

Verkeersmisdrijven

Martin Scharenborg

vierde druk

Serie geschiedenis van het strafrecht

- Eerste Boek: artikel 1 tot 39 Sr (1886-2021), ISBN 9789403651439
- Eerste Boek: artikel 39 tot 92 Sr (1886-2021), ISBN 9789403651446
- Tweede Boek: artikel 92 tot 177 Sr (1886-2021), ISBN 9789403651453
- Tweede Boek: artikel 177 tot 296 Sr (1886-2021), ISBN 9789403651460
- Tweede Boek: artikel 296 tot 424 Sr (1886-2021), ISBN 9789403651477
- Derde Boek: artikel 424 tot 480 Sr (1886-2021), ISBN 9789403651484

Serie fraude en integriteit

- Onderzoeken van fraude (ISBN 9789463185141)
- Voorkomen van fraude (ISBN 9789463185172)
- Fraude door ambtenaren (ISBN 9789463185271)
- Fraude door werknemers (ISBN 9789463185240)
- Fraude en accountant (ISBN 9789463185325)
- Uitkeringsfraude (ISBN 9789463185011)
- Faillissementsfraude (ISBN 9789463185073)
- Fraude in het strafrecht (ISBN 9789463185301)

Serie tuchtrecht

- Tuchtrecht voor accountants (ISBN 9789463185905)
- Tuchtrecht voor advocaten (ISBN 9789463185943)
- Tuchtrecht voor gerechtsdeurwaarders (ISBN 9789463185929)
- Tuchtrecht voor notarissen (ISBN 9789463185882)

Serie strafrecht

- Witwassen (ISBN 9789403625409)
- Afpakken en Ontnemen (ISBN 9789403641584)
- Cybercrime (ISBN 9789463426923)
- Verkeersmisdrijven (ISBN 9789462546707)
- Bewijs in het strafrecht (ISBN 9789463425193)
- Vermogensmisdrijven (ISBN 9789463425827)
- Terrorisme (ISBN 9789463987240)
- Materieel strafrecht (ISBN 9789403634906)
- Overtredingen strafrecht (ISBN 9789403629094)
- Drugsdelicten (ISBN 9789403641577)
- Gewelddsmisdrijven (ISBN 9789403629100)
- Zwijgen en verschoning (ISBN 9789403701141)

Copyright

M. Scharenborg

ISBN: 9789462546707

© 2023 M. Scharenborg

Vierde druk

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, geluidsband, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteur.

Voorwoord

Verkeersdelicten worden dagelijks gepleegd, soms opzettelijk, meestal per ongeluk. Soms betreft het lichte overtredingen, soms zware. Soms zonder gevolgen, soms dodelijk. Maar altijd met feiten en omstandigheden die in elke zaak uniek zijn: geen twee zaken zijn gelijk. Dit maakt het verkeersstrafrecht tot een complex rechtsgebied waarbij menig verdachte die betrokken is bij een verkeersongeval niet zelden zelf ook slachtoffer is. Hij of zij heeft iemand onbedoeld aangereden. Verkeerszaken zijn dan ook niet zelden schrijnend van aard en gevolg, voor alle betrokkenen. Maar het kan strafbaar zijn. Dit boek probeert het woud aan regels inzake verkeersstrafrecht, voor zover het misdrijven betreft, duidelijk te maken, alsmede de wijze waarop de rechter de verkeerswet in de praktijk uitlegt. Het is een boek voor de praktijk, dus voor verbalisant, advocaat, rechter, officier van justitie, parketsecretaris, of juridisch adviseur.

Dit boek is de vierde druk en bevat een bijwerking van jurisprudentie tot en met juli 2023.

De opzet van het boek is een praktische. Vele onderwerpen zijn uitgewerkt, welke telkens zijn onderbouwd met voorbeelden, jurisprudentie en wet- en regelgeving. Voor wat betreft de rechtspraak is ervoor gekozen om zoveel mogelijk te beperken tot richtinggevende uitspraken, dus arresten van hoven en de Hoge Raad. Uitspraken van de rechtbanken zijn zelden opgenomen omdat de rechtsvormende werking daarvan beperkter is.

Een inhoudelijke opmerking dien ik te maken over de wijze van citeren in dit boek. In sommige gevallen zijn citaten letterlijk opgenomen maar in de meeste gevallen zijn teksten geparafraseerd of anderszins enigszins aangepast (verkort). Aangezien zo veel bronnen zijn geraadpleegd, werd de taalstijl te verschillend om de citaten in volle omvang letterlijk weer te geven. Dit betekent dat de lezer er goed aan doet althans kan doen om de oorspronkelijke uitspraken of teksten te raadplegen, zoals opgenomen in de voetnoten. Het gaat hier voor het overgrote deel om bronnen afkomstig van www.wetten.nl of www.rechtspraak.nl.

Martin Scharenborg, 2023

Inhoudsopgave

1 Algemeen.....	15
1.1 Inleiding.....	15
1.1.1 Verkeersmisdrijven.....	15
1.1.2 Een korte weergave van de verkeersgeschiedenis.....	15
1.1.3 Verkeerscijfers.....	16
1.1.4 Verkeersstrafrecht.....	19
1.2 De plaats delict.....	22
1.2.1 Algemeen.....	22
1.2.2 De weg.....	23
1.2.3 Deelnemen aan het verkeer.....	26
1.2.4 Gedragingen in het verkeer.....	27
1.3 Daderschap.....	28
1.3.1 Inleiding.....	28
1.3.2 Bestuurder.....	28
1.3.2.1 Algemeen.....	28
1.3.2.2 Feitelijk versus juridisch bestuurder.....	30
1.3.2.3 Besturen.....	30
1.3.2.4 Poging tot besturen.....	33
1.3.3 Kentekenhouder.....	34
1.3.3.1 Algemeen.....	34
1.3.3.2 Onschuldpresumptie.....	35
1.3.3.3 Wetgeving verkeersmisdrijven.....	37
1.3.3.4 Wetgeving verkeersovertredingen.....	37
1.3.3.5 Termijn.....	39
1.3.3.6 Bekendmaking houder of eigenaar.....	40
1.3.3.7 Artikel 5 en 5a WVV.....	41
1.3.4 Bijrijder.....	41
1.3.4.1 Medeplegen.....	41
1.3.4.2 Nijmeegse scooterzaak.....	43
1.3.4.3 Dodelijke wegracerij.....	44
1.3.5 Wegbeheerder.....	45
1.3.5.1 Inleiding.....	45
1.3.5.2 Strafrechtelijke immuniteit overheid.....	46
1.3.5.3 Strafrechtelijke aansprakelijkheid van de wegbeheerder.....	47
1.3.6 Bedrijf of instelling.....	48
1.4 Het gevolg van het delict.....	49

1.4.1	Inleiding.....	49
1.4.2	Geen schade of letsel.....	50
1.4.3	Schade.....	50
1.4.4	Letsel.....	51
1.4.5	Zwaar letsel.....	53
1.4.5.1	Algemeen.....	53
1.4.5.2	Zwaar letsel.....	54
1.4.5.3	Tijdelijk ziekte.....	59
1.4.5.4	Verhinderings in de uitoefening van de normale bezigheden.....	59
1.4.6	Dood.....	60
1.5	Gedraging.....	61
1.5.1	Algemeen.....	61
1.5.1.1	Vormen van schuld en opzet.....	61
1.5.1.2	Definities.....	63
1.5.1.3	Feiten en omstandigheden.....	64
1.5.1.4	Schuld vermengd met opzet?.....	64
1.5.2	Afwezigheid van alle schuld (AVAS).....	66
1.5.3	Verwijtbaarheid.....	67
1.5.4	Aanmerkelijke schuld.....	68
1.5.4.1	De drempel.....	68
1.5.4.2	Aanmerkelijke schuld.....	69
1.5.4.3	Grove schuld.....	71
1.5.5	Roekeloosheid.....	72
1.5.5.1	Inleiding.....	72
1.5.5.2	Inperking roekeloosheid door de Hoge Raad.....	74
1.5.5.3	Uitbreiding roekeloosheid door wetgever.....	77
1.5.5.4	Voorbeelden roekeloosheid.....	79
1.5.6	Voorwaardelijk opzet.....	81
1.5.6.1	Inleiding.....	81
1.5.6.2	Vereisten voorwaardelijk opzet.....	82
1.5.6.3	Weten.....	83
1.5.6.4	Willen.....	84
1.5.6.5	Het risico van verlies van eigen leven.....	85
1.5.6.6	Een doelgerichte actie.....	88
1.5.7	Opzettelijk.....	90
1.5.8	Oogmerk.....	90
1.6	Voorbedachte rade.....	90
1.7	Zorgplicht.....	92
1.8	Causaliteit.....	96

1.8.1	Inleiding.....	96
1.8.2	Causaliteitsleren.....	97
1.8.2.1	Conditio sine qua non.....	97
1.8.2.2	Voorzienbaarheidsleer.....	98
1.8.2.3	Leer van de redelijke toerekening.....	99
1.8.3	Verkeerszaken.....	100
1.8.4	Medisch (nalaten te) handelen.....	102
1.9	Strafbaarheid.....	105
1.9.1	Algemeen.....	105
1.9.2	Ontvankelijk openbaar ministerie.....	105
1.9.3	Bewezenverklaring.....	107
1.9.4	Strafbaarheid van feit en dader.....	108
1.9.5	Straf of maatregel.....	110
1.9.5.1	Hoofdstraffen.....	110
1.9.5.2	Recidiveregeling.....	113
1.9.5.3	Samenloop.....	114
1.9.5.4	Bijkomende straffen (Sr).....	116
1.9.5.5	Ontzegging van de rijbevoegdheid (WVW).....	119
1.9.5.6	Maatregel.....	123
1.9.6	Bestuursrechtelijke sancties.....	124
2	Bevoegdheden.....	127
2.1	Inleiding.....	127
2.2	Hulpverlening.....	128
2.2.1	Inleiding.....	128
2.2.2	Binnentreden woning.....	129
2.2.3	Andere hulpverleners.....	130
2.3	Controle.....	131
2.4	Opsporing.....	133
2.4.1	Inleiding.....	133
2.4.2	Vrijwillige toestemming.....	133
2.4.3	Opsporingsbevoegdheid.....	137
2.4.3.1	Noodzaak wettelijke grondslag.....	137
2.4.3.2	Algemene opsporingsbevoegdheden.....	137
2.4.3.3	Bijzondere opsporingsbevoegdheden.....	138
2.4.4	Voorwaarden voor toepassing.....	138
2.4.4.1	Het zijn van verdachte.....	138
2.4.4.2	Het zijn van VH-feiten.....	140
2.4.4.3	Het hebben van ernstige bezwaren.....	141

2.4.4.4	Ontdekking op heterdaad.....	141
2.4.4.5	In het belang van het onderzoek.....	143
2.4.4.6	Ernstige inbreuk op de rechtsorde.....	143
2.4.4.7	Indien het onderzoek dit dringend vordert.....	145
2.4.5	Staande houden en aanhouden.....	146
2.4.6	Onderzoek persoon.....	147
2.4.7	Onderzoek locatie/vervoermiddel.....	149
2.4.8	Onderzoek beslag.....	150
2.4.9	Onderzoek telecommunicatie.....	152
2.4.10	Onderzoek gegevens derden.....	153
2.4.11	Onderzoek deskundigen.....	155
3	Strafrechtelijk verboden rijgedrag (Sr).....	157
3.1	Inleiding.....	157
3.2	Gedragingen.....	158
3.2.1	Algemeen.....	158
3.2.2	Vorbereiding.....	159
3.2.3	Poging.....	160
3.3	Opzet op de dood.....	161
3.3.1	Moord.....	161
3.3.2	Gekwalificeerde doodslag.....	163
3.3.3	Doodslag.....	164
3.4	Schuld aan de dood.....	170
3.5	Onbedoelde dood.....	171
3.6	Gevaarzettingsdelicten.....	172
3.6.1	Opzettelijk versperren openbare landweg.....	172
3.6.2	Gevaar veroorzaken voor de spoorweg of het luchtverkeer.....	174
3.6.3	Veroorzaken levensgevaar met een voertuig.....	175
3.7	Opzet op (zwaar) letsel.....	175
3.8	Schuld aan zwaar letsel.....	179
3.9	Bedreiging.....	180
3.10	Beschadiging of vernieling.....	182
4	Algemeen veiligheidsartikel (artikel 5 WVV).....	185
4.1	Inleiding.....	185
4.2	Wet- en regelgeving.....	186
4.3	Bestanddelen.....	187
4.4	Voorbeelden.....	192
4.4.1	Rijden onder invloed.....	192

4.4.2	Voorrangsvoertuigen.....	193
4.4.3	Het niet zien.....	194
4.4.4	Het niet verlenen van voorrang.....	195
4.4.5	Plaats op de weg.....	195
4.4.6	Te hoge snelheid.....	196
4.5	Strafmaat.....	197
5	Opzettelijk zeer gevaarlijk rijgedrag (artikel 5a WVV).....	199
5.1	Inleiding.....	199
5.1.1	Aanleiding.....	199
5.1.2	Gedragingen niet-limitatief.....	200
5.1.3	Eén verkeersgedraging voldoende?.....	201
5.1.4	Lichamelijke of geestelijke beperking.....	203
5.1.5	De toetsing.....	204
5.1.6	Voorbeelden.....	206
5.2	Wet- en regelgeving.....	207
5.3	Bestanddelen.....	208
5.4	Strafmaat.....	221
6	Zwaar lichamelijk letsel of dood door schuld (artikel 6 WVV).....	223
6.1	Inleiding.....	223
6.1.1	Algemeen.....	223
6.1.2	Artikel 5a WVV in relatie tot artikel 6 WVV.....	223
6.1.3	Dubbele causaliteit.....	224
6.1.4	Een verkeersfout vs. moment van onoplettendheid.....	225
6.2	Wet- en regelgeving.....	231
6.3	Bestanddelen.....	231
6.3.1	Artikel 6 WVV.....	231
6.3.2	Artikel 175, tweede lid, WVV.....	232
6.3.3	Artikel 175, derde lid, WVV.....	233
6.4	Factoren die schuld kunnen beïnvloeden.....	234
6.4.1	Inleiding.....	234
6.4.2	Zorgplicht.....	234
6.4.2.1	Algemeen.....	234
6.4.2.2	In het verkeer.....	235
6.4.2.3	Algemene zorgplicht in het verkeer (vertrouwensbeginsel).....	236
6.4.2.4	Bijzondere zorgplichten in het verkeer.....	236
6.4.2.5	Garantenstelling.....	238
6.4.3	Weginrichting.....	241

