiumwet-jurisprudentie gaat het dan om een voorwaardelijk opzet-constructie, waarbij er naast (een meerdere of mindere mate van) ‘bewustzijn’ ook sprake dient te zijn van een aanmerkelijke kans en het aanvaarden van die aanmerkelijke kans.²³⁾ In het geval van jurisprudentie met betrekking tot de Wet wapens en munitie gaat het om een overweging waarbij ook de feitelijke (beschikkings)macht over het wapen of de munitie wordt betrokken om tot een bewezenverklaring van het ‘voorhanden hebben’ te komen.²⁴⁾

Naast de bevinding dat de ‘meerdere of mindere mate van bewustzijn’ voorkomt bij strafbaarstellingen in (andere) bijzondere

13. HR 1 maart 1955, ECLI:NL:HR:1955:159, NJ 1956/2, m.nt. Röling.

14. Kamerstukken II 1922/23, 97, 1, p. 11.

15. Kamerstukken II 1922/23, 97, 1, p. 4.

16. Cnossen 2024, p. 107.

17. Cnossen 2024, p. 252.

18. Cnossen 2024, p. 243-245.

19. J. de Hullu en P.H.P.H.M.C. van Kempen, *Materieel strafrecht*, Deventer: Wolters Kluwer 2024, p. 85-86.

20. Zie voor wat betreft de WWM art. 56 jo. art. 55 jo. art. 13 lid 1 WWM (waarbij het opzet geïmpliceerd wordt door het woord ‘voorhanden hebben’, en voor wat betreft de Opiumwet art. 13 lid 2 jo. art. 10 lid 2 t/m 5 (waarin het woord ‘opzettelijk’ voorkomt) jo. art. 2 onder C en art. 3 onder C (‘aanwezig te hebben’).

21. Zie bijvoorbeeld HR 15 december 1998, NJ 1999/203, r.o. 4.3.

22. Zie bijvoorbeeld HR 23 april 2019, ECLI:NL:HR:2019:679, r.o. 2.3; HR 10 juni 1986, NJ 1987/85, r.o. 61. In laatstgenoemd arrest wordt expliciet verwezen naar de rechtspraak rondom het hierboven besproken artikel 30 WVV 1935.

23. Zie bijvoorbeeld Rb. Den Haag 7 november 2024, ECLI:NL:RBDHA:2024:18440, r.o. 3.4.

24. HR 31 maart 2020, NJ 2020/251 m.nt. Sackers, r.o. 2.4.

wetten die, anders dan artikel 30 WVV 1935, wél een schuldvorm bevatten, is een opvallende uitkomst van rechtspraakanalyse dat de formule ook op enkele plaatsen voorkomt in het commune strafrecht.²⁵⁾ Ook in deze gevallen gaat het steeds om misdrijven die reeds een (impliciete of expliciete) vorm van opzet bevatten, en om sterk formele misdrijven waarin het aanwezig hebben of voorhanden hebben van bepaalde goederen strafbaar is gesteld (zoals skimapparatuur²⁶⁾ of kinderporno²⁷⁾). Hierbij wordt het soms als een op zichzelf staande formule gebruikt om het opzet in te vullen (zoals in het zojuist aangehaalde arrest van het Hof Leeuwarden), en soms als een onderdeel van een bredere overweging (zoals in het zojuist aangehaalde vonnis van de Rechtbank Rotterdam, waarin eenzelfde overweging voorkomt als in de hierboven genoemde jurisprudentie inzake de Wet wapens en munitie).

Tot slot valt op dat de 'meerdere of mindere mate van bewustzijn' thans nog voorkomt in verkeerszaken.²⁸⁾ Dat is opvallend, omdat deze jurisprudentiële formule daar juist bij invoering van de Wegenverkeerswet 1994 is vervangen door een expliciet subjectief bestanddeel ('weet of redelijkerwijs moet vermoeden').²⁹⁾ En anders dan in de hierboven besproken jurisprudentie ziet de formule hier juist wél op een bepaald gevolg.

2.1.3. Betekenis

De betekenis van de formule 'meerdere of mindere mate van bewustzijn' heeft in het verleden al enige pennen in beweging gebracht. Vooropgesteld dient te worden dat, zoals ik eerder in deze bijdrage al noemde, de hoofdregel in het Nederlandse materiële strafrecht is dat elk misdrijf opzet of schuld bevat. Hierbij geldt opzet als uitgangspunt, terwijl culpa in een beperkter aantal strafbaarstellingen is opgenomen. Opzet kan soms impliciet zijn verwerkt in strafbaarstellingen (omdat bepaalde werkwoorden in een delictsomschrijving dat impliceren), terwijl er geen gevallen bekend zijn waarin culpa impliciet is verwerkt in een strafbaarstelling. Dit laatste ligt ook niet voor de hand, omdat het in de zeldzamere culpoze strafbaarstellingen sterk voor de hand ligt dit culpoze karakter juist duidelijk te accentueren. Tegen deze achtergrond zou het door de Hoge Raad ingelezen bestanddeel van de 'meerdere of mindere mate van bewustzijn' als aanduiding van opzet beschouwd moeten worden. In de literatuur lijkt het standpunt echter te zijn dat deze formule als *pro parte doleus, pro parte culpoos* opgevat moet worden³⁰⁾; hierbij zou de 'meerdere' mate van bewustzijn opzet aanduiden, en de 'mindere' mate zou culpa aanduiden. Knigge en Sackers voegen hieraan toe dat het hier dan alleen om bewuste schuld kan gaan, niet om onbewuste schuld.³¹⁾ Een taalkundige interpretatie van

deze formule wijst inderdaad sterk op deze uitleg. Daar valt bovendien aan toe te voegen dat ook de wetgever van deze uitleg uit lijkt te gaan; bij invoering van de Wegenverkeerswet 1994 voegde de wetgever namelijk het *pro parte doleus, pro parte culpoos* bestanddeel 'weet of redelijkerwijs moet vermoeden' toe aan artikel 7 WVV 1994, omdat dit "een adequate vertaling van de jurisprudentie ter zake"³²⁾ was. Er zijn echter twee argumenten aan te voeren tegen deze uitleg: een (eveneens) taalkundig argument en een wetssystematisch argument.