6.4.4 Rijden onder invloed.....	243
6.4.5 Niet zien.....	244
6.4.5.1 Inleiding.....	244
6.4.5.2 Niet zien.....	246
6.4.5.3 Niet kunnen zien.....	247
6.4.5.4 Wel kijken, niet zien.....	248
6.4.6 Lichamelijk falen.....	249
6.4.7 Black-out.....	252
6.4.8 Paniek.....	254
6.4.9 Weersinvloeden.....	255
6.4.10 Eigen schuld slachtoffer.....	257
6.4.11 Mechanische gebreken.....	258
6.4.12 Voorrangvoertuigen.....	260
6.4.12.1 Wet- en regelgeving.....	260
6.4.12.2 Schenden regels RVV.....	262
6.4.12.3 Particulieren.....	264
6.5 Verkeersgedragingen.....	264
6.5.1 Inleiding.....	264
6.5.2 Onvoldoende rechts houden.....	266
6.5.3 Gevaarlijk inhalen.....	266
6.5.4 Negeren van een rood kruis.....	268
6.5.5 Over een vluchtstrook rijden waar dit niet is toegestaan;.....	268
6.5.6 Inhalen voor of op een voetgangersoversteekplaats.....	269
6.5.7 Het niet verlenen van voorrang.....	270
6.5.7.1 Regels.....	270
6.5.7.2 Afslaand verkeer.....	270
6.5.7.3 Bijzondere verrichtingen.....	272
6.5.8 Te snel rijden.....	273
6.5.9 Bumperkleven.....	276
6.5.10 Door rood uitstralend verkeerslicht rijden.....	276
6.5.11 Tegen de verkeersrichting inrijden.....	278
6.5.12 Tijdens rijden mobiel elektronisch apparaat vasthouden.....	278
6.5.13 Niet opvolgen van verkeersaanwijzingen.....	279
6.5.14 Overtreden van andere verkeersregels van soortgelijk belang.....	280
6.6 Strafmaat.....	281
6.6.1 Inleiding.....	281
6.6.2 Wettelijke strafverhoging.....	281
6.6.3 LOVS-richtlijnen.....	283
6.6.4 OM-richtlijn.....	286

7 Verlaten plaats ongeval (artikel 7 WVV)	289
7.1 Algemeen.....	289
7.1.1 Inleiding.....	289
7.1.2 Paniek.....	290
7.1.3 Opsporingsbevoegdheden.....	291
7.2 Wet- en regelgeving.....	291
7.3 Bestanddelen.....	292
7.3.1 Artikel 7, eerste lid, WVV.....	292
7.3.2 Artikel 7, tweede lid, WVV.....	301
7.3.3 Artikel 184 WVV.....	303
7.3.3.1 Algemeen.....	303
7.3.3.2 Wetgeving.....	303
7.3.3.3 Bestanddelen.....	303
7.4 Strafmaat.....	304
8 Rijden onder invloed (artikel 8 WVV)	305
8.1 Algemeen.....	305
8.1.1 Bestuurder.....	305
8.1.2 Bevoegdheid.....	306
8.1.3 Onderzoek motoriek.....	308
8.1.4 Grondrechten.....	309
8.2 Wet- en regelgeving.....	310
8.3 Rijden onder invloed van een stof (artikel 8 lid 1 WVV).....	311
8.3.1 Inleiding.....	311
8.3.2 De werking van stoffen.....	312
8.3.2.1 Alcohol.....	312
8.3.2.2 Drugs.....	314
8.3.2.3 Lachgas.....	317
8.3.2.4 Medicijnen.....	318
8.3.3 Rijvaardigheid.....	320
8.3.4 Wetenschap.....	321
8.4 Rijden onder invloed van alcohol (artikel 8 lid 2 WVV).....	322
8.4.1 Inleiding.....	322
8.4.2 Onderzoek adem.....	322
8.4.2.1 Bevel medewerking.....	322
8.4.2.2 Termijn na 20 minuten.....	323
8.4.2.3 Uitvoering onderzoek.....	324
8.4.2.4 Mededelen resultaat onderzoek.....	326
8.4.3 Onderzoek bloed.....	327

8.4.3.1 Medewerking.....	327
8.4.3.2 Termijn binnen 90 minuten.....	329
8.4.3.3 Uitvoering onderzoek.....	334
8.4.3.4 Mededelen resultaat onderzoek.....	338
8.4.4 Tegenonderzoek.....	338
8.4.4.1 Algemeen.....	338
8.4.4.2 Kosten.....	340
8.4.5 Weigering onderzoek (artikel 163 WVV).....	342
8.4.5.1 Wet- en regelgeving.....	342
8.4.5.2 Weigering.....	343
8.4.5.3 Bijzondere geneeskundige redenen.....	344
8.5 Rijden onder invloed van drugs (artikel 8 lid 5 WVV).....	346
8.5.1 Inleiding.....	346
8.5.2 Het verbod en de grenswaarden.....	348
8.5.3 Medicijnen.....	349
8.6 Strafmaat.....	350
8.6.1 Inleiding.....	350
8.6.2 LOVS-richtlijnen.....	350
8.6.3 OM-richtlijnen.....	353
9 Rijverboden (artikel 9 WVV).....	355
9.1 Inleiding.....	355
9.2 Wet- en regelgeving.....	355
9.3 Het rijden tijdens een ontzegging.....	358
9.4 Het rijden met een ongeldig verklaard rijbewijs.....	359
9.4.1 Inleiding.....	359
9.4.2 Verlies van geldigheid.....	360
9.4.3 Criminal charge?.....	363
9.4.4 Toetsing.....	364
9.4.5 Weten of redelijkerwijs moeten weten.....	365
9.5 Het rijden met een (in)gevorderd rijbewijs.....	369
9.5.1 Inleiding.....	369
9.5.2 Artikel 9, vierde lid, WVV.....	370
9.5.3 Artikel 9, zevende lid, WVV.....	372
9.5.4 Artikel 9, achtste lid, WVV.....	374
9.6 Het rijden met een geschorst rijbewijs.....	375
9.6.1 Algemeen.....	375
9.6.2 Weten of redelijkerwijs moeten weten.....	375
9.7 Het rijden tijdens een rijverbod (artikel 162 WVV).....	376

9.8 Strafmaat.....	377
9.8.1 Inleiding.....	377
9.8.2 LOVS-richtlijnen.....	377
9.8.3 OM-richtlijn.....	378
10 Wedstrijdverbod (artikel 10 WVV).....	379
10.1 Inleiding.....	379
10.2 Wet- en regelgeving.....	380
10.3 Bestanddelen.....	381
11 Joyriding (artikel 11 WVV).....	383
11.1 Inleiding.....	383
11.2 Wet- en regelgeving.....	384
11.3 Bestanddelen.....	384
11.4 Strafmaat.....	386
12 Overige verkeersmisdrijven.....	387
12.1 Inleiding.....	387
12.2 Kentekenfraude (artikelen 41, 51, 61 WVV).....	387
12.2.1 Wet- en regelgeving.....	387
12.2.2 Belang van het kenteken(register).....	389
12.2.3 Buitenland.....	391
12.3 Kilometerfraude (artikel 70m WVV).....	392
Bijlage wet- en regelgeving.....	395
Artikelen Sr.....	397
Artikelen Sv.....	401
Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV).....	403
Regeling optische en geluidssignalen 2009.....	451
Brancherichtlijn Verkeer Politie.....	457
Besluit alcohol, drugs en geneesmiddelen in het verkeer.....	465
Regeling alcohol, drugs en geneesmiddelen in het verkeer.....	473
Richtlijn strafvordering rijden onder invloed.....	481
Toelichting Serie fraude en integriteit.....	489
Toelichting Serie tuchtrecht.....	493
Toelichting Serie Geschiedenis van het Sr.....	495
Toelichting Serie strafrecht.....	497

Hoofdstuk 1 Algemeen

1.1 Inleiding

1.1.1 *Verkeersmisdrijven*

Dit boek richt zich op verkeersmisdrijven gepleegd op de weg. Verkeersmisdrijven gepleegd op het water, op het spoor of in de lucht worden niet besproken. Het aantal is te beperkt om uitwerking ervan in dit boek te rechtvaardigen.

Daarnaast gaat het om verkeersmisdrijven, niet om verkeersdelicten. Weliswaar is het aantal verkeersovertredingen zeer groot, maar het is beperkt in gevolg qua schade en afdoening (meestal een geldboete). Dat geldt niet voor het verkeersmisdrijf. De gevolgen daarvan kunnen voor zowel het slachtoffer als de verdachte groot zijn. Voor verkeersmisdrijven worden niet alleen geldboetes opgelegd, ook de taakstraf, de hechtenis of de gevangenisstraf behoren tot de strafmodaliteiten. Het is deze impact dat een separate behandeling van de verkeersmisdrijven rechtvaardigt. Dit laat onverlet dat drie overtredingen in dit boek worden uitgewerkt:

- Artikel 5 Wegenverkeerswet 1994 (het algemene veiligheidsartikel) wordt uitgewerkt omdat de gevolgen zeer ernstig kunnen zijn. Feitelijk kan het gaan om een artikel 6-zaak (misdrijf) maar omdat het letsel of schuld onvoldoende is wordt het een artikel 5-zaak (overtreding).
- Artikel 9, achtste lid, WWV (rijverbod op grond van de bestuurlijke Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften) wordt omwille van de volledigheid uitgewerkt.
- Artikel 10 Wegenverkeerswet 1994 (wedstrijdverbod) is een artikel dat nauw in verbinding staat met artikel 6 Wegenverkeerswet 1994, namelijk als het fout gaat. De gevolgen zijn dan al snel zwaar letsel of de dood. Straatracerij is een van de weinige gedragingen die de Hoge Raad als roekeloos (in de zin van artikel 6 jo. 175 Wegenverkeerswet 1994) is blijven beschouwen.

1.1.2 *Een korte weergave van de verkeersgeschiedenis*¹

Begin 1900 werd verkeersveiligheid een onderwerp dat de wetgever niet langer aan de lokale overheid wilde overlaten. De versnippering van regels zorgde niet voor een veilige verkeershandhaving. Dit resulteerde in de invoering van de Motor- en Rijwielwet 1905 (geldend vanaf 1 januari 1906). Door deze wet werden de voorschriften uit de plaatselijke politieveror-

¹ Dit is afkomstig uit de memorie van toelichting bij de invoering van de Wegenverkeerswet 1994 (Tweede Kamer, vergaderjaar 1990-1991, 22 030, nr. 3)

deningen en provinciale reglementen op de wegen en voetpaden geüniformeerd en gecentraliseerd. Er kwam eindelijk orde en duidelijkheid in verkeerswet- en regelgeving.

De tweede belangrijke wijziging voor het verkeersrecht vond dertig jaren later plaats door de invoering van de Wegenverkeerswet 1935. Reden voor deze wet was de sterke toename van verkeersonveiligheid in de jaren twintig. Er namen steeds meer motorrijtuigen deel aan het verkeer terwijl de verkeersregels daar onvoldoende op inspeelden. De nieuwe regels waren op deze gemotoriseerde verkeersdeelnemers gericht: "met gestrengheid tegen hen, die gevaren op de weg veroorzaken, op te treden." Het gevolg van deze insteek was dan ook dat regels voor andere weggebruikers nauwelijks werden opgenomen in de Wegenverkeerswet 1935. De invoering van deze wet werd door de Tweede Wereldoorlog vertraagd, het trad pas in 1951 in werking. De Wegenverkeerswet 1935 heeft tot 1994 stand gehouden. Dit kwam mede door de ruime delegatiebevoegdheid in de oude wet. Nieuwe verkeersregels konden in lagere regelgeving uitgewerkt worden, zoals technische eisen, vakbekwaamheidseisen, onderzoekseisen. Desondanks is de Wegenverkeerswet 1935 bijna dertig keren gewijzigd. Zo is de bloedproef ingevoerd, de kentekenplicht uitgebreid, de wegslepegeling opgenomen, de algemene periodieke keuring (apk) en is de ademanalyse in de wetgeving geïntroduceerd.

Uiteindelijk hebben al deze wijzigingen ertoe geleid dat een nieuwe inrichting van de verkeerswet noodzakelijk werd, resulterend in de (huidige) Wegenverkeerswet 1994. Eerst werd het nog de Wegenverkeerswet 1992 gedoopt omdat het wetsvoorstel afstamde uit het vergaderjaar 1990-1991. Maar het duurde langer dan verwacht. De wet trad in werking op 1 januari 1995. Daarom is de naam gewijzigd in de Wegenverkeerswet 1994. In dit boek zal de afkorting WVV gebruikt worden om deze verkeerswet te duiden. Per 1 januari 2020 is de WVV grondig gewijzigd. Niet in aantal artikelen, maar ook in de wijze van vervolgen. De aanpak van verkeershufers, een term die de wetgever gebruikte ter rechtvaardiging van de wijzigingen, liep spaak. Vervolging op grond van schending van artikel 6 WVV werd steeds moeilijker, de straffen waren te laag en opsporingsbevoegdheden waren te beperkt. Het heeft geleid tot invoering van artikel 5a WVV, tot aanpassing van de artikelen 7 en 175 WVV en tot verhoging van de straffen.