De zojuist genoemde taalkundige interpretatie lijkt op het eerste gezicht een logische. Deze interpretatie lijkt uiteindelijk echter niet geheel sluitend. Het 'meerdere' zou opzet impliceren, en het 'mindere' culpa in de uitleg van de auteurs, maar hiermee maakt deze formule geen duidelijk onderscheid tussen opzet en culpa. Want als een 'mindere mate' van bewustzijn niet voldoende is voor opzet, waarom zou het dan wél voldoende zijn voor culpa in de zin van bewuste schuld? Het verschil tussen voorwaardelijk opzet en bewuste schuld zit immers in het volitieve en niet in het cognitieve. En ook de onbewuste schuld zou taalkundig gezien niet als 'mindere' mate van bewustzijn worden aangeduid, omdat bij deze vorm van culpa de dader zich juist niet bewust was van een risico (dus niet *minder* bewust, maar *niet* bewust), maar zich daarvan wel bewust *had moeten zijn*. Dat levert een cruciaal verschil op met het wél *pro parte doleus, pro parte culpoos* 'weten of redelijkerwijs moeten vermoeden'.

Een wetssystematisch argument tegen het opvatten van de 'meerdere of mindere mate van bewustzijn' als *pro parte doleus, pro parte culpoos* (met óf zonder onbewuste schuld) gaf ik hierboven reeds; het inlezen van een vorm van culpa in een strafbaarstelling past niet in de systematiek van schuldvormen in het Nederlandse strafrecht, laat staan het inlezen van een *pro parte doleus, pro parte culpoos* bestanddeel.

Een alternatieve uitleg van de 'meerdere of mindere mate van bewustzijn' komt voort uit een rechtshistorische interpretatie van deze formule in het arrest van de Hoge Raad van 1 maart 1955. Er werd in de eerste helft van de twintigste eeuw in de literatuur gediscussieerd over de ondergrens van (voorwaardelijk) opzet.³³⁾ In deze discussie ging het om de vraag of mogelijkhedenbewustzijn onder (voorwaardelijk) opzet kon worden gebracht, of dat enkel zekerheidsbewustzijn, noodzakelijkheidsbewustzijn of waarschijnlijkheidsbewustzijn voldoende zou zijn voor (voorwaardelijk) opzet. Op 9 november 1954 wees de Hoge Raad het Cicero-arrest, waarin een vorm van mogelijkhedenbewustzijn leek te worden aanvaard binnen het voorwaarde-

Pro parte doleus, pro parte culpoos (met óf zonder onbewuste schuld).

25. Zie voor een volledig overzicht van deze rechtspraak: Cnossen 2024, p. 244-245.
26. Hof Leeuwarden 15 november 2012, ECLI:NL:GHEE:2012:BY3265.
27. Zie bijvoorbeeld Rb. Rotterdam 5 april 2016, ECLI:NL:RBROT:2016:2538, r.o. 4.1.4.
28. Zie bijvoorbeeld Rb. Den Haag 4 oktober 2022, ECLI:NL:RBDHA:2022:11082, r.o. 3.3.
29. *Kamerstukken II* 1990/91, 22030, 3, p. 72-73 ("Van overtreding van artikel 30, eerste lid, van de Wegenverkeerswet is slechts sprake indien wordt bewezen dat de door- of wegrijdende bestuurder zich in meerdere of mindere mate ervan bewust moet zijn geweest, dat een ongeval is ontstaan met een of meer van de in onderdeel a aangeduide gevolgen. (...) Naar ons oordeel bestaat er thans alle aanleiding dit subjectieve element in de wettekst tot uitdrukking te brengen. Het hanteren van de term 'naar hij weet of redelijkerwijs moet vermoeden' komt ons daarbij geschikt voor. (...) Zoals gezegd achten wij de voorgestelde redactie een adequate vertaling van de jurisprudentie ter zake").
30. H.J.B. Sackers, *Wet wapens en munitie*, Deventer: Wolters Kluwer 2020, p. 300-301; G. Knigge, 'Delicten I: het voorhanden hebben van wapen en munitie', in: D.H. de Jong & H.G.M. Krabbe (red.), *De Wet wapens en munitie, een strafrechtelijk commentaar*, Alphen aan den Rijn: Samson H.D. Tjeenk Willink 1989, p. 91; M. Duker, 'Het subjectieve element bij het voorhanden hebben van wapens', in: S. Franken & T. Kelder (red.), *Sporen in het strafrecht* (Sjócrona-bundel), Deventer: Kluwer 2014, p. 58.
31. Zie over deze twee vormen van culpa: De Hullu en Van Kempen 2024, p. 289 e.v. (met nadere verwijzingen).
32. *Kamerstukken II* 1990/91, 22030, 3, p. 73.
33. Zie voor een overzicht van deze discussie: Cnossen 2024, p. 284-290.

lijk opzet.³⁴⁾ Als de Hoge Raad vier maanden later (op 1 maart 1955) de formule ‘meerdere of mindere mate van bewustzijn’ gebruikt om een subjectief bestanddeel aan te duiden, dan bedoelde de Hoge Raad dit wellicht als (voorwaardelijk) opzet, ongeacht de vraag of dit uit zekerheids-, noodzakelijkheids-, waarschijnlijkheids- of mogelijkheidsbewustzijn bestond (kortom: een *meerdere* of *mindere* mate van bewustzijn).

Deze alternatieve uitleg past bij de (in paragraaf 2.1.2 besproken) hedendaagse Opiumwet-jurisprudentie, waarin de formule onderdeel is van een voorwaardelijk opzetconstructie. De uitleg past echter niet goed bij de (in paragraaf 2.1.2 besproken) hedendaagse jurisprudentie met betrekking tot de Wet wapens en munitie en commune delicten. Zo blijft de betekenis van deze in het verkeersstrafrecht geïntroduceerde schuldvorm tot op heden deels onduidelijk.

2.2. Weten of redelijkerwijs moeten weten

Een tweede in het oog springende schuldvorm in de Wegenverkeerswet is het ‘weten of redelijkerwijs moeten weten’, dat voorkomt in artikel 8 lid 1 en lid 6 en artikel 9 lid 1, 2 en 5 WVV. Deze bepalingen zijn door de wet als misdrijf gekwalificeerd (art. 178 lid 1 jo. art. 176 lid 2 WVV). Anders dan de zojuist besproken meerdere of mindere mate van bewustzijn betreft dit een expliciete schuldvorm.

Dit bestanddeel komt buiten de genoemde bepalingen niet voor in het Nederlandse strafrecht. Over de betekenis van dit bestanddeel bestaat onduidelijkheid, die ook in de rechtspraak tot problemen heeft geleid. Deze praktische problematiek concentreerde zich op artikel 9 lid 2 WVV, omdat de onduidelijkheid van dit bestanddeel in dit artikelonderdeel bijdroeg aan bewijsproblematiek die in de andere zojuist genoemde artikelonderdelen³⁵⁾ niet voorkomt.³⁶⁾ Naast deze bewijsproblematiek is ook de precieze materieelrechtelijke betekenis van dit bestanddeel onduidelijk.

Het eerste deel van dit bestanddeel (‘weet’) levert weinig onduidelijkheid op; ‘weten’ vormt immers een gangbare uitdrukking van de schuldvorm opzet. De onduidelijkheid van dit bestanddeel zit in het tweede gedeelte: ‘redelijkerwijs moet weten’. Dit gedeelte klinkt weliswaar als een uitdrukking van culpa, maar daartegen zijn twee argumenten aan te voeren: respectievelijk een wetshistorisch argument en een taalkundig argument.

Het ‘redelijkerwijs moeten weten’ werd ingevoerd door de wetgever³⁷⁾ in de Wegenverkeerswet 1935 om bewijsproblematiek met betrekking tot het ‘weten’ te voorkomen:

“Het bewijs van de (...) vereischte wetenschap zal meermalen bezwaarlijk te leveren zijn. Daarom is ingevoegd: ‘of redelijkerwijs moet weten’”³⁸⁾

Het ‘redelijkerwijs moet weten’ vormde daarmee een *wettelijk bewijsvermoeden* voor het ‘weten’. In termen van schuldvormen werd met ‘weet of redelijkerwijs moet weten’ derhalve enkel opzet aangeduid, dat ofwel op de gangbare wijze bewezen diende te worden, ofwel met behulp van het wettelijke bewijsvermoeden.³⁹⁾ Deze uitleg kan mede begrepen te worden tegen de achtergrond van de destijds geldende jurisprudentiële lijn met betrekking tot voorwaardelijk opzet. Indien opzet in de wet werd uitgedrukt met de term ‘weet’ of ‘wetende dat’ dan kon dit opzet (tot 2008⁴⁰⁾) in beginsel niet bewezen worden aan de hand van de voorwaardelijk opzet-constructie.⁴¹⁾ Bovendien wordt de huidige invulling van het voorwaardelijk opzet doorgaans toegeschreven aan een reeks arresten in de jaren ‘50, waaronder het befaamde Cicero-arrest.⁴²⁾ Dat biedt nadere verklaring bij de door de wetgever gevreesde bewijsproblematiek van het ‘weten’, en de daarom gewenste verlichting van de bewijslast in de vorm van een bewijsvermoeden. Tot slot dient opgemerkt te worden dat de wetgever in 1933 (de periode waarin dit onderdeel werd voorgesteld voor de toekomstige Wegenverkeerswet 1935), anders dan het hedendaagse strafrecht, niet of nauwelijks kon aansluiten bij bestaande pro parte doleuze, pro parte culpoze bestanddelen.⁴³⁾ Nadien werden dergelijke bestanddelen veelvuldig toegevoegd aan aanvankelijk doleuze bepalingen, om daarmee een culpoos alternatief te bieden voor het soms lastig bewijsbare doleuze onderdeel.

Intussen vertoont het ‘weten of redelijkerwijs moeten weten’ in het hedendaagse strafrecht wel degelijk een grote taalkundige parallel met bestanddelen die pro parte doleus, pro parte culpoos zijn. Te denken valt aan ‘weten of redelijkerwijs moeten vermoeden’⁴⁴⁾ of ‘weet of ernstige reden heeft te vermoeden’.⁴⁵⁾ Het is verleidelijk om het ‘weten of redelijkerwijs moeten weten’ met deze bestanddelen te vereenzelvigen, waardoor het laatste gedeelte een uitdrukking van culpa zou zijn. Dat zou echter niet geheel recht doen aan de gebruikte bewoordingen. Iets ‘moeten weten’ is immers stelliger uitgedrukt dan iets ‘moeten vermoeden’, waardoor iets ‘moeten weten’ een hoger cognitief niveau lijkt te vereisen dan iets ‘moeten vermoeden’.⁴⁶⁾ Harteveld komt in zijn zojuist aangehaalde conclusie niettemin tot de slotsom dat het ‘redelijkerwijs moet weten’ een uitdrukking van culpa is. Daarmee voorziet hij dit onderdeel van een hedendaagse interpretatie, die goed zou passen bij de tegenwoordig meer (dan in 1935) gangbare pro

34. Zie hierover de annotatie van Pompe bij dit arrest: HR 9 november 1954, *NJ* 1955/55, m.nt. Pompe.

35. Zie over deze andere artikelonderdelen Cnossen 2024, p. 101.

36. Op deze bewijsproblematiek ga ik in deze bijdrage niet nader in; zie voor een overzicht van vele zaken hierover: concl. A-G Harteveld, ECLI:NL:PHR:2019:349, bij HR 9 juli 2019, ECLI:NL:HR:2019:1146, par. 10:1-10:6.

37. Om precies te zijn in art. 32 WVV 1935. Later is dit bestanddeel ook toegevoegd aan art. 26 WVV 1935 (bij wet van 29 oktober 1958, *Stb.* 1958, 505). Zie hierover *Kamerstukken II* 1990/91, 22030, 3, p. 74.

38. *Kamerstukken II* 1933/34, 484, 3, p. 13.