1.1.3 *Verkeerscijfers*

Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) houdt bij hoeveel misdrijven zijn geregistreerd:²

² <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83648NED/table?ts=1582142977045>

	totaal	opgehelderd	%
Vermogensmisdrijven	448.305	60.280	13,4%
Vernielingen, misdropenborde/gezag	105.725	24.760	23,4%
Gewelds- en seksuele misdrijven	80.095	35.630	44,5%
Misdrijven WvSr (overig)	11.480	7.550	65,8%
Verkeersmisdrijven	137.870	60.185	43,7%
Drugsmisdrijven	12.200	9.440	77,4%
Vuurwapenmisdrijven	7.105	6.085	85,6%
Misdrijven overige wetten	3.430	2.030	59,2%
Misdrijven, totaal	806.210	205.960	25,5%

bron: CBS

De 806.210 misdrijven zijn opgedeeld in negen categorieën. Het leeuwendeel van de misdrijven heeft betrekking op vermogensmisdrijven, verkeersmisdrijven, openbare ordemisdrijven en geweldsmisdrijven. De verschillen tussen de opgehelderde misdrijven zijn groot. Vermogensmisdrijven worden nauwelijks opgelost (13%), terwijl 43% van de verkeersmisdrijven wordt opgelost en bij vuurwapenmisdrijven zelfs 85%. Vanwaar deze grote verschillen?

Van veel vermogensmisdrijven worden aangifte gedaan omdat de benadeelden schade lijden. Men hoopt via de aangifte het geld terug te ontvangen of het is een eis van de verzekeraar als de benadeelde een vergoeding van de verzekering wil ontvangen. Maar vermogensonderzoek is lastig omdat veelal met katvangers wordt gewerkt die de bankrekening ter beschikking stellen zodat de echte dader onbekend blijft en het geld reeds weg is. Het leidt dan ook maar voor weinig aangiftes tot een oplossing.

Voor verkeersmisdrijven geldt dat deze veelal op heterdaad worden vastgesteld, zoals de dronken automobilist die bij een verkeerscontrole of een verkeersongeluk wordt aangehouden. De dader is bekend. Nu zijn er ook verkeersmisdrijven waarbij de dader spoorloos is, zoals het verlaten van het plaats ongeval. Dus terwijl bij veel verkeersmisdrijven de dader bekend is is juist het aandeel van het delict verlaten plaats ongeluk zeer groot. En daarvoor worden daders zelden vervolgd. Daarom is het oplossingspercentage ook maar 25% van het totaal.

Dat bij vuurwapenmisdrijven de zaak vaak wordt opgelost komt omdat de politie degene is die het wapen ontdekt (bij een doorzoeking of aanhouding). De zaak is daarmee direct opgelost. Alleen als het wapen niet gekoppeld kan worden aan een verdachte zal vervolging niet slagen. Daarom is het oplossingspercentage niet 100%.

De cijfers van verkeersmisdrijven nader onderverdeeld:³

	totaal	opgehelderd	%
Verlaten plaats ongeval	78.630	3.345	4,3%
Rijden onder invloed	42.795	41.175	96,2%
Rijden tijdens ontzegging besturen	8.795	8.795	100,0%
Rijden tijdens rijverbod	325	325	100,0%
Voeren vals kenteken	965	645	66,8%
Joyriding	250	115	46,0%
Weigeren blaastest/bloedonderzoek ed	2.105	2.105	100,0%
Verkeersmisdrijf (overig)	3.995	3.675	92,0%
Verkeersmisdrijven	137.870	60.185	43,7%

bron: CBS

Het meest voorkomende verkeersmisdrijf is het verlaten van het plaats ongeval. Het is tevens het verkeersmisdrijf dat het minst vaak opgehelderd wordt. Hier tegenover staat het rijden onder invloed. Daarvan wordt bijna alle zaken opgelost. Het rijden tijdens een rijverbod komt bijna niet voor, maar het oplossingspercentage is 100%. Vanwaar de verschillen?

Van verkeersmisdrijven wordt aangifte gedaan als er schade of letsel is veroorzaakt: dus van het verlaten plaats ongeval. Dan moet de politie onderzoek instellen en achterhalen wie de dader was. Dat lukt slechts in zeer weinig gevallen.

Daar waar de verkeersmisdrijven alleen op heterdaad kan worden vastgesteld is het oplossingspercentage 100%. Het feit wordt geconstateerd, proces-verbaal wordt opgemaakt, de zaak is opgelost. Zoals bij het rijden tijdens een rijverbod of het weigeren van een blaastest. Zaken inzake het rijden onder invloed wordt bijna altijd opgehelderd. Dat het niet altijd is komt door de vele procedure-eisen die hier gelden. Vormfouten leiden in enkele gevallen tot vrijspraak.

Opmerkelijk is dat het CBS het zwaarste verkeersmisdrijf, artikel 6 WVV, niet separaat registreert maar opneemt in de categorie 'overige misdrijven'. Hierdoor is niet duidelijk hoe vaak een zwaar ongeval in Nederland wordt geregistreerd en wat het oplossingspercentage daarvan is.

Hoe verhouden verkeersmisdrijven zich tot verkeersovertredingen? Tegenover de 137.870 verkeersmisdrijven uit 2022 staan circa 8, 1 miljoen verkeersovertredingen, zoals blijkt uit het overzicht Overtredingen 2022 Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv):⁴

³ Verkeersovertredingen zoals artikel 5 WVV zijn niet in de cijfers opgenomen. Daarnaast zijn enkele omissies en onjuistheden in dit overzicht van het CBS. Artikel 138 WVV is sinds 2006 vervallen. Daarnaast zijn de artikelen 70m, 151j en 4 WVV niet genoemd, terwijl dit ook misdrijven zijn. Daarnaast geldt ook hier dat de totalen 5 te hoog zijn. Het waarom ervan is niet duidelijk.

	Snelheid	Parkeren/ Stilstaan	Verkeerslichten	Overigen	Totaal
Totaal 2022 :	6.512.086	422.454	244.395	974.108	8.153.043
Totaal 2021 :	6.641.936	362.707	222.416	797.059	8.024.118

Category overigen:	Gordel	Helm	Handheld bellen	fiets verlichting
Totaal 2022 :	29.054	30.419	177.232	41.201
Totaal 2021 :	30.464	17.037	159.303	41.834

bron: Overtredingen 2022 Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv), ofwel Wet Mulder

Tegenover elk verkeersmisdrijf staan circa tachtig verkeersovertredingen. Dit zijn enorme aantallen. Afhandeling van de lichte verkeersovertredingen vindt dan ook plaats via het bestuursstrafrecht (de Wahv). De zwaardere verkeersovertredingen (zoals snelheidsovertredingen van meer dan 30 km p/u) gaan via de strafrechter.

1.1.4 Verkeersstrafrecht

De normen voor het verkeersstrafrecht staan maar voor een klein deel in de WVV. De meeste verkeersregels zijn opgenomen in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna: RVV). Dit bevat bepalingen inzake verkeersregels, verkeerstekens en aanwijzingen. Overtreding van deze regels is strafbaar. Maar deze regels vormen veelal ook de basis voor schending van de algemene verkeersartikelen 5, 5a en 6 WVV. Vervolging van schending van de verkeersregels kan plaatsvinden op grond van de RVV maar veelal ook op grond van de WVV.

Daarnaast kan de schending zo ernstig zijn dat het het verkeersstrafrecht ontstijgt en afgehandeld dient te worden via het commune strafrecht, via het wetboek van strafrecht (hierna: Sr). Bijvoorbeeld als de bestuurder niet meer louter rijdt in zijn auto op de weg, maar als hij zijn auto gebruikt als een wapen. Als hij opzettelijk iemand doodrijdt is het verschil tussen het doodrijden of het doodslaan of doodschieten alleen het gebruikte wapen. Dat is geen verkeerszaak, dat is doodslag. Zo zijn tal van situaties te onderkennen wanneer verkeershandelen kan vallen onder de bepalingen van het Sr. Denk aan bedreiging, mishandeling, gevaarzetting. Zo zijn de blokkeerfriezen vervolgd voor een gevaarzettingsdelict wegens het versperren van de A7.

De wetgever onderkent dit ook, de mogelijkheid dat het commune strafrecht ingezet kan worden op verkeershandelen. Bij de wijziging van de WVV per 1

⁴ <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/publicaties/2023/02/23/overtredingen-2022-wet-administratiefrechtelijke-handhaving-verkeersvoorschriften-wahv-ofwel-wet-mulder/Overtredingen+2022+Wet+administratiefrechtelijke+handhaving+verkeersvoorschriften+Wahv+%2C+ofwel+Wet+Mulder.pdf>

januari 2020 heeft de wetgever benadrukt dat de commune levensdelicten voldoende zijn toegesneden op het specifieke karakter van het wegverkeer.⁵ Voor dit boek wordt alleen ingegaan op bepalingen uit het Sr en de WVV voor zover het misdrijven betreft. De RVV wordt niet uitgewerkt. Welke wet en artikel van toepassing is is afhankelijk van de ernst van de gedraging, de plaats waar de gedraging plaatsvindt, de mate van schuld, de aard van het letsel. Dit kan als volgt weergegeven worden:⁶

locatie	letsel	verboden*	schuld**	opzet
<i>In het verkeer****</i>	<i>Geen</i>	niet strafbaar	niet strafbaar	5a WVV/285 Sr
<i>Op de weg</i>	<i>Geen</i>	5 WVV	niet strafbaar	5a WVV/285 Sr
<i>In het verkeer****</i>	<i>Licht</i>	niet strafbaar	niet strafbaar	5a WVV 300/301 lid 1 Sr
<i>Op de weg</i>	<i>Licht</i>	5 WVV	niet strafbaar	5a WVV 300/301 lid 1 Sr
<i>Niet op de weg</i>	<i>Zwaar</i>	niet strafbaar	6 WVV***/308 Sr	5a WVV*** 300/301 lid 2 Sr 302/303 lid 1 Sr
<i>Op de weg</i>	<i>Zwaar</i>	5 WVV	6 WVV/308 Sr	5a WVV 300/301 lid 2 Sr 302/303 lid 1 Sr
<i>Geen deelname verkeer</i>	<i>Zwaar</i>	niet strafbaar	308 Sr	300/301 lid 2 Sr 302/303 lid 1 Sr
<i>Wel deelname verkeer</i>	<i>Zwaar</i>	5 WVV***	6 WVV/308 Sr	5a WVV 300/301 lid 2 Sr 302/303 lid 1 Sr
<i>Niet op de weg</i>	<i>Dood</i>	niet strafbaar	6 WVV***/307 Sr	5a WVV*** 300/301 lid 3 Sr 302/303 lid 2 Sr 287/288/289 Sr
<i>Op de weg</i>	<i>Dood</i>	5 WVV	6 WVV/307 Sr	5a WVV 300/301 lid 3 Sr 302/303 lid 2 Sr 287/288/289 Sr
<i>Geen deelname verkeer</i>	<i>Dood</i>	niet strafbaar	307 Sr	300/301 lid 3 Sr 302/303 lid 2 Sr 287/288/289 Sr
<i>Wel deelname verkeer</i>	<i>Dood</i>	5 WVV***	6 WVV/307 Sr	5a WVV 300/301 lid 3 Sr 302/303 lid 2 Sr 287/288/289 Sr

⁵ Tweede Kamer, vergaderjaar 2018–2019, 35 086, nr. 6, pag. 15

⁶ Het schema betreft een weergave van voltooide delicten, poging is niet opgenomen. Natuurlijk zal sprake kunnen zijn van poging doodslag als bewust met een auto op een voetganger is ingereden maar wordt gemist (dus geen letsel). Dat kan worden geduid als bedreiging, maar mogelijk ook als poging doodslag.

- * Met 'verboden' wordt alleen bedoeld de verboden gedraging in artikel 5 WVV.
- ** Met 'schuld' wordt bedoeld schuld in de zin van artikel 6 WVV/307 Sr/308 Sr: dus zowel schuld (in de zin van aanmerkelijke schuld als grove schuld) alsook roekeloosheid.
- *** Dit is het grijze gebied tussen 'deelname aan het verkeer' en 'de weg': voor artikel 5 WVV geldt dat dit wel strafbaar is als deelname aan het verkeer inhoudt dat de gedraging op de weg plaatsvindt; voor artikel 6 geldt dat dit ook strafbaar is als de gedraging niet op de weg plaatsvindt, maar wel sprake is van deelname aan het verkeer (idem artikel 5a WVV).
- **** Artikel 5 WVV gaat uit van de weg; artikel 5a van in het verkeer. Dit laatste is omvangrijker dan alleen de weg.

In geval van opzet is artikel 5a WVV van toepassing ongeacht het letsel, mits het plaatsvindt in het verkeer. Weliswaar stelt het artikel dat het gaat om het duchten van levensgevaar, maar als zich dat heeft gerealiseerd was het ook te duchten. De vraag is wel waarom in geval van gerealiseerd zwaar letsel of de dood gekozen zou worden voor vervolging voor artikel 5a WVV en niet voor artikel 6 WVV. Te meer nu dit laatste slechts schuld vereist en geen opzet.

Het schema maakt duidelijk dat alle beschreven gedragingen strafbaar zijn in geval van opzet, maar niet in geval van schuld of van een verboden gedraging. Dit komt omdat bij opzet (behoudens artikel 5a WVV) deelname aan het verkeer geen vereiste is. De auto mag op zolder staan, dat is niet relevant voor de strafbaarheid. De locatie maakt in geval van commune strafrecht niet uit (mits in Nederland).

Maar voor schuld of een verboden gedraging is de locatie wel van belang. De verboden gedraging moet op de weg plaatsvinden of er moet sprake zijn van deelname aan het verkeer. Als dat niet het geval is kan een bepaalde verkeersgedraging straffeloos zijn. Dit leidt soms tot schrijnende situaties.

Een autobestuurder die een kind op een camping doodrijdt, rijdt in beginsel niet op een weg. Hij kan wel deelnemen aan het verkeer. Dat kan betekenen dat artikel 5 WVV niet van toepassing is maar artikel 6 WVV wel. Maar artikel 6 WVV vereist dood of zwaar letsel als gevolg, alsook aanmerkelijke schuld aan de gewraakte verkeersgedraging. En daarvan is niet zomaar sprake, zeker niet als maar sprake is van één verkeersfout. In dat geval kan het voorkomen dat het wel een verboden verkeersgedraging betreft (artikel 5 WVV), maar niet een verwijtbare gedraging (artikel 6 WVV). En dan is er een probleem omdat het vangnet, artikel 5 WVV, de eis stelt dat gedraging gevaar op de weg oplevert. De strafbaarheid vervalt in zo'n casus.

Een voorbeeld uit de praktijk:

De verdachte rijdt op het haverterrein achteruit met voertuig en raakt een stratenmaker die daar werkzaamheden uitvoerde. Er was artikel 6 WVV ten laste gelegd wegens het rijden op een plek waar dat niet was toegestaan en het niet goed kijken waardoor het ongeluk werd veroorzaakt. Maar het hof achtte dat niet bewezen. Bleef over schending van artikel 5 WVV. Maar ook dat leidde tot een vrijspraak omdat het ongeval niet had plaatsgevonden op de openbare weg als bedoeld in die bepaling.⁷

⁷ Hof Den Haag 31-05-2021, ECLI:NL:GHDHA:2021:1095

Zoals het schema aantoont zijn meerdere situaties mogelijk. Om dit goed te kunnen onderkennen wordt de strafbaarheid van verkeersgedragingen conform het Sr in hoofdstuk 3 uitgewerkt en de gedragingen inzake de WVV in de hoofdstukken 4 en verder.

1.2 De plaats delict

1.2.1 Algemeen

De algemene artikelen 5, 5a en 6 WVV hebben niet alleen verschillen inzake ernst van de gedraging (schuld of opzet) of ernst van het gevolg (hinder, zwaar letsel, de dood), maar ook waar de strafbare gedraging plaatsvindt. Deze bepalingen gaan niet allemaal van hetzelfde plaats delict uit.

Het meest beperkt is artikel 5 WVV. Dat artikel noemt specifiek de weg. De weg is niet bepalend voor de plaats waar de gedraging moet plaatsvinden, maar om het gevolg van de gedraging (het gevaar op de weg). Dat gevolg moet betrekking hebben op de weg, anders is er geen strafbaarheid.

Denk aan een motorrijder die geen voorrang verleent en daardoor botst tegen een fietser: de gedraging en het gevolg vinden plaats op de weg.

Een motorrijder die op een weg een *wheelie* maakt waardoor een toekijkende man op een ladder misstapt en van de ladder valt pleegt geen verkeersdelict jegens deze man. De gedraging was wel op de weg maar het gevaar voor de man was in de tuin. De motorrijder pleegt geen artikel 5 WVV-schending jegens de vallende man. Hij pleegt dit wel jegens de overige verkeersdeelnemers op de weg.

Als een man in de tuin uit kwaadheid appels pakt en deze gooit naar de motorrijder op de weg, dan pleegt hij (tenminste) een schending van artikel 5 WVV omdat de verkeersdeelnemers op de weg ineens met rondvliegende appels worden geconfronteerd. De gevaarstelling is op de weg, ook al is de gedraging dat niet.

Het bestanddeel «weg» komt voor in de artikelen 5, 9, 10 en 11 WVV.⁸

Artikel 5 WVV

Het is een ieder verboden zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd.

Ruimer is artikel 5a WVV. De gedraging moet daar plaatsvinden «in het verkeer» (dit omvat natuurlijk ook de weg):

Artikel 5a WVV

1. Het is een ieder verboden opzettelijk zich zodanig in het verkeer te gedragen dat de verkeersregels in ernstige mate worden geschonden, indien daarvan levensgevaar of gevaar voor zwaar lichamelijk letsel voor een ander te duchten is. Als zodanige verkeersgedragingen kunnen de

⁸ De Hoge Raad oordeelde dat de term «weg» in artikel 9 WVV gelijk is aan de «weg» zoals gedefinieerd in artikel 1 WVV (Hoge Raad 16-01-2001, ECLI:NL:HR:2001:AA9494).

volgende gedragingen worden aangemerkt: (...)

Hoeveel omvangrijker is nog niet duidelijk, het is niet nader toegelicht in de memorie van toelichting.

Mogelijk dat artikel 6 WVV hier meer duidelijkheid over kan geven omdat daar strafbaar is gesteld het «deelnemen aan het verkeer»:

Artikel 6 WVV

Het is een ieder die aan het verkeer deelneemt verboden zich zodanig te gedragen dat een aan zijn schuld te wijten verkeersongeval plaatsvindt waardoor een ander wordt gedood of waardoor een ander zwaar lichamelijk letsel wordt toegebracht of zodanig lichamelijk letsel dat daaruit tijdelijke ziekte of verhindering in de uitoefening van de normale bezigheden ontstaat.

Voormelde verschillen zijn alleen relevant voor de verkeersgedragingen die vallen onder de WVV. Als de gedraging valt onder het commune strafrecht dan hoeft de plaats delict niet een weg te zijn of deelname aan het verkeer te betreffen. Iemand willen doden kan ook in huis plaatsvinden, net zoals dat kan geschieden middels een auto op de weg. Dit betekent dat de strafbaarheid in het commune strafrecht ruimer is. Zij het met een voorbehoud: de meeste strafartikelen vereisen opzet op de gedraging. Een auto gebruiken als wapen is (poging tot) doodslag of moord, maar niet als dit slechts nalatigheid betreft.

Nu bevat het commune strafrecht wel enkele schulddelicten die ook van toepassing kunnen zijn op verkeersgedragingen: de artikelen 307 en 308 Sr. Deze artikelen kunnen dienen als mogelijke tegenhanger van het veroorzaken van een ongeval in de zin van artikel 5 of 6 WVV. Maar deze artikelen bieden geen soelaas voor gedragingen zoals bedoeld in de artikelen 8, 9, 10 en 11 WVV. Die gedragingen zijn alleen strafbaar gesteld in de WVV.

Kunnen de artikelen 307 en 308 Sr uitkomst bieden voor verkeersongevallen die niet op de weg plaatsvinden? Dus voor gedragingen waarvoor artikel 5 WVV niet geldt? Ja, maar dan alleen voor die ongevallen waar sprake is van zwaar letsel of de dood. Dus het commune strafrecht biedt in voormeld geval geen alternatief voor artikel 5, alleen voor artikel 6 WVV.

Voorgaande maakt duidelijk dat de plaats van het ongeval van belang is voor de vaststelling of, en zo ja op grond van welk artikel, vervolging kan plaatsvinden.

1.2.2 *De weg*

Uit artikel 1 lid 1 sub b WVV volgt dat wegen “alle voor het openbaar verkeer openstaande wegen of paden met inbegrip van de daarin liggende bruggen en duikers en de tot die wegen behorende paden en bermen of zijkanten” omvatten.

«het openbaar verkeer openstaande weg»

De definitie gaat uit van voor «het openbaar verkeer openstaande weg». Maar wat omvat dit? De WVV laat zich daarover niet, de Wegenwet wel. Hoofdstuk 2 betreft de openbaarheid van de weg. Gedacht zou kunnen worden dat deze uitleg van openbare weg dus ook geldt voor de WVV. Dat is echter niet juist. Het hof: “De Wegenwet ziet echter op het publiekrechtelijke recht op het gebruik van de wegen door een ieder en de verplichting tot onderhoud van die weg. Dit verschil in strekking brengt mee dat de uitleg van het begrip openbare weg in de Wegenwet niet bepalend is voor de uitleg van het begrip weg in de WVV 1994 en de op die wet berustende bepalingen. Daarom is niet van belang of het weggedeelte in de zin van de Wegenwet al dan niet openbaar is geworden.”⁹

Voor de vraag of het een voor het openbaar verkeer openstaande weg is (in de zin van artikel 1, eerste lid, aanhef en onder b, WVV) is “niet bepalend dat dit een eigen terrein betreft. Uit vaste rechtspraak volgt dat het betreffende stukje grond tot die openbare weg behoort zolang dit voor een ieder toegankelijk is en de toegang niet feitelijk en op kenbare wijze is belemmerd. Dat kan bijvoorbeeld door een hek of een slagboom, al dan niet in samenhang met de plaatsing van borden "verboden toegang".¹⁰

Waarom maakt dit uit? Er zijn tal van terreinen in privébezit waar wegen liggen, zoals een camping, legerbasis, parkeergarage of bedrijventerrein. Op deze wegen rijden motorrijtuigen, maar de wegen zijn – in beginsel – niet openbaar. De vraag is dan ook of het verkeers(straf)recht op zo’n terrein geldt. Daarvoor zijn de feitelijke omstandigheden van belang, zoals of de rechthebbende toestaat dat het algemene verkeer gebruik maakt van het terrein.¹¹

Als de rechthebbende verkeer toestaat (denk aan een campingeigenaar) en die schermt de toegang tot de eigen weg alleen af met borden en niet een hekwerk of slagboom, dan kan het gaan om een voor het openbaar verkeer opengestelde weg.¹²

Maar plaatst de rechthebbende naast de verbodsborden (zoals verboden toegang en/of eigen weg) ook een slagboom en vereist hij bijvoorbeeld aanmelding via een *intercom*, dan is de weg op de camping niet een voor het openbaar verkeer opengestelde weg zoals bedoeld in de WVV. Hij heeft dan op kenbare wijze het recht voorbehouden en de feitelijke mogelijkheid geschapen om desgewenst weggebruikers de toegang te ontfagen. Dat een campingbeheerder in zo’n situatie niemand de toegang weigert maakt niet uit.¹³

⁹ Hof Arnhem-Leeuwarden 02-02-2023, ECLI:NL:GHARL:2023:962

¹⁰ Vgl. HR 16-01-2001, ECLI:NL:HR:2001:AA9494 en HR 08-04-1997, ECLI:NL:HR:1997:ZD0686; Hof Arnhem-Leeuwarden 02-02-2023, ECLI:NL:GHARL:2023:962

¹¹ Hoge Raad 08-04-1997, ZD0686; VR 1998, 2

¹² Hoge Raad 09-04-1997, ZD0686; VR 1998, 2; Hoge Raad 18-02-1969, NJ 1970, 31

¹³ Hoge Raad 16-01-2001, ECLI:NL:HR:2001:AA9494

Zo is een militair terrein niet een voor het openbaar verkeer opengestelde weg in de zin van de WVV.¹⁴ Dit geldt ook voor een afgeschermd bedrijventerrein. Voor beantwoording van de vraag is bepalend op welke wijze afscherming van de voor het openbaar verkeer opengestelde weg heeft plaatsgevonden. Enkele voorbeelden.

Een auto was geparkeerd achter een poort bij een buurthuis van de Stichting Buurt Accommodaties Boschveld. Er stonden geen verbodsborden om mensen te weren, er was geen slagboom of hekwerk. De rechthebber heeft niet kenbaar gemaakt dat hij het recht heeft voorbehouden en de feitelijke mogelijkheid heeft geschapen om weggebruikers de toegang te ontzeggen. Het is daarom een voor het openbaar verkeer opengestelde weg in de zin van de WVV.¹⁵

Het voertuig stond op een met trottoirtegels bestrate strook naast de rijbaan, dat in eigendom is van de betrokkene. De strook was niet was afgebakend of afgesloten en daarmee een voor het verkeer openstaande weg waar het RVV 1990 geldt.¹⁶

Een terrein dat middels een afsluitbaar hek ontoegankelijk kan worden gemaakt, is een voor het openbaar verkeer openstaande weg zolang dat hek niet is gesloten.¹⁷

Nu zijn er terreinen waarbij afscherming van de voor het openbaar verkeer opengestelde weg plaatsvindt om een geheel andere reden. Niet om de weg te scheiden van het terrein, maar om niet-betalende automobilisten van het terrein weg te houden (denk aan parkeerterreinen). Iedereen die betaalt is welkom en kan toegang tot het terrein verkrijgen via de slagboom. In zo een geval wordt het terrein een onderdeel van de weg. Denk hierbij aan commerciële parkeerplaatsen (zoals bij het vliegveld Schiphol of bij een ziekenhuis).¹⁸ Maar let wel, niet elke parkeerplaats is onderdeel van de weg. Zo heeft menig bedrijf of woningcomplex een afgeschermd parkeerterrein dat alleen voor werknemers, bewoners of gasten toegankelijk is. Dan is geen sprake van een voor het openbaar verkeer opengestelde weg.

Zo reed een verdachte op het haven terrein achteruit met reachstacker en raakte de stratenmaker die daar werkzaamheden uitvoerde. Ten laste is gelegd dat veroorzaken ongeval te wijten is aan het rijden op een plek waar dat niet was toegestaan en aan het niet goed kijken, maar dat is geen van beide bewezen. Niet onaannemelijk dat de verdachte door combinatie van omstandigheden het slachtoffer ondanks goed kijken niet heeft waargenomen. Tevens vrijspraak van overtreding van artikel 5 WVV omdat het ongeval niet heeft plaatsgevonden op de openbare weg als bedoeld in die bepaling.¹⁹

Voorgaande raakt met name parkeerplaatsen, maar hoe zit het met wegen die per definitie bestemd lijken te zijn om te fungeren als voor het openbaar verkeer opengestelde weg? Zijn deze altijd openbaar?