39. W.J.M. Weersma & N.J. Polak, *De wegenverkeerswet*, Groningen/Djakarta: J.B. Wolters 1950, p. 246.

40. HR 30 mei 2008, ECLI:NL:HR:2008:BC8673, r.o. 3:5-3:6.

41. Cnossen 2024, p. 283-284.

42. HR 9 november 1954, *NJ* 1955/55, m.nt. Pompe (*Cicero*).

43. Zie voor een overzicht: Cnossen 2024, p. 251-252.

44. Zoals bijvoorbeeld in art. 225 Sr.

45. Zoals bijvoorbeeld in art. 134 Sr.

46. Concl. A-G Harteveld, ECLI:NL:PHR:2019:349, bij HR 9 juli 2019, ECLI:NL:HR:2019:1146, par. 10; zie ook Cnossen 2024, p. 100-101.

parte doleuze, pro parte culpoze bestanddelen. In het hierop volgende arrest lijkt de Hoge Raad de discussie over de invulling van deze formule echter te reduceren tot een bewijskwestie, waardoor de Hoge Raad lijkt vast te houden aan de oorspronkelijke betekenis van een wettelijk bewijsvermoeden.⁴⁷⁾ Voor deze uitleg van de Hoge Raad pleit het gegeven dat de wetgever bij invoering van de Wegenverkeerswet 1994 gekozen heeft voor behoud van deze formule; indien hij een pro parte doleus, pro parte culpoos bestanddeel had beoogd, dan zou hij gekozen hebben voor het bestanddeel 'weten of redelijkerwijs moeten vermoeden'. Het ligt dan ook in de eerste plaats op de weg van de wetgever om dit bestanddeel (desgewenst) te wijzigen.

Geconcludeerd kan worden dat dit unieke subjectieve bestanddeel zowel voor wat betreft de inhoud als de vormgeving goed verklaarbaar is vanuit rechtshistorisch perspectief. In het hedendaagse strafrecht vertoont het echter grote overlap met de vele pro parte doleuze, pro parte culpoze bestanddelen. De wetgever zou deze onduidelijkheid kunnen wegnemen door dit onderdeel te vervangen door een (werkelijk) pro parte doleus, pro parte culpoos bestanddeel.

3. Invloed van het verkeersstrafrecht op reguliere schuldvormen

3.1. Culpa

Naast de in het verkeersstrafrecht ontstane gemuteerde schuldvormen heeft het verkeersstrafrecht een belangrijke bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van de (reguliere) schuldvormen opzet en culpa. Het is weinig verrassend dat het leerstuk culpa zich juist in jurisprudentie met betrekking tot verkeerszaken heeft ontwikkeld. Anders dan andere gebieden binnen het bijzonder strafrecht (waarin culpa vrijwel niet voorkomt), speelt culpa in het verkeersstrafrecht een centrale rol. Verkeersongevallen worden in de regel niet opzettelijk veroorzaakt, maar wel door schuld. Hierbij is regelmatig de vraag of die schuld – bestaande uit een of meerdere verkeersovertreden – ook *grove* schuld (in de zin van culpa) is. Zo krijgt de culpa juist in jurisprudentie met betrekking tot verkeerszaken nader reliëf. Te wijzen valt op bijvoorbeeld het Blackout-arrest⁴⁸⁾ en het arrest van 15 oktober 2024.⁴⁹⁾ Zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve zin drukt het verkeersstrafrecht dus een stempel op de ontwikkeling van de culpa. Hierbij bestaat evenwel geen indicatie voor een ontwikkeling die spanning teweegbrengt in de verhouding tussen het commune strafrecht en het verkeersstrafrecht. Bewijsrechtelijk krijgt het leerstuk natuurlijk een typisch verkeersrechtelijke invulling; het wegverkeer vormt een sterk

gereguleerde context, waardoor de culpa in sterke mate vorm krijgt door het gedrag van de verdachte af te meten aan de hand van de geldende verkeersregels, zodat de voor culpa kenmerkende aanmerkelijke onvoorzichtigheid kan worden geconstrueerd. Dat leidt er echter niet toe dat de culpa als zodanig een afwijkende invulling heeft ten opzichte van het algemene leerstuk. In paragraaf 4 bespreek ik dat de introductie van de roekeloosheid (als zwaarste vorm van culpa) wél een duidelijke invloed heeft uitgeoefend op het commune strafrecht.

3.2. Voorwaardelijk opzet

De schuldvorm opzet komt op diverse plaatsen voor in het verkeersstrafrecht.⁵⁰⁾ In de bepalingen binnen de Wegenverkeerswet waarin het veroorzaken van een ongeval strafbaar gesteld is (artikel 5 en 6 WVV) speelde het echter tot 1 januari 2020 – toen artikel 5a WVV werd ingevoerd – geen rol. Desondanks heeft jurisprudentie met betrekking tot (ernstige) verkeersongevallen een belangrijke bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van het voorwaardelijk opzet. Met enige regelmaat worden ernstige verkeersongevallen tenlastegelegd als *commuun* misdrijf (doorgaans als (poging tot) zware mishandeling (artikel 302 Sr) of doodslag (artikel 287 Sr)). Deze deur naar het commune strafrecht werd door de wetgever bij invoering van de Wegenverkeerswet 1994 expliciet opengezet⁵¹⁾, nadat er weloverwogen vanaf was gezien in de Wegenverkeerswet een strafbaarstelling op te nemen van het doleus veroorzaken van letsel of de dood.⁵²⁾ Hierdoor geldt de Wegenverkeerswet niet als exclusieve regeling voor de vervolging van veroorzakers van verkeersongevallen; van een algehele specialis-generalis verhouding tussen de Wegenverkeerswet en het commune strafrecht kan niet gesproken worden. Die verhouding is wel aanwezig tussen artikel 6 WVV en artikel 307 en 308 Sr.⁵³⁾

Deze stand van zaken heeft geresulteerd in een flinke hoeveelheid jurisprudentie met betrekking tot verkeersongevallen die als *commuun* feit tenlastegelegd waren. Daarin valt onderscheid te maken tussen ongevallen tussen gelijkwaardige verkeersdeelnemers (doorgaans automobilisten) en ongevallen tussen ongelijkwaardige verkeersdeelnemers (een auto en een voetganger bijvoorbeeld). Deze laatste categorie laat zich verder onderverdelen in 'gerichte' gedragingen, zoals het inrijden met een auto op een persoon, en 'ongerichte' gedragingen zoals het ongericht aanrijden van fietsers door een auto. Ik illustreer deze drie categorieën aan de hand van drie arresten (die voor velen bekend zijn).

Van een situatie tussen ongelijkwaardige verkeersdeelnemers met een 'gerichte' gedraging was sprake in het arrest van 6

Het verkeersstrafrecht heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van de (reguliere) schuldvormen opzet en culpa.