¹⁴ Hoge Raad 29-11-2011, ECLI:NL:HR:2011:BT1660

¹⁵ Rechtbank Oost-Brabant 01-04-2015, ECLI:NL:RBOBR:2015:1869

¹⁶ Hof Arnhem-Leeuwarden 19-03-2021, ECLI:NL:GHARL:2021:2637

¹⁷ Hof Arnhem-Leeuwarden 27-05-2021, ECLI:NL:GHARL:2021:5112

¹⁸ Hof Leeuwarden 23-06-2008, ECLI:NL:GHLEE:2008:BE8895

¹⁹ Gerechtshof Den Haag 31-05-2021, ECLI:NL:GHDHA:2021:1095

Dat hangt ervan af. Als een weg wordt aangelegd of in reconstructie is en op dat moment niet als weg wordt gebruikt, dan is die weg op dat moment geen voor het openbaar verkeer opengestelde weg in de zin van de WVV.²⁰

«tot die wegen behorende paden en bermen»

Dit deel van de definitie leidt tot de vraag: wanneer is sprake van een berm of wanneer niet meer? Wanneer wordt iets groens een park?

Dit is een feitelijke vraag welke afhangt van de omstandigheden ter plaatse. Er kan hier geen regel worden gegeven dat een berm bijvoorbeeld altijd 3 meter breed is.

Het hof is van oordeel dat niet aannemelijk is geworden dat ter plaatse sprake is van een park, plantsoen of een van gemeentewege aangelegde beplanting of groenstrook. De enkele niet nader onderbouwde conclusie dat de betrokkene heeft geparkeerd in het park is onvoldoende. Op basis van de door de betrokkene overgelegde foto's van de locatie stelt het hof vast dat er in casu sprake is van een evident buiten de bebouwde kom gelegen voor het openbaar verkeer openstaande weg met aan beide zijden een strook gras. Aan een kant wordt deze strook gras begrensd door de naastgelegen snelweg, terwijl de van bomen voorziene strook aan de andere kant wordt onderbroken door het aanwezige metrospoor. Nu beide stroken gras direct zijn gelegen aan de weg, doen deze zich naar het oordeel van het hof voor de gemiddelde weggebruiker voor als een tot de weg behorende berm, zodat geen sprake is van een groenstrook, dan wel een park, plantsoen of openbare beplantingen.²¹

1.2.3 *Deelnemen aan het verkeer*

Bevat artikel 5 WVV de weg als de plaats waarop het gevaar of hinder ontstaat of kan ontstaan, artikel 6 WVV heeft het over het deelnemen aan het verkeer. Dit zal zeker de weg omvatten, maar wat nog meer?

Verkeer is gedefinieerd in artikel 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV): "Verkeer omvat alle weggebruikers."

En dan hebben we een cirkelberedenering: deelnemen aan het verkeer omvat alle weggebruikers; weggebruikers gebruiken de weg; ergo, op de weg vindt deelname aan het verkeer plaats. Het moge duidelijk zijn dat dit niet het volledige antwoord kan zijn wat deelnemen aan het verkeer omvat.

De vraag inzake de reikwijdte van de WVV kan niet los gezien worden van het doel van de wet, alsook het veiligheids-, vertrouwen- en vlotheidsbeginsel:

Artikel 2 lid 1 WVV

De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen strekken tot:

- a. het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- b. het beschermen van weggebruikers en passagiers;
- c. het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- d. het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.

²⁰ Hoge Raad NJ 1982, 254

²¹ Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden 08-09-2021, ECLI:NL:GHARL:2021:8523

De eerste drie doelstellingen richten zich op de weg. Alleen het vierde richt zich op het verkeer. Maar dat betreft de vrijheid van verkeer.

De doelstelling inzake veiligheid is gericht op de weg en de weggebruikers. Ook hier weer het beperktere begrip weg. Maar als de weg als definitie bepalend zou zijn voor de plaats waarop het gevaar of hinder ontstaat of kan ontstaan waarom dan niet het begrip weg opnemen in artikel 6 WVV? Omdat de wetgever een ruimer begrip voor ogen had. Welke dat is, dat is helaas niet gedefinieerd in de verkeerswetgeving. Daarvoor moet teruggevallen worden op uitspraken van rechters en helaas zijn over dit onderwerp niet veel uitspraken te vinden.

Zo is in een zaak bepaald dat een dodelijk verkeersongeval op een bedrijventerrein veroorzaakt door de bestuurder van een shovel viel onder artikel 6 WVV. De verdachte trad op als bestuurder van een motorrijtuig op een bedrijventerrein waar diverse andere motorrijtuigen reden en waar ook mensen liepen. De verdachte is aan te merken als een verkeersdeelnemer, aldus het hof.²²

Ook deelnemen aan het verkeer werd aangenomen bij een ongeval dat plaatsvond buiten de weg op een grasveld, al dan niet behorend tot een (openbaar) park. Het hof stelde dat de vraag of bepaalde gedragingen op een bepaalde specifieke plaats beschouwd kunnen worden als «deelnemen aan het verkeer» afhangt van een aantal aan die gedraging te koppelen kenmerken, zoals:²³

- de feitelijke openbaarheid van de plaats van gedraging;
- er moet sprake zijn van een voor verkeersdeelnemers toegankelijke plaats.²⁴

Hiervan was sprake bij het grasveld in het park.

De conclusie is dan ook dat deelnemen aan het verkeer een breder begrip is dan rijden op een weg. Hoeveel breder hangt af van de feitelijke openbaarheid van de plaats en of het voor verkeersdeelnemers toegankelijk is.

1.2.4 *Gedragingen in het verkeer*

Het vereiste van «zich zodanig in het verkeer te gedragen» is afkomstig van het nieuwe artikel 5a WVV. Het lijkt sterk op het «deelnemen aan het verkeer». Is er een wezenlijk verschil tussen beide bestanddelen? Dat is niet aannemelijk. Het lijkt een taalkundige kwestie te zijn. In artikel 5a WVV zijn de gedragingen bepalend en die zijn opgenomen in de delictomschrijving. Een gedraging verricht je in het verkeer, niet aan het verkeer.

²² Hof Arnhem 01-12-2004, ECLI:NL:GHARN:2004:AR6836

²³ Hof 's-Hertogenbosch 09-11-2006, ECLI:NL:GHSHE:2006:BC4749

²⁴ Onder verkeersdeelnemers verstaat het hof in dit kader personen die zich al dan niet met een voermiddel in het openbaar en op openbaar terrein bevinden teneinde zich te verplaatsen van de ene plaats naar een andere plaats.

Over het waar van het «zich zodanig in het verkeer te gedragen» worden geen woorden in de memorie van toelichting of in andere Kamerstukken vuil gemaakt. De locatie, de plaats waar de gedraging moet plaatsvinden lijkt artikel 5a WVV artikel 6 WVV te volgen. En zeer zeker niet artikel 5 WVV. Immers het niet opnemen van «weg» is een bewuste keuze geweest.

1.3 Daderschap

1.3.1 *Inleiding*

De dader bij een verkeersdelict zal veelal de bestuurder zijn, maar dat geldt niet voor alle strafbare verkeersfeiten die gepleegd kunnen worden.

De rijder kan handelingen verrichten als bestuurder, door bijvoorbeeld aan de handrem te trekken tijdens het rijden of aan het stuur. Ook kan de rijder ervoor kiezen tezamen en in vereniging het feit te plegen. Denk aan overvallers die wegvlugten en dan iemand aanrijden. Afhankelijk van de omstandigheden kan die rijder ook strafrechtelijk aansprakelijk zijn.

Daarnaast is er artikel 7 WVV dat de strafbaarstelling richt op “degene die bij een verkeersongeval is betrokken of door wiens gedraging een verkeersongeval is veroorzaakt”. Denk hierbij niet alleen aan een bestuurder, maar ook aan een voetganger die zomaar een weg oversteeft waarbij een auto moet uitwijken en een ongeluk krijgt. Deze vorm wordt nader toegelicht in hoofdstuk 7.

Ook zijn er delicten in het verkeersstrafrecht waarbij de kentekenhouder verplichtingen heeft die bij nalaten ervan strafbaar kunnen zijn. Denk aan de automobilist die een auto heeft geleend, een ravage heeft aangericht, de auto heeft achtergelaten en daarna vlucht. Het is dan de kentekenhouder die de naam van de bestuurder moet doorgeven.

Behalve daders kunnen ook deelnemingsvormen verschillen. Zo zijn er naast de medepleger de doen pleger, de uitlokker, de medeplichtige.

Voor de medeplichtige geldt een beperking: het is niet strafbaar als het gaat om een overtreding (artikel 52 Sr). Medeplichtigheid aan artikel 5 WVV is niet mogelijk.

1.3.2 *Bestuurder*

1.3.2.1 *Algemeen*

Om deel te nemen aan het verkeer of om een weggebruiker te zijn hoeft men geen bestuurder van een motorrijtuig te zijn. De voetganger loopt over de weg, net zoals een paard met ruiter dat doet. Ook de voetganger of de ruiter kan gevaar op de weg veroorzaken. Daarom komt de term bestuurder als

bestanddeel van de strafbare gedraging niet voor in de artikelen 5 en 6 WVV.²⁵ Daarin is opgenomen «een ieder». En in artikel 7 WVV, het verlaten van het plaats ongeval, gaat het over «degene».

Wat is een bestuurder? Dit is in meerdere artikelen toegelicht:

Artikel 1 lid 1 sub n WVV

Bestuurder van een motorrijtuig: degene die het motorrijtuig bestuurt of degene die, overeenkomstig de bij algemene maatregel van bestuur gestelde voorwaarde, wordt geacht het motorrijtuig onder zijn onmiddellijk toezicht te doen besturen.

Artikel 1 RVV

Bestuurders: alle weggebruikers behalve voetgangers.

Bestuurder van een motorvoertuig:

1. hij die het motorvoertuig bestuurt of
2. voor zover het betreft een motorvoertuig voor het besturen waarvan een rijbewijs AM, B, C, D of E, is vereist en dat is voorzien van een dubbele bediening, hij die rijonderricht geeft of toezicht houdt in het kader van een vanwege de overheid ingesteld onderzoek naar de rijvaardigheid, niet zijnde een onderzoek als bedoeld in artikel 131, eerste lid, van de wet.

Er zijn dus «bestuurders» en «bestuurder van motorrijtuigen». Behalve voetgangers zijn alle weggebruikers bestuurders, dus ook ruiters, fietsers, mensen rijdend op een *segway* of op een (elektrische) step.

Nu komt de term bestuurder niet voor in de artikelen 5 en 6 WVV, maar wel in artikel 179 WVV, de bepaling die gaat over het ontzeggen van de rijbevoegdheid. Mag dan in geval van schending van artikel 5 of 6 WVV geen rijontzegging opgelegd worden omdat het geen bestuurder betreft?

De Hoge Raad onderscheidt in beide bepalingen, maar stelt dat artikel 179, eerste lid, WVV enkel de bestuurder als aanvullende eis stelt om degene die ter zake van overtreding van artikel 6 WVV is veroordeeld, de bijkomende straf van ontzegging van de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen te kunnen opleggen. Die bijkomende straf kan dus worden opgelegd als is vastgesteld dat de verdachte het feit heeft begaan als bestuurder van een motorrijtuig.²⁶

Voorgaande betreft het verschil tussen de bestanddelen «een ieder» en «bestuurder». Maar hoe zit het met het begrip bestuurder? Wordt dit begrip in de verschillende artikelen hetzelfde uitgelegd?

De Hoge Raad heeft geoordeeld dat de term bestuurder in artikel 8 en artikel 163 WVV hetzelfde zijn.²⁷ Dit heeft tot gevolg dat ook de bestuurder in de zin van artikel 179, eerste lid, WVV dezelfde is als de bestuurder van artikel 163,

²⁵ Wel in de artikelen 8, 9, 10, 162 t/m 167, 179, 181 en 182 WVV.

²⁶ Hoge Raad 18-01-2000, NJ 2000, 589

²⁷ Hoge Raad 27-09-2005, ECLI:NL:HR:2005:AT7588; Hoge Raad 17-09-2002, ECLI:NL:HR:2002:AE3382

tweede lid, WWV. Anders zou de mogelijkheid om bij een dergelijke veroordeling de bijkomende straf van ontzegging van de bevoegdheid motorrijtuigen te besturen, afhankelijk worden van de vraag of al dan niet is kon worden vastgesteld dat de verdachte daadwerkelijk als bestuurder is opgetreden dan wel daartoe een poging heeft gedaan. Niet blijkt dat de wetgever een dergelijk onderscheid voor ogen heeft gestaan. Het zou ook niet stroken met de strekking van de wet.²⁸

1.3.2.2 *Feitelijk versus juridisch bestuurder*

“De feitelijk bestuurder is degene die de bedieningsorganen van een motorrijtuig hanteert en door middel daarvan de voortbeweging en rijrichting van het motorrijtuig beïnvloedt. (...)

De juridisch bestuurder is degene die een feitelijk bestuurder onder toezicht laat besturen. De (...) regelgeving beperkt het begrip juridisch bestuurder limitatief tot de rijinstructeur en de examinerator.”²⁹

Voor zover alles duidelijk. Totdat het zelfsturende voertuig van Tesla kwam en een bestuurder het wel een goed idee vond om de autopiloot aan te zetten en vervolgens te gaan bellen. Hij werd bekeurd voor het bellen tijdens het rijden, maar stelde niet de feitelijk bestuurder te zijn, dat was de boordcomputer. Dat is een relevant verweer omdat artikel 61a RVV de gedraging strafbaar stelt tijdens het besturen.

Bestuurde hij de auto? Dat is de kernvraag en daarmee wordt niet alleen het bedienen van het stuur bedoeld. Hof: “(...) als bestuurder in de zin van de WWV 1994 moet worden aangemerkt elke persoon die één of meer bedieningsorganen van een motorrijtuig hanteert en door middel daarvan de voortbeweging of rijrichting van het motorrijtuig beïnvloedt. (...)