47. HR 9 juli 2019, NJ 2019/454, m.nt. Vellinga, r.o. 2.4.4; aldus ook Vellinga in zijn annotatie bij dit arrest.

48. HR 1 juni 2004, NJ 2005, 252 (Blackout).

49. HR 15 oktober 2024, ECLI:NL:HR:2024:1398.

50. Zie bijvoorbeeld art. 11, art. 41 en art. 51 WVV.

51. Zie in dit verband artikel 179a WVV, dat een ietwat merkwaardige constructie bevat waarmee in de bijzondere wet (WVV) een bijkomende straf wordt geregeld die kan worden opgelegd bij veroordeling voor delicten uit het commune strafrecht.

52. Kamerstukken II 1995/96, 24112, 6, p. 15.

53. H.G.M. Krabbe, 'De artikelen 5 en 6.

Gevaar veroorzaken, hinderen en schuld aan een verkeersongeval', in: A.E. Harteveld & H.G.M. Krabbe (red.), *De Wegenverkeerswet 1994. Een strafrechtelijk commentaar*, Arnhem: Gouda Quint 1994, p. 121-124; Machielse in: *Noyon/Lange-meijer/Remmeling Strafrecht*, art. 308 Sr, aant. 3. Hierover bestaat overigens wel enige twijfel, zie: A.E. Harteveld & R. Robroek, *Hoofdwegen door het verkeersrecht*, Deventer: Wolters Kluwer 2021, p. 81.

HR: het opzet op de dood bij verkeersongevallen kan blijken uit een zekere gerichtheid op de dood van de slachtoffers.

februari 1951, dat bekend staat als het arrest 'Inrijden op agent'.⁵⁴) Hierin kreeg een automobilist een stopteken van een agent die midden op straat stond. De automobilist voldeed niet aan het stopteken, maar reed in plaats daarvan met zo'n snelheid op de agent af dat die 'ijlings opzij moest springen' om een aanrijding te voorkomen. Dit resulteerde in een veroordeling voor poging tot doodslag. Hierbij was in cassatie (onder meer) de vraag of er gesproken kon worden van het voor doodslag vereiste opzet op de dood. De Hoge Raad overwoog hierover als volgt:

"dat toch de automobilist, die bewust een kans om een ander omver te rijden en dan naar redelijke verwachting van het leven te beroven, zo hachelijk dat hem alleen een ijlings opzij springen van dien ander zelf nog aan haar verwerkelijking kan onttrekken, in het leven roept en blijkens zijn doorrijden blijft aanvaarden, handelt met het voor poging tot doodslag vereiste opzet;" (mijn cursivering, JC)

In de gecursiveerde woorden valt de heden-daagse invulling van het voorwaardelijk opzet reeds duidelijk te herkennen. Dit arrest vormde dan ook het startpunt van de serie arresten waarin de Hoge Raad de huidige invulling van het voorwaardelijk opzet formuleerde.⁵⁵) Voor de bewijsvoering van het voorwaardelijk opzet in deze categorie verkeersongevallen kan, zoals uit bovenstaande overweging blijkt, in sterke mate geleund worden op een zekere gerichtheid die uit de gedragingen van de verdachte naar voren komt.

Van een situatie tussen ongelijkwaardige verkeersdeelnemers met een ongerichte gedraging was sprake in het arrest dat bekend staat als 'Enkhuizer doodslag'.⁵⁶) Hierbij werd een automobilist staande gehouden, waarna hij wegreed omdat hij (vanwege het feit dat hij meer dan de toegestane hoeveelheid alcohol had gedronken) vreesde de nacht in de cel te moeten doorbrengen. Hij verklaarde achteraf dat hij zich 'koste wat kost' aan de politie wilde onttrekken. Nadat hij wegreed van de politie, doofde hij zijn lichten in een matig verlichte straat in de bebouwde kom van Enkhuizen. Hierbij reed hij harder dan de maximumsnelheid. Hij wist dat het daar op dat tijdstip druk kon zijn, omdat de cafés in Enkhuizen net gesloten waren. Vervolgens reed hij achtereenvolgens drie fietsers aan. Na elk van de aanrijdingen reed hij door en tussendoor gaf hij nog gas bij. Hieruit volgt een bewezenverklaring voor opzet op de dood van de drie fietsers (waarvan er twee zijn overleden, en één het ternauwernood heeft overleefd). Hoewel hier de gerichtheid op het gevolg, anders dan in het arrest 'Inrijden op agent', niet volgt uit zijn gedragingen, hield ook deze bewezen-

verklaring in cassatie stand. Hierbij speelt zijn verklaring ('koste wat kost aan de politie ontkomen') een belangrijke aanvullende rol in de bewijsvoering van het opzet. Aan de bewezenverklaring van het (voorwaardelijk) opzet in deze categorie verkeersongevallen worden, bij gebreke van een uit de gedragingen volgende gerichtheid op het gevolg, nadere eisen gesteld.⁵⁷) Een verklaring van de verdachte, zoals die in het Enkhuizer doodslag-arrest, kan hierbij een beslissende rol spelen.

Van een verkeersongeval tussen gelijkwaardige verkeersdeelnemers was sprake in het veelbesproken 'Porsche-arrest'.⁵⁸) Hierbij was een fataal verkeersongeval veroorzaakt door de bestuurder van een Porsche, die (onder invloed van alcohol) bij een inhaalmanoeuvre op de rijstrook voor tegemoetkomend verkeer frontaal botste op een andere auto. Uit de bewijsmiddelen kwam naar voren dat de bestuurder van de Porsche voorafgaand aan het ongeval tweemaal door rood licht was gereden, meerdere auto's heeft ingehaald over de rijbaan voor tegemoetkomend verkeer (waarbij hij 'net op tijd' weer terugkeerde op zijn eigen rijbaan), en bij een volgend voertuig '2 à 3' eerdere inhaalmanoeuvres afbrak. Bij een vierde inhaalpoging botste hij frontaal op een tegenligger, als gevolg waarvan vijf personen om het leven kwamen. Rechtbank en Hof kwamen tot een bewezenverklaring van doodslag en dus tot opzet op de dood van de slachtoffers. De Hoge Raad overweegt over een bewezenverklaring van het (voorwaardelijk) opzet in deze categorie verkeersongevallen het volgende. In rechtsoverweging 5.3 overweegt de Hoge Raad dat het opzet op de dood bij verkeersongevallen kan blijken uit een zekere gerichtheid op de dood van de slachtoffers, of uit een verklaring of bijzondere omstandigheden waaruit blijkt dat de dood van de slachtoffers op de koop toe genomen is. Hierin zijn de twee hierboven besproken categorieën verkeersongevallen te herkennen. Vervolgens overweegt de Hoge Raad in rechtsoverweging 5.4 en 5.5 dat situaties zoals die in het Porsche-arrest een eigen categorie vormen, omdat het in het kader van de bewijsvoering van het opzet in de regel niet veilig is om aan te nemen dat de verdachte ook de aanmerkelijke kans op zijn eigen dood op de koop toe neemt. Daarnaast wezen de afgebroken inhaalmanoeuvres erop dat de verdachte geen botsing verwachtte. Hierom behoeft een bewezenverklaring van opzet op de dood in dit soort gevallen nadere motivering.⁵⁹)

Uit deze drie categorieën komt een duidelijke lijn naar voren uit de rechtspraak van de Hoge Raad met betrekking tot dodelijke verkeersongevallen. Aan de bewijsvoering van het voorwaardelijk opzet, in het bijzonder het aanvaarden van de aanmerkelijke kans

54. HR 6 februari 1951, NJ 1951/475 (*Inrijden op agent*).

55. Slotstuk van deze serie arresten is HR 9 november 1954, NJ 1955/55, m.nt. Pompe (*Cicero*), aldus ook De Hullu en Van Kempen 2024, p. 261-262.

56. HR 23 januari 2001, NJ 2001/327 (*Enkhuizer doodslag*).

57. Deze jurisprudentiële lijn werd recent nog bestendigd in HR 15 oktober 2024, ECLI:NL:HR:2024:1407.

58. HR 15 oktober 1996, NJ 1997/199 (*Porsche*).

59. HR 15 oktober 1996, NJ 1997/199 (*Porsche*), r.o. 5.3-5.5. Deze lijn werd bestendigd in bijvoorbeeld HR 10 februari 2009, ECLI:NL:HR:2009:BG6631, waarin de in het Porsche-arrest vereiste nadere motivering bij een verkeersongeval tussen gelijkwaardige verkeersdeelnemers wel besloten lag in de bewezenverklaring van het Hof.

op de dood, worden hogere eisen gesteld indien de gedraging(en) van de verdachte niet wijzen op een gerichtheid op de dood van het slachtoffer. Dat geldt in nog sterkere mate bij ongevallen tussen gelijkwaardige verkeersdeelnemers. Deze lijn past bij de bijzondere context van het verkeersstrafrecht. Anders dan in commune zaken met betrekking tot het opzettelijk veroorzaken van letsel of de dood, bestaat er bij deelname aan het wegverkeer voor iedere deelnemer (slachtoffer én verdachte) een vorm van permanente gevaarstelling en permanente kwetsbaarheid. Aan verkeersgedragingen zal, anders dan doorgaans in commune zaken, minder snel kunnen worden afgelezen dat zij gericht zijn op het veroorzaken van die gevolgen. Elke verkeersgedraging heeft immers de potentie gevaar te veroorzaken – dat ligt, zoals gezegd, besloten in het wegverkeer – waardoor de bewijsrechtelijke standaard automatisch hoger komt te liggen. Bovendien volgen afzonderlijke verkeerssituaties elkaar doorgaans snel op, waardoor het gedrag van de verdachte in de ene verkeerssituatie vaak niet erg betekenisvol is voor een eventuele bewezenverklaring van opzet in een (kort daarop) volgende verkeerssituatie. Zodra deze bijzondere verkeerscontext naar de achtergrond verdwijnt, zoals bij het gericht inrijden op een kwetsbare verkeersdeelnemer of een gebleken totale onverschilligheid over het lot van kwetsbare verkeersdeelnemers, zullen de eisen aan de bewijsvoering minder bijzonder en meer ‘commun’ zijn.

Hoewel ernstige verkeersongevallen met enige regelmaat leiden tot commune jurisprudentie (in het bijzonder met betrekking (poging) tot doodslag), kunnen de betrekkelijk hoge eisen die bij sommige verkeersongevallen worden gesteld aan de bewijsvoering van het voorwaardelijk opzet niet zomaar veralgemeniseerd worden tot andere commune of bijzondere jurisprudentie. De specifieke verkeerscontext is immers bepalend voor de eisen die in dit verband gesteld worden. Hoewel het voorwaardelijk opzet hier hetzelfde algemene leerstuk blijft, met dezelfde materieelrechtelijke invulling, heeft zich voor wat betreft de eisen die aan de bewijsvoering worden gesteld een thematische, verkeersrechtelijke variant ontwikkeld.

4. Roekeloosheid

De invoering van de schuldvorm roekeloosheid in 2006⁶⁰ kwam voort uit de wens om veroorzakers van ernstige verkeersongevallen zwaarder te kunnen bestraffen. De in de vorige paragraaf besproken betrekkelijk strenge jurisprudentiële lijn met betrekking tot voorwaardelijk opzet in deze zaken vormde hiervoor mede de aanleiding.⁶¹ De introductie van deze schuldvorm is, onder

meer in dit tijdschrift, al regelmatig besproken⁶², waardoor ik in deze bijdrage zal volstaan met een bespreking voor zover die relevant is voor de hier aan de orde gestelde verhouding tussen het (bijzondere) verkeersstrafrecht en het commune strafrecht.⁶³ Deze ‘aan opzet grenzende’ ‘zwaarste vorm van culpa’⁶⁴ heeft (via artikel 175 lid 2 WVV) een strafverdubbeld effect ten opzichte van de gewone culpa binnen artikel 6 WVV. Omdat deze schuldvorm gelijktijdig in de Wegenverkeerswet en het Wetboek van Strafrecht (artikel 307 en 308 Sr) werd ingevoerd, kan de vraag rijzen of dit een relevante ontwikkeling is in verband met de in deze bijdrage aan de orde gestelde verhouding tussen het commune strafrecht en het (bijzondere) verkeersstrafrecht. De wetgever maakte bij invoering van de roekeloosheid echter duidelijk dat dit was ingegeven door de wens om bij ernstige verkeersongevallen zwaarder te kunnen straffen, en de gelijktijdige invoering bij de genoemde commune delicten diende om de ‘consistentie’ tussen die delicten en artikel 6 WVV te behouden.⁶⁵ De invoering van de roekeloosheid is derhalve duidelijk een ontwikkeling die vanuit het bijzonder strafrecht is ontstaan en gevolgen heeft binnen het commune strafrecht. Deze verhouding is sinds 1 januari 2020 complexer geworden, nu de roekeloosheid in de Wegenverkeerswet nadere invulling heeft verkregen via artikel 5a WVV.