Het inschakelen en ingeschakeld houden van de *Autopilot* - die immers rechtstreeks de bedieningsorganen beïnvloedt - brengt mee dat op die wijze of met behulp daarvan de bedieningsorganen worden gehanteerd waardoor de voortbeweging en rijrichting van het motorvoertuig worden beïnvloed. Het gebruikmaken van een dergelijk systeem betekent dat de betrokkene als feitelijk bestuurder dient te worden aangemerkt.”³⁰

1.3.2.3 *Besturen*

Het uitgangspunt van wat een bestuurder omvat lijkt te zijn dat de bestuurder bestuurt (ook al schakelt hij een autopiloot in). Maar betekent dit dat alleen degene die achter het stuur zit een bestuurder kan zijn? Of dat het motorrijtuig al in beweging moet zijn om van besturen te kunnen spreken?

²⁸ Hoge Raad 11-12-2007, LJN BB7658

²⁹ Weersma/Polak, Wegenverkeerswet, pag. 41; Hof Arnhem-Leeuwarden 31-07-2019, ECLI:NL:GHARL:2019:6122; Hof Leeuwarden 25-01-2011, VR 2012/15

³⁰ Hof Arnhem-Leeuwarden 31-07-2019, ECLI:NL:GHARL:2019:6122

Uit de jurisprudentie volgt dat besturen omvat:³¹

- de bestuurder die daadwerkelijk bestuurt;
- degene die aanstalten maakt te besturen;
- degene die poogt te besturen.

Voorbeelden besturen
Het openen van het autoportier door de verdachte bij het verlaten van de auto, nadat deze door hem in een naast een fietspad gelegen parkeerhaven was geparkeerd. ³²
Het van de handrem halen van een auto, waardoor die auto achteruit is gereden tegen een op de parkeerplaats staande andere auto. ³³
De fietser die zittend op het zadel, langzaam voortbewoog. ³⁴
Het aan de hand nemen van de motorfiets, onderwijl probeerend deze te starten (en daarin ook slagend). ³⁵
De verdachte die naast een auto lopend de auto voortduwde, terwijl hij door het geopende raam van het linkervoortportier het stuurwiel van de auto bediende en de motor van het voertuig in werking was. ³⁶
Het zitten achter het stuur van een gesleept motorrijtuig. ³⁷
Het duwen of aan de hand meevoeren van een motorrijtuig. ³⁸

Maar let wel, het plaatsnemen achter het stuur van een auto en alleen de motor starten is nog geen besturen.³⁹ Ook niet als daarbij keer op keer gas wordt gegeven zonder dat beweging in het voertuig komt.⁴⁰

Waarom is dit geen besturen? Om van een bestuurder te kunnen spreken dient die persoon één of meer bedieningsorganen van een motorrijtuig te hanteren en door middel daarvan de voortbeweging of rijrichting van het motorrijtuig te beïnvloeden. Van beïnvloeding van voortbeweging of rijrichting van het motorrijtuig is (nog) geen sprake als het voertuig stil staat.⁴¹

Nu vond de Hoge Raad het openen van een deur wel onder het besturen vallen, maar in dat arrest was de auto stilgezet en daarop volgde het openen van de deuren van de auto op de autorit. Blijkbaar was dat openen te koppelen aan de gemaakte autorit.

³¹ Hof Leeuwarden 25-01-2011, ECLI:NL:GHLEE:2011:BP1972; Hoge Raad 17-09-2002, ECLI:NL:HR: AE3382

³² Hoge Raad 21-10-2003, ECLI:NL:HR:2003:AL3411

³³ Hoge Raad NJ 1991, 330

³⁴ Hoge Raad NJ 1988, 758

³⁵ Hoge Raad DD 1992, 276

³⁶ Hoge Raad NJ 1991, 29

³⁷ Hoge Raad 01-12-1987, NJ 1988, 689

³⁸ Hoge Raad 12-06-1990, NJ 1991, 29

³⁹ Hoge Raad NJ 1996, 323; Hof Leeuwarden 14-10-2009, ECLI:NL:GHLEE:2009:BK0215

⁴⁰ Hoge Raad NJ 1997, 706

⁴¹ Hof Leeuwarden 25-01-2011, ECLI:NL:GHLEE:2011:BP1972

Uit de jurisprudentie volgt dat het bewegen niet door de bestuurder hoeft te zijn veroorzaakt. Dus als niet hij maar een ander, zoals een sleepauto, de auto doet voortbewegen, dan kan sprake zijn van besturen. Het hangt ervan af of hij de stuurrichting van de auto kan beïnvloeden:

- Als hij middels een kabel gesleept wordt, dan is hij nog steeds een bestuurder, hij verricht "zoveel specifieke bestuurshandelingen (...) - hij bepaalt de rijrichting van de auto, ook al is hij tot goed verloop van het sleepproces gedwongen de door de slepende auto voorgeredene richting te volgen, hij bedient de remorganen, hij schakelt de verlichting in en uit en hij geeft de optische en geluidssignalen - dat hij als bestuurder van die auto kan worden aangemerkt".⁴²
- Als de voorwielen opgetild worden door de sleepwagen, dan is de manoeuvreerruimte voor de gesleepte bestuurder zo beperkt dat geen mogelijkheid tot richtingverandering bestaat. In dat geval is hij geen bestuurder meer.⁴³
- Ook niet als de voorwielen contact met de weg maken, maar slechts 15 centimeter zijwaarts kunnen uitslaan, zodat alleen de remmen van invloed kunnen zijn op de voortbeweging.⁴⁴

Om als bestuurder aangemerkt te kunnen worden hoef je niet achter het stuur te zitten, het gaat erom dat de rijrichting/-snelheid kan worden beïnvloed: de rijder die een bedieningsorgaan van een auto hanteert (in casu het trekken aan de handrem) waardoor de voortbeweging en rijrichting van die auto wordt beïnvloed, is een bestuurder van dat voertuig.⁴⁵ Ook het rukken aan het stuur door een rijder is besturen.⁴⁶

De Honda van de slachtoffers werd door de rechtersvoorbumper van de Opel geraakt. Uit de verklaring van de verdachte bestuurder bleek dat de auto met grote snelheid steeds zeer dicht op de Honda reed, dat zij reeds drie keer getracht had de Honda in te halen, maar dat dit niet gelukt was, dat de Opel met zijn bumper tegen de Honda reed, dat de Honda begon te slingeren, dat de bestuurder, daartoe opgejut door de rijder, daarna opnieuw een inhaalpoging ondernam, waarbij de rechtersvoorbumper van de Opel tegen de linkerachterbumper van de Honda kwam, dat de Honda korte slingerbewegingen maakte op zijn eigen weghelft en dat de bestuurder vervolgens op gelijke hoogte met de Honda ging rijden. De rijder had zijn vrouw laten rijden omdat hij te veel gedronken had. Hij greep een aantal malen het stuur van de auto.

Het hof acht bewezen dat de rijder bewust de aanmerkelijke kans heeft aanvaard dat door zijn handelwijze de inzittenden van de Honda dodelijk zouden verongelukken. De verdachte heeft dat risico op de koop toe genomen in zijn wens om koste wat kost de Honda in te halen en tot stoppen te dwingen. Het hof acht het voorwaardelijk opzet van de verdachte op de dood van de inzittenden van de Honda bewezen.⁴⁷

⁴² Hoge Raad 01-12-1987, NJ 1988, 689

⁴³ Hoge Raad 02-10-1990, VR 1991, 30

⁴⁴ Hoge Raad 02-02-1965, VR 1965, 29

⁴⁵ Hoge Raad 30-08-2005, ECLI:NL:HR:2005:AT7292

⁴⁶ Hof Amsterdam 18-05-2016, ECLI:NL:GHAMS:2016:2109

⁴⁷ Hoge Raad 30-03-2004, ECLI:NL:HR:2004:A03242 (Hoge Raad bekrachtigt arrest van het hof).

1.3.2.4 Poging tot besturen

De strafbaarheid inzake poging tot besturen is een vraag die in relatie tot artikel 8 en 163 WVW veelvuldig aan de orde komt. Het onder invloed zijn van iemand die niet als bestuurder kan worden aangemerkt is niet een handeling die valt onder 8 WVW. Het gedrag kan wel vallen onder het commune strafrecht.

Artikel 453 Sr

Hij die zich in kennelijke staat van dronkenschap op de openbare weg bevindt, wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste twaalf dagen of geldboete van de eerste categorie.

Artikel 426 Sr

1. Hij die, terwijl hij in staat van dronkenschap verkeert, hetzij in het openbaar het verkeer belemmert of de orde verstoort, hetzij eens anders veiligheid bedreigt, hetzij enige handeling verricht waarbij, tot voorkoming van gevaar voor leven of gezondheid van derden, bijzondere omzichtigheid of voorzorgen worden vereist, wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste zes dagen of geldboete van de eerste categorie.
2. Indien tijdens het plegen van de overtreding nog geen jaar is verlopen sedert een vroegere veroordeling van de schuldige wegens gelijke of de in artikel 453 omschreven overtreding onherroepelijk is geworden, wordt hij gestraft met hechtenis van ten hoogste twee weken of geldboete van de tweede categorie.

Er is in het wetgevingsproces discussie geweest over wat «besturen» omvat: "Nu in het wetsontwerp de beperking tot het rijden op de openbare weg vervalt, leek het verscheidene leden wenselijk een definitie van het begrip besturen in de wet op te nemen. Naar hun vaste overtuiging zou daaronder niet mogen worden verstaan het plaats nemen achter het stuur van een motorvoertuig, het omdraaien van de contactsleutel, het starten van de motor en het losmaken van de handrem. Eerst het daadwerkelijk in beweging brengen en vervolgens houden van het voertuig zou onder besturen mogen worden verstaan. Daarbij zouden de eerstgenoemde handelingen ook niet als poging tot besturen mogen worden aangemerkt. (...) Vele leden zouden het minder gelukkig oordelen als de bestaande jurisprudentie, dat ook de bestuurder van een stilstaand voertuig tot de verkeersdeelnemers behoort, niet meer gehanteerd zou kunnen worden."⁴⁸

In het memorie van antwoord is hierover gesteld: "Volgens de jurisprudentie moet onder het besturen van een voertuig worden verstaan het als bestuurder daarmee rijden. (...) Of sprake is van poging, moet beoordeeld worden volgens de criteria van artikel 45, lid 1 van het Wetboek van Strafrecht, afhankelijk van de omstandigheden van het concrete geval. Wanneer iemand achter het stuur van een motorvoertuig plaats neemt, zich vervolgens bedenkt en weer uitstapt zal nog niet van een poging tot besturen (c.q. onder invloed) kunnen worden gesproken (vrijwillig terugtreden). Wanneer

⁴⁸ Tweede Kamer, vergaderjaar 1969-1970, 10 038, nr. 5, pag. 5 en 6

omstanders of de politie de betrokkene beletten weg te rijden, zal wel sprake kunnen zijn van een strafbare poging. (...) Voor wat betreft degenen die aanstalten maken een voertuig (onder invloed) te besturen (...) geldt artikel 28. Dergelijke personen, die zich dus nog niet schuldig hebben gemaakt aan een strafbaar feit, kan zo nodig het besturen worden verboden."⁴⁹

De Hoge Raad stelt dat moet worden aangenomen dat artikel 163 WVV mede ziet op degene ten aanzien van wie de verdenking bestaat dat hij zich schuldig heeft gemaakt aan een poging tot handelen in strijd met artikel 8 WVV. Voor die strafbaarheid is vereist dat het voornemen tot het besturen van een voertuig onder de in artikel 8 WVV genoemde omstandigheden zich door een begin van uitvoering heeft geopenbaard.⁵⁰

Hoe dient de vraag beantwoord te worden of iemand de auto heeft bestuurd (in de zin van artikel 8 jo. 163 WVV)? Dan gaat het om de vraag of sprake is van feiten en omstandigheden op grond waarvan in redelijkheid kan worden vermoed dat de verdachte het voertuig heeft bestuurd.⁵¹

In casu ontstond de verdenking bij de verbalisanten toen zij de verdachte op de bestuurdersplaats aantroffen van het stilstaande motorvoertuig, met een draaiende motor op de voor het openbaar verkeer opgestelde weg. Het oordeel van het hof dat de verdenking gerechtvaardigd was is onjuist noch onbegrijpelijk, aldus de Hoge Raad.⁵²

1.3.3 *Kentekenhouder*

1.3.3.1 *Algemeen*

De WVV bevat bepalingen inzake de strafrechtelijke aansprakelijkheid van een kentekenhouder om de naam van de bestuurder door te geven die zijn motorrijtuig heeft gebruikt waarmee een verkeersdelict is gepleegd.