De rechtspraak van de Hoge Raad met betrekking tot roekeloosheid was, voorafgaand aan de invoering van artikel 5a WVV, restrictief.⁶⁶ Van roekeloosheid is sprake indien uit de vastgestelde feiten en omstandigheden valt af te leiden dat ‘door de buitengewoon onvoorzichtige gedraging van de verdachte een zeer ernstig gevaar in het leven is geroepen, alsmede dat de verdachte zich daarvan bewust was, althans had moeten zijn.’⁶⁷ De rechter dient zijn oordeel dat sprake is van roekeloosheid te voorzien van ‘een nadere motivering die recht doet aan het bijzondere karakter van roekeloosheid’⁶⁸. Aan een bewezenverklaring van roekeloosheid werden derhalve hoge eisen gesteld, terwijl de roekeloosheid juist was ingegeven door de (in de vorige paragraaf besproken) hoge eisen die in de Porsche-jurisprudentie werden gesteld. Materieelrechtelijk is deze restrictieve lijn verklaarbaar; de roekeloosheid werd immers tussen het opzet en de culpa in geplaatst. Deze ruimte (door Modderman aangeduid als ‘Mittelstufe’⁶⁹) tussen opzet en culpa is echter klein; deze schuldvormen hebben zich in de twintigste eeuw als twee tektonische platen langzaam naar elkaar toe bewogen, waarbij in het bijzonder de (eerder besproken) aanvaarding van het mogelijksbewustzijn als invulling van het voorwaardelijk opzet de kloof tussen deze schuldvormen aanmerkelijk kleiner maakte. Hoewel de Porsche-jurisprudentie de ruimte

In het wegverkeer geldt voor iedere deelnemer (slachtoffer én verdachte) een vorm van permanente gevaarstelling en permanente kwetsbaarheid.

60. Bij wet van 22 december 2005, *Stb.* 2006, 11.

61. *Kamerstukken II* 2001/02, 28484, 3, p. 10 (met expliciete verwijzing naar het Porsche-arrest).

62. Zie o.a. T. Kooijmans, ‘De roekeloze automobilist’, *AA* 2014/2; T. Kooijmans, ‘Door roekeloosheid getriggerd’, *AA* 2015/2; J.M. ten Voorde, ‘Roekeloze rechtsvorming?’, in: R. de Graaff e.a. (red.), *Rechtsvorming door de Hoge Raad*, Nijmegen: Ars Aequi Libri 2016, p. 337-351; W.H. Vellinga, ‘Roekeloosheid in vormen’, *VR* 2017, p. 246-257.

63. Ik bespreek deze schuldvorm uitgebreider in Cnossen 2024, p. 120-126 en 223-226.

64. HR 15 oktober 2013, *NJ* 2014/27, r.o. 3.4.

65. *Kamerstukken II* 2001/02, 28484, 3, p. 13-14. Deze gedachte van de wetgever valt overigens niet eenvoudig te begrijpen, artikel 6 WVV vormt immers een (logische) specialis van artikel 307 en 308 Sr (zie par. 3.2). Hij hoefde er derhalve niet voor te vrezen dat het strafverhogende effect bij ernstige verkeersongevallen gemist zou worden vanwege vervolging van deze verkeersongevallen via deze commune bepalingen.

66. Cnossen 2024, p. 122-125.

67. HR 15 oktober 2013, *NJ* 2014/27, r.o. 3.5.

68. HR 15 oktober 2013, *NJ* 2014/27, r.o. 3.4.

69. Smidt I, p. 89.

De verkeersroekeloosheid is via artikel 5a WVV aanmerkelijk verruimd.

tussen opzet en culpa bij een specifieke categorie verkeersongevallen iets heeft vergroot, blijft ook in die situaties de ruimte voor de 'tussenvorm' roekeloosheid klein.

Deze restrictieve lijn van de Hoge Raad inzake de roekeloosheid zorgde ervoor dat de wens van de wetgever – hogere straffen bij ernstige verkeersongevallen – maar beperkt in vervulling ging. De invoering van artikel 5a WVV, die eveneens de nodige penen in beweging bracht⁷⁰), kan als reactie van de wetgever worden gezien op deze jurisprudentie. Deze bepaling is namelijk enerzijds een zelfstandige strafbaarstelling, maar anderzijds is het ook bedoeld om het aantal gevallen waarin sprake is van roekeloosheid bij overtreding van artikel 6 WVV te vergroten. (Aan artikel 175 lid 2 werd de volgende zin toegevoegd: 'Van roekeloosheid is in elk geval sprake als het gedrag tevens als een overtreding van artikel 5a, eerste lid, kan worden aangemerkt.') Deze '5a-roekeloosheid' heeft intussen geleid tot een behoorlijke hoeveelheid feitenrechtspraak. Hierin wordt zichtbaar dat er in meer gevallen dan voorheen sprake is van roekeloosheid, maar dat deze regeling ook tot verschillende onduidelijkheden en onvolkomenheden in de feitenrechtspraak heeft geleid.⁷¹) Bovendien is artikel 5a WVV zo ruim geformuleerd dat zich nog lastig gevallen van verkeersroekeloosheid laten bedenken buiten artikel 5a.⁷²) Ik kan althans weinig situaties bedenken waarin wél sprake zou zijn van roekeloosheid volgens de invulling van de Hoge Raad tot 1 januari 2020, maar géén sprake zou zijn van roekeloosheid via artikel 5a WVV (zeker vanwege artikel 5a, lid 1, sub m, waarmee het 'overtreden van andere verkeersregels van soortgelijk belang als die onder a tot en met l genoemd' ook onder die bepaling is gebracht). Artikel 5a WVV kent weliswaar een dubbel opzet-vereiste – opzet op het verkeersgedrag en opzet op het 'in ernstige mate' schenden van de verkeersregels – maar dit opzetvereiste zal in de praktijk geen hoge drempel opwerpen.⁷³) Aan de vaststelling van roekeloosheid buiten artikel 5a WVV om stelt de Hoge Raad daarentegen, zoals hierboven beschreven, juist hoge eisen. Bij deze stand van zaken heeft in de constellatie tussen artikel 6 WVV, roekeloosheid en artikel 5a WVV de 'tussenstap' van roekeloosheid vrijwel geen meerwaarde, en zou overtreding van art. 5a WVV net zo goed als zelfstandige strafverzwarende omstandigheid kunnen gelden bij overtreding van artikel 6 WVV.⁷⁴)

In het kader van de verhouding met het commune strafrecht is van belang dat de 'verkeersroekeloosheid' nu een (deels) andere invulling krijgt dan de 'commune' roekeloosheid in artikel 307 en 308. Deze commune bepalingen krijgen immers geen nadere invulling via artikel 5a WVV. Waar de

wetgever bij de invoering van roekeloosheid in artikel 307 en 308 Sr nog streefde naar consistentie tussen die bepalingen en artikel 6 WVV⁷⁵), is intussen juist een grote inconsistentie ontstaan. De betekenis van de commune roekeloosheid blijft immers dezelfde als vóór invoering van artikel 5a WVV, terwijl de verkeersroekeloosheid via artikel 5a WVV aanmerkelijk is verruimd. Weliswaar heeft de Hoge Raad in zijn arrest van 15 oktober 2024 een brug geslagen tussen zijn bestaande invulling van roekeloosheid en de invulling van roekeloosheid via artikel 5a WVV⁷⁶), maar dat neemt de zojuist aangeduide inconsistentie tussen de hedendaagse verkeersroekeloosheid en de commune roekeloosheid niet weg.

5. Conclusie: verhouding tussen verkeersstrafrecht en commune strafrecht

Ik begon deze bijdrage met een schets van de grondwettelijke verhouding tussen het commune materiële strafrecht en de algemene regels daarbinnen, en het bijzondere materiële strafrecht (waaronder het verkeersstrafrecht). Deze verhouding komt tot uitdrukking in artikel 107 Grondwet en artikel 91 Sr. De schuldvormen zijn hierin onderdeel van de algemene regels die ook in het bijzonder strafrecht toepasselijk zijn. In deze bijdrage heb ik enerzijds laten zien dat het verkeersstrafrecht op veel vlakken aansluit op deze algemene uitgangspunten, en dat het binnen de algemene leerstukken culpa en (voorwaardelijk) opzet ook een deels eigen invulling heeft ontwikkeld die past bij de specifieke verkeersrechtelijke context. Anderzijds zijn er ook gemuteerde of nieuwe schuldvormen geïntroduceerd, waardoor het verkeersstrafrecht zich soms meer als autonoom deelgebied van het commune strafrecht gedraagt. Deze schuldvormen hebben bovendien soms doorwerking in het commune strafrecht of in andere (bijzondere) deelgebieden van het materiële strafrecht, zoals ik liet zien met betrekking tot de 'meerdere of mindere mate van bewustzijn' en de schuldvorm roekeloosheid.

Meer aansluiting op de commune uitgangspunten is wenselijk en mogelijk. Het is wenselijk omdat daarmee niet alleen de (grond) wettelijke verhouding tussen het commune en verkeersstrafrecht beter tot uitdrukking komt, maar ook omdat de rechtspraktijk gebaat is bij heldere schuldvormen die op consistente wijze zijn verwerkt in strafbaarstellingen. Het is mogelijk omdat de wetgever het bestanddeel 'weten of redelijkerwijs moeten weten' in artikel 8 en 9 WVV eenvoudig kan vervangen door een gangbaar pro parte doleus, pro parte culpoos bestanddeel, zonder dat dit de huidige reikwijdte van deze bepalingen verandert. Daarnaast

70. Zie o.a. W.H. Vellinga, 'Aanscherping van de strafrechtelijke aansprakelijkheid voor ernstige verkeersdelicten', VR 2019/3; T. Blom, 'Roekeloosheid opnieuw beoordeeld', DD 2020/30; H.M. van Maurik, 'Roekeloos rijgedrag – een nieuwe strafbaarstelling in het verkeersstrafrecht', AA 2020/2; Fijnslijper, 'Roekeloze rijders' en rare wetgeving (deel 2)', VR 2020/2; A.E. Hartevelde & R. Robroek, *Hoofdwegen door het verkeersrecht*, Deventer: Wolters Kluwer 2021, p. 63 e.v.; R. ter Haar & M. Hornman, 'Het opzettelijk in ernstige mate schenden van de verkeersregels', NTS 2021/4; H.D. Wolswijk, 'Nieuwe hoofdwegen door het verkeersrecht. Bespreking van A.E. Hartevelde en R. Robroek, *Hoofdwegen door het verkeersrecht*', VR 2022/5, p. 136-137; J.P. Cnossen, 'De invulling van roekeloosheid via artikel 5a WVV; een analyse van de feitenrechtspraak', DD 2024/29.

71. J.P. Cnossen, 'De invulling van roekeloosheid via artikel 5a WVV; een analyse van de feitenrechtspraak', DD 2024/29.

72. Cnossen 2024, p. 130-134.

73. Hartevelde & Robroek 2021, p. 72-73.

74. Cnossen 2024, p. 134, waar ik ook een voorstel doe tot aanpassing van artikel 175 lid 2 in deze zin.

75. *Kamerstukken II* 2001/02, 28484, 3, p. 13-14.

76. HR 15 oktober 2024, ECLI:NL:HR:2024:1405, r.o. 2.73-2.74.

lijkt de meerwaarde van de roekeloosheid in de Wegenverkeerswet sinds de invoering van artikel 5a WVV uiterst twijfelachtig, waardoor overwogen zou kunnen worden deze schuldvorm te schrappen uit de Wegenverkeerswet, zonder dat dit gevolgen zou hebben voor de huidige strafverhogende mogelijkheden bij ernstige verkeersongevallen. De commune roekeloosheid kan hierdoor ófwel voorzien worden van een duidelijke eigen invulling, die niet afhankelijk is van de verkeersroekeloosheid, ófwel geschrapt worden omdat de invoering ervan afhankelijk was van de roekeloosheid in de Wegenverkeerswet. Zo zou met enkele eenvoudige ingrepen het verkeersstrafrecht nog beter kunnen aansluiten bij de uitgangspunten van het commune strafrecht.

De rechtspraak is gebaat bij heldere schuldvormen die op consistente wijze zijn verwerkt in strafbaarstellingen.