Denk hierbij aan het veroorzaken van een ongeluk en dan wegrennen van de plaats delict. Dat kan ten laste gelegd worden als het schenden van artikel 7 WVV, maar daarvoor moet de dader bekend zijn. Als de naam van de dader onbekend is dan kan de kentekenhouder aangesproken worden om de naam van de bestuurder die zijn auto heeft gebruikt bekend te maken. Als hij dit nalaat te doen binnen 48 uren, dan pleegt hij een zelfstandig strafbaar feit, in dit geval schending van artikel 165 WVV.⁵³

⁴⁹ Tweede Kamer, vergaderjaar 1970-1971, 10 038, nr. 6, pag. 11

⁵⁰ Hoge Raad 17-09-2002, ECLI:NL:HR:2002:AE3382; Hoge Raad 11-12-2007, ECLI:NL:HR:2007:BB7658

⁵¹ Hoge Raad 27-09-2005, ECLI:NL:HR:2005:AT7588

⁵² Hoge Raad 27-09-2005, ECLI:NL:HR:2005:AT7588

⁵³ Zie Hof Amsterdam 04-10-2018, ECLI:NL:GHAMS:2018:4525

1.3.3.2 *Onschuldpresumptie*

Nu lijkt dit te wringen met de onschuldpresumptie (artikel 29 Sv). Een verdachte hoeft toch niet aan zijn eigen veroordeling mee te werken? Dat ligt iets genuanceerder. Zo moet een verdachte ook vingerafdrukken en DNA afstaan. Het gaat erom of de verdachte wel of niet een wilsafhankelijke verklaring moet afleggen. Dit volgt uit het EHRM-arresten Fünke en Saunders.⁵⁴ Maar in geval van de kentekenaansprakelijkheid gaat het er niet om dat de kentekenhouders wordt gedwongen te verklaren welk strafbaar feit hij gepleegd heeft met de auto. Hij wordt gehouden tot het sec verklaren wie de bestuurder was. Meer niet. De Hoge Raad ziet dan niet als het meewerken aan de eigen veroordeling. Dit volgt reeds uit de verplichting zoals opgenomen in artikel 41, eerste lid WVV (oud): "Aan deze verplichting tot medewerking, welke op de eigenaar of houder "als zodanig" rust zonder dat daarbij sprake is van een concrete verdenking⁵⁵, wordt voldaan door 'op vordering' van een der in art. 42 WVV bedoelde personen de naam en het adres van de onbekend gebleven bestuurder bekend te maken. (III) Een zodanige vordering om deze informatie te verstrekken, het niet voldoen waaraan zelfstandig strafbaar is gesteld in art. 35, derde lid, WVV, is op zichzelf niet onverenigbaar met het beginsel van art. 6, tweede lid, EVRM dat een ieder, die wegens een strafbaar feit wordt vervolgd voor onschuldig wordt gehouden tot zijn schuld volgens de wet wordt bewezen, noch met het in art. 14, derde lid aanhef en onder g, IVBP neergelegde recht om bij het bepalen van de gegrondheid van een tot iemand gerichte "*criminal charge*" niet tegen zichzelf te behoeven te getuigen of een bekentenis af te leggen, ook niet in geval de eigenaar of houder de onbekend gebleven bestuurder zou zijn."⁵⁶

Maar voormelde geldt voor de situatie dat de politie geen flauw idee heeft wie de pleger van het verkeersdelict is geweest. Als het redelijke vermoeden bestaat dat het de kentekenhouders zelf is geweest (in de zin van artikel 27 Sv), dan mag niet de opdracht tot het noemen van de naam van de bestuurder worden gegeven. Dat is wel in strijd met de onschuldpresumptie, hij moet dan over zijn eigen daderschap verklaren.

De Hoge Raad: "Toepassing van het bepaalde in art. 41, eerste lid, WVV zou evenwel een niet te rechtvaardigen inbreuk opleveren op het bepaalde in art. 14, derde lid aanhef en onder g, IVBP, alsmede op het in art. 6 EVRM neergelegde "*fair trial*"-beginsel, indien de eigenaar of houder ter zake van het als bestuurder plegen van het bij de WVV als misdrijf strafbaar gestelde feit, waarop de vordering als bedoeld in art. 41, eerste lid, WVV is gericht, reeds is "*charged with a criminal offence*" in de zin van die verdragsbepalingen. De eigenaar of houder tegen wie tevoren vanwege de Staat reeds een handeling is verricht waaraan deze in redelijkheid de gevolgtrekking heeft kunnen

⁵⁴ EHRM 17-12-1996, NJ 1997, 699 (Saunders vs. het Verenigd Koninkrijk).

⁵⁵ Vergelijk Tweede Kamer, vergaderjaar 1984-1985, 19 093, nr. 3, pag. 11

⁵⁶ Hoge Raad 26-10-1993, NJ 1994, 629

verbinden dat hij ervan wordt beschuldigd als bestuurder van het motorrijtuig het bij de WVV als misdrijf strafbaar gestelde feit te hebben begaan, zou immers door het onder wettelijke strafbedreiging voldoen aan de vordering van art. 41, eerste lid, WVV om de bestuurder bekend te maken in strijd met de evenvermelde verdragsbepalingen onder dwang informatie verschaffen welke als bewijs van dat misdrijf tegen hem kan worden gebruikt.⁵⁷

(IV) Met betrekking tot de vraag of een vordering als bedoeld in art. 41, eerste lid, WVV gericht tot de eigenaar of houder van het desbetreffende motorrijtuig die zelf wordt verdacht van een in de WVV als misdrijf strafbaar gesteld feit, onverenigbaar is met het bepaalde in art. 29 Sv is van belang:

(a) enerzijds dat weliswaar in het Nederlandse recht niet is verankerd een onvoorwaardelijk recht of beginsel dat een verdachte op generlei wijze kan worden verplicht tot het verlenen van medewerking aan het verkrijgen van voor hem mogelijk bezwarend bewijsmateriaal;

(b) anderzijds echter dat aan art. 29 Sv het beginsel ten grondslag ligt dat een verdachte niet kan worden verplicht tot het afleggen van een verklaring waarvan niet kan worden gezegd dat zij in vrijheid is afgelegd.

Indien nu de eigenaar of houder van het motorrijtuig waarmee het in de WVV als misdrijf strafbaar gestelde feit is begaan van dat feit wordt verdacht en hem bij een verhoor ter zake van dat feit is medegedeeld dat hij niet tot antwoorden is verplicht, druist een op dat feit betrekking hebbende vordering als bedoeld in het eerste lid van art. 41 WVV, gedaan na dit verhoor, in tegen voormeld aan art. 29 ten grondslag liggend beginsel. Redelijke wets-toepassing brengt mee dat in een zodanig geval art. 41, eerste lid, WVV niet geldt. Uit de parlementaire geschiedenis van de totstandkoming van art. 41 WVV blijkt ook niet dat de wetgever met art. 41 WVV heeft beoogd een inbreuk op evengenoemd beginsel te maken.⁵⁸

Nu artikel 165 WVV als opvolger van artikel 41 WVV (oud) geen inhoudelijke wijziging heeft ondergaan stelt de Hoge Raad dat voormelde ook geldt voor artikel 165 WVV.⁵⁹

In de kern komt het erop neer dat een kentekenhouder de plicht mag worden opgelegd om de naam van de bestuurder te noemen, tenzij de politie de kentekenhouder reeds verdenkt. Dan zou een dergelijke plicht schending van artikel 29 Sv opleveren.

Let wel, het maakt niet uit of de verdachte wel of niet verklaard. "Ook voor de verdachte die geen gebruik maakt van zijn zwijgrecht, geldt dat de verplichting te voldoen aan de in art. 165, eerste lid, WVV 1994 bedoelde vordering strijdig is met het beginsel dat aan art. 29 Sv ten grondslag ligt."⁶⁰

⁵⁷ Vergelijk EHRM 25-02-1993, Series A vol. 256-A, NJ 1993, 485

⁵⁸ Hoge Raad 26-10-1993, LJN ZC9475, NJ 1994, 629

⁵⁹ Hoge Raad 16-09-2008, ECLI:NL:HR:2008:BD1707

⁶⁰ Hoge Raad 16-09-2008, ECLI:NL:HR:2008:BD1707

1.3.3.3 *Wetgeving verkeersmisdrijven*

Voor de verkeersmisdrijven gaat het om de misdrijven opgenomen in de WVV.

Artikel 165 WVV

1 Indien een bij deze wet als misdrijf strafbaar gesteld feit wordt begaan door een bij de ontdekking van het feit onbekend gebleven bestuurder van een motorrijtuig, is de eigenaar of houder van dat motorrijtuig verplicht op vordering van een der in artikel 159 bedoelde personen binnen een daarbij te stellen termijn, die ten minste achtenveertig uren bedraagt, de naam en het volledige adres van de bestuurder bekend te maken.

2 Het eerste lid geldt niet, indien de eigenaar of houder niet heeft kunnen vaststellen wie de bestuurder was en hem daarvan redelijkerwijs geen verwijt kan worden gemaakt.

Artikel 166 WVV

1 Indien een bij deze wet als misdrijf strafbaar gesteld feit wordt begaan door een bij de ontdekking van het feit onbekend gebleven bestuurder van een motorrijtuig, waarmee een aanhangwagen waarvoor een kenteken is vereist, wordt voortbewogen, is de eigenaar of houder van die aanhangwagen verplicht op vordering van een der in artikel 159 bedoelde personen binnen een daarbij te stellen termijn, die ten minste achtenveertig uren bedraagt, de naam en het volledige adres van de bestuurder dan wel van de eigenaar of houder van het motorrijtuig, waarmee die aanhangwagen werd voortbewogen, bekend te maken.

2 Het eerste lid geldt niet, indien de eigenaar of houder van de aanhangwagen niet heeft kunnen vaststellen wie de bestuurder dan wel de eigenaar of houder van het motorrijtuig, waarmee die aanhangwagen werd voortbewogen, was en hem daarvan redelijkerwijs geen verwijt kan worden gemaakt.

Artikel 167 WVV

De artikelen 165 en 166 zijn mede van toepassing op de eigenaar of houder van een in het buitenland geregistreerd motorrijtuig of een in het buitenland geregistreerde aanhangwagen.

Het niet naleven van de verplichtingen uit de artikelen 165, eerste lid, en 166, eerste lid, WVV levert een overtreding op (artikel 178 lid 2 jo. 177 lid 2 jo. 165 lid en 166 lid 2 WVV).

1.3.3.4 *Wetgeving verkeersovertredingen*

Voor de verkeersovertredingen gaat het om de in artikel 177 WVV opgesomde overtredingen. Artikel 177 WVV maakt duidelijk dat dit ook artikel 5 WVV omvat, alsook alle andere daarin vermelde overtredingen. Ook de delicten opgenomen in de RVV vallen hieronder.

Let wel, artikel 181, tweede lid, WVV is een strafrechtelijke bepaling en is niet van toepassing in Mulderzaken.⁶¹

⁶¹ Hof Leeuwarden 16-06-2008, ECLI:NL:GHLEE:2008:BD9382

Artikel 181 WVV

1 Indien een bij of krachtens deze wet als overtreding strafbaar gesteld feit wordt begaan door een bij de ontdekking van het feit onbekend gebleven bestuurder van een motorrijtuig, kunnen de op het feit gestelde straffen worden opgelegd aan de eigenaar of houder van dat motorrijtuig voor zover deze niet reeds naast de bestuurder voor dat feit aansprakelijk is.

2 Het eerste lid geldt bij een strafbeschikking niet, indien de eigenaar of houder:

- a. voor het uitvaardigen van de strafbeschikking de naam en het volledige adres van de bestuurder bekend heeft gemaakt,
- b. niet heeft kunnen vaststellen wie de bestuurder was en hem daarvan redelijkerwijs geen verwijt kan worden gemaakt.

3 Het eerste lid geldt bij berechting niet, indien de eigenaar of houder:

- a. binnen twee weken na daartoe door een der in artikel 159 bedoelde personen in de gelegenheid te zijn gesteld dan wel bij het instellen van verzet tegen een strafbeschikking, de naam en het volledige adres van de bestuurder heeft bekend gemaakt;
- b. uiterlijk op de dag vóór die der terechtzitting, schriftelijk en onder vermelding van de zaak en de dag der terechtzitting, de naam en het volledige adres van de bestuurder aan het openbaar ministerie bekend maakt;
- c. tijdens de terechtzitting, dadelijk na de ondervraging, bedoeld in artikel 273, eerste lid, van het Wetboek van Strafvordering, de naam en het volledige adres van de bestuurder bekend maakt;
- d. niet heeft kunnen vaststellen wie de bestuurder was en hem daarvan redelijkerwijs geen verwijt kan worden gemaakt.

4 Op straffe van nietigheid wijst de dagvaarding op het derde lid, onderdelen b en c. De strafbeschikking wijst de verdachte op de mogelijkheid bij het instellen van verzet gegevens te verstrekken die tot toepassing van het derde lid, onderdeel a of d, kunnen leiden.

Artikel 182 WVV

1 Indien een bij of krachtens deze wet als overtreding strafbaar gesteld feit wordt begaan door een bij de ontdekking van het feit onbekend gebleven bestuurder van een motorrijtuig waarmee een aanhangwagen, waarvoor een kenteken is vereist, wordt voortbewogen, kunnen de op het feit gestelde straffen worden opgelegd aan de eigenaar of houder van die aanhangwagen.

2 Het eerste lid geldt bij een strafbeschikking niet, indien de eigenaar of houder van de aanhangwagen:

- a. voor het uitvaardigen van de strafbeschikking de naam en het volledige adres bekend heeft gemaakt van de bestuurder dan wel van de eigenaar of houder van het motorrijtuig waarmee de aanhangwagen werd voortbewogen,
- b. niet heeft kunnen vaststellen wie de bestuurder dan wel van de eigenaar of houder van het motorrijtuig waarmee de aanhangwagen werd voortbewogen, was en hem daarvan redelijkerwijs geen verwijt kan worden gemaakt.

3 Het eerste lid geldt bij berechting niet, indien de eigenaar of houder van de aanhangwagen:

- a. binnen twee weken na daartoe door een der in artikel 159 bedoelde personen in de gelegenheid te zijn gesteld dan wel bij het instellen van verzet tegen een strafbeschikking, de naam en het volledige adres van de bestuurder dan wel van de eigenaar of houder van het motorrijtuig waarmee de aanhangwagen werd voortbewogen, heeft bekend gemaakt;
- b. uiterlijk op de dag vóór die der terechtzitting, schriftelijk en onder vermelding van de zaak en de dag der terechtzitting, de naam en het volledige adres van de bestuurder dan wel van de eigenaar of houder van het motorrijtuig waarmee de aanhangwagen werd voortbewogen, aan het openbaar ministerie bekend maakt;
- c. tijdens de terechtzitting, dadelijk na de ondervraging, bedoeld in artikel 273, eerste lid, van het Wetboek van Strafvordering, de naam en het volledige adres van de bestuurder dan wel van de eigenaar of houder van het motorrijtuig waarmee de aanhangwagen werd voortbewogen, bekend maakt;
- d. niet heeft kunnen vaststellen wie de bestuurder dan wel de eigenaar of houder van het motor-

rijtuig waarmee de aanhangwagen werd voortbewogen, was en hem daarvan redelijkerwijs geen verwijt kan worden gemaakt.

4 Op straffe van nietigheid wijst de dagvaarding op het derde lid, onderdelen b en c. De strafbeschikking wijst de verdachte op de mogelijkheid bij het instellen van verzet gegevens te verstrekken die tot toepassing van het derde lid, onderdeel a of d, kunnen leiden.

Artikel 183 WVV

De artikelen 181 en 182 zijn mede van toepassing op de eigenaar of houder van een in het buitenland geregistreerd motorrijtuig of een in het buitenland geregistreerde aanhangwagen.

Het niet naleven van de verplichtingen uit de artikelen 181, eerste lid, en 182, eerste lid, WVV levert eenzelfde straf op als de pleger van de verkeersovertreding. Dit omvat dus ook de mogelijkheid tot het opleggen van een ontzegging van de rijbevoegdheid.⁶²

Het is niet vereist dat “een ontzegging van de rijbevoegdheid ter zake van zo een overtreding niet zonder nadere motivering met betrekking tot de verwijtbaarheid van de eigenaar of houder van een motorvoertuig aan deze kan worden opgelegd.” Dat is een eis die het recht niet kent.⁶³

1.3.3.5 Termijn

Er geldt een termijn voor bekendmaking. Dit betekent dat als pas bij het hof een getuige stelt dat hij de personenauto heeft bestuurd, dat dat niet leidt tot vrijspraak van de verdachte van de schending om tijdig de bestuurder te vermelden: “Immers, de omstandigheid dat de getuige (...) eerst ter terechtzitting in hoger beroep heeft verklaard de personenauto te hebben bestuurd, maakt niet dat de verdachte ten tijde van de overtreding geen eigenaar of houder van deze personenauto was en evenmin dat geen sprake meer is van een bij de ontdekking van het strafbaar feit onbekend gebleven bestuurder.”⁶⁴

Het hof stelt dat het door de verdachte overgelegde geschrift waarin zijn broer verklaarde dat hij ten tijde van de overtreding de auto had bestuurd, de verdachte niet kon baten omdat de verdachte tot op de dag voor de terechtzitting in eerste aanleg schriftelijk aan het openbaar ministerie de naam en het volledige adres van de bestuurder bekend kon maken dan wel uiterlijk op de terechtzitting in eerste aanleg dadelijk na de ondervraging en dat heeft nagelaten en heeft gewacht tot de behandeling ervan in hoger beroep.⁶⁵

Achteraf de naam noemen in een herzieningsprocedure heeft ook geen zin: “Hetgeen in de aanvraag wordt aangevoerd, kan niet worden aangemerkt als een beroep op omstandigheden (...) Immers, er moet van worden uitgegaan dat de aanvrager is veroordeeld wegens een snelheidsovertreding begaan

⁶² Hoge Raad 15-04-2008, ECLI:NL:HR:2008:BC9414, NJ 2008/252

⁶³ Hoge Raad 09-05-2017, ECLI:NL:HR:2017:838

⁶⁴ Hoge Raad 17-10-2017, ECLI:NL:HR:2017:2632

⁶⁵ Hoge Raad 13-10-2009, ECLI:NL:HR:2009:BJ3677

door een onbekend gebleven bestuurder van een motorvoertuig (personen-auto) waarvan de aanvrager eigenaar is. Op grond van art. 181, eerste lid, WVV 1994 kan indien de bestuurder onbekend is gebleven de straf worden uitgesproken tegen de eigenaar of houder van het motorrijtuig voor zover deze niet reeds naast de bestuurder voor dat feit aansprakelijk is. In het tweede lid van art. 181 WVV 1994 is - voor zover voor de beoordeling van de aanvraag van belang - bepaald dat het eerste lid van dat artikel niet geldt indien de eigenaar of houder uiterlijk tijdens de terechtzitting de naam en het volledige adres van de bestuurder bekend maakt.

Met 'terechtzing' in art. 181, tweede lid, WVV 1994 wordt bedoeld op de terechtzitting in eerste aanleg.⁶⁶

Met dat in art. 181 WVV 1994 vervatte stelsel is niet verenigbaar dat degene die met toepassing van art. 181, eerste lid, WVV 1994 is veroordeeld, in herziening met vrucht een beroep zou kunnen doen op de omstandigheid dat het motorvoertuig ten tijde van de overtreding door een met name genoemd persoon is bestuurd. Die omstandigheid kan daarom niet als *novum* gelden."⁶⁷

1.3.3.6 Bekendmaking houder of eigenaar

Het gaat niet alleen om de eigenaar van het motorrijtuig, ook de houder kan aansprakelijk worden gesteld. Artikel 1, eerste lid aanhef en onder o, WVV:

"In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder: (...) o. houder van een motorrijtuig of een aanhangwagen: degene die het voertuig:

1°. op grond van een overeenkomst van huurkoop onder zich heeft,

2°. in vruchtgebruik heeft, of

3°. anderszins, anders dan als eigenaar of bezitter, tot duurzaam gebruik onder zich heeft."

Als iemand een document tekent waarin hij aangeeft de berijder van het voertuig te zijn, dan is hij degene die het voertuig "tot duurzaam gebruik onder zich heeft en dus heeft te gelden als houder in de zin van de WVV 1994."⁶⁸

Er moet voldoende informatie worden gegeven, zoals naam en adres van de feitelijke bestuurder. Voor de bekendmaking van de gegevens van de bestuurder moet het gaan om de werkelijke bestuurder, niet de gegevens van iemand die niet de bestuurder is. In dat geval is nog steeds artikel 181 WVV geschonden.⁶⁹

De opsporing mag niet met een kluitje in het riet gezonden worden door meerdere namen te geven. Het moet concreet zijn.⁷⁰

⁶⁶ vgl. Hoge Raad 12-10-1999, NJ 2000, 24

⁶⁷ Hoge Raad 12-04-2005, ECLI:NL:HR:2005:AT3568

⁶⁸ Hoge Raad 13-10-2009, ECLI:NL:HR:2009:BJ3677

⁶⁹ Hoge Raad 06-12-2011, ECLI:NL:HR:2011:BT2517

⁷⁰ Hoge Raad 17-03-1992, NJ 1992, 567

1.3.3.7 *Artikel 5 en 5a WVV*

Artikel 5 WVV is een overtreding, artikel 5a WVV een misdrijf. Dat betekent dat de kentekenhouder niet voor het onderliggende misdrijf kan worden vervolgd, alleen voor het nalaten van het melden. Voor de overtreding geldt dat de kentekenhouder wel voor het onderliggende overtreding kan worden vervolgd. Niets nieuws onder de zon.

De wetgever: "Ik teken daarbij overigens aan dat vervolging van de kentekenhouder ter zake van het misdrijf van artikel 5a WVV niet tot de mogelijkheden behoort. Dat kan worden afgeleid uit artikel 165 WVV 1994.

Wel is de kentekenhouder op grond van artikel 165 WVV 1994 verplicht de naam en het adres van de bij de ontdekking van het misdrijf onbekend gebleven bestuurder te noemen, en kan hij worden bestraft als hij dat nalaat (artikel 177, eerste lid, onder a, WVV 1994). Deze wettelijke regeling brengt tot uitdrukking dat strafrechtelijke aansprakelijkheid wegens een (ernstig) misdrijf niet enkel op het zijn van kentekenhouder kan berusten.

Een en ander ligt anders bij de overtreding van artikel 5 WVV 1994; ingevolge artikel 181 WVV 1994 kan de kentekenhouder hiervoor onder omstandigheden wel aansprakelijk worden gesteld."⁷¹

1.3.4 *Bijrijder*

1.3.4.1 *Medeplegen*

Hiermee wordt niet bedoeld de passagier die zelf een ruk aan het stuur geeft of aan de handrem trekt. Die bestuurt op dat moment het voertuig. Hij is dan de pleger. Dat is toegelicht in de vorige paragraaf.

Met bijrijder wordt hier bedoeld degene die bijvoorbeeld achterop de scooter zit en als zodanig niet stuurt. Toch kan die bijrijder in een situatie komen dat hij medepleger aan het feit is geworden, ondanks het feit dat hij niet bestuurt. Dit wordt toegelicht aan de hand van twee bijzondere zaken: de Nijmeegse scooterzaak en de dodelijke wegracerij. Maar eerst wordt het medeplegen nader geduid.

De pleger van een strafbaar feit is niet de enige die strafbaar hoeft te zijn. Er zijn ook andere strafbare deelnemingsvormen, zoals de doen pleger, de medepleger, de uitlokker en de medeplichtige (artikel 47 en 48 Sr). Let wel, medeplichtigheid aan overtreding is niet strafbaar, het moet gaan om een misdrijf (artikel 52 Sr).

Nu kan een volwassene een kind van acht jaar opjutten om een auto te besturen en zodoende een ongeval veroorzaken (doen plegen), of een *junk* geld betalen om de auto van zijn buurman aan te rijden (uitlokken), maar dat zijn theoretische exercities en voor dit praktijkboek niet van belang.

⁷¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2018–2019, 35 086, nr. 6, pag. 11

Een deelnemingsvorm dat voorkomt in verkeerszaken is dat de bestuurder een ongeval veroorzaakt. Die kan als bestuurder optreden en als zodanig (mede) pleger zijn aan een verkeersongeval of aan het opzettelijk veroorzaken ervan. Het kan voorkomen dat dan zowel de bestuurder als de bestuurder vervolgd worden.

De deelnemingsvorm medeplegen ziet op een bewuste en nauwe samenwerking gericht op de totstandkoming van een strafbaar feit. Hiervoor is lijfelijke aanwezigheid niet vereist. Zoals de Hoge Raad stelt: "Aan het bewijs van medeplegen hoeft het niet zelfstandig verrichten van een uitvoerings-handeling niet zonder meer in de weg te staan, zoals evenmin lijfelijke afwezigheid een beletsel hoeft te vormen. Een vooropgezet plan hoeft aan het medeplegen niet ten grondslag te liggen, want medeplegen kan ook als een opwelling uit de situatie voortspruiten en zelfs stilzwijgend plaatsvinden. Evenmin hoeft iedere medepleger exact op de hoogte te zijn van de bijdragen van de andere medepleger aan het strafbare feit. Wel dient bij de medepleger sprake te zijn van 'dubbel opzet' dat bestaat in een wilsgerichtheid, zowel op het tot stand brengen van het feit als op de samenwerking met de andere dader of daders."⁷²

Uit tagesprekken bleek dat de verdachte meermalen had gezegd dat de betrokkene met zijn auto op de politieauto moest knallen. De betrokkene voerde dit uit en reed met hoge snelheid recht op de politieauto af terwijl de verdachte dit waar kon nemen omdat de auto waar hij in zat dicht bij die politieauto reed. Op geen enkel moment liet hij de betrokkene weten dat die met zijn handelingen moest stoppen terwijl hij zag dat de betrokkene op de politieauto inreed. Het gedrag van de betrokkene op aanwijzing van de verdachte uitgevoerd was naar de uiterlijke verschijningsvorm zozeer gericht op de dood van de inzittenden van de politieauto dat zowel de betrokkene als de verdachte in hun samenwerking de aanmerkelijke kans op het intreden van de dood als gevolg van die handeling hadden aanvaard. Dat de beoogde botsing niet heeft plaatsgevonden was slechts het gevolg van een ingrijpende uitwijkmanoeuvre van de bestuurder van de politieauto.⁷³

Medeplegen kan ook in een voorfase zijn ontstaan zoals ten tijde van het plegen van een overval waarbij pas later het idee om te vluchten ontstond.

Het medeplegen van een met de vlucht verband houdend misdrijf was voorafgegaan door het daarmee samenhangende medeplegen van een ander strafbaar feit (overval). Hiermee is geenszins uitgesloten dat de voor het medeplegen van dat misdrijf relevante samenwerking reeds vóórdien – in dit geval het medeplegen van de voorbereiding van de overval – was ontstaan.

Hoge Raad: Het hof heeft geoordeeld dat de wijze waarop beide verdachten met de scooter waren gevlucht, niet als een zó waarschijnlijke mogelijkheid besloten lag in de eerdere nauwe en bewuste samenwerking met het oog op de voorgenomen overval, dat ook wat betreft die vlucht zo bewust en nauw was samengewerkt dat van medeplegen

⁷² Hoge Raad 24-01-2017, ECLI:NL:HR:2017:60

⁷³ Hoge Raad 24-01-2017, ECLI:NL:HR:2017:60

kon worden gesproken. Dit oordeel is niet begrijpelijk gelet op de voorbereiding van de overval en de directe reactie op het waarnemen van een politieauto.⁷⁴

Als niet geheel duidelijk is wie de bestuurder is en wie de rijder, moeten de rollen dan volledig inwisselbaar zijn om van medeplegen te kunnen spreken? Neen. Wat betreft de mogelijke samenwerking bij het medeplegen is in haar algemeenheid onjuist de opvatting dat “om tot een bewezenverklaring van medeplegen te kunnen komen in een situatie waarin niet vaststaat wie de bestuurder is geweest, is (...) vereist dat de rollen van de bestuurder en de rijder volstrekt inwisselbaar zijn.”⁷⁵

Het is voor medeplegen niet vereist dat vastgesteld moet worden wie de bestuurder of de rijder is geweest. Die wetenschap is niet noodzakelijk, “mits de nauwe en bewuste samenwerking tussen bestuurder en rijder door andere factoren wordt ingevuld”. Andere factoren kunnen zijn dat het latere slachtoffer voorafgaande aan de achtervolging door de verdachte en zijn kompanen was bedreigd en geïntimideerd, dat de achtervolging werd ingezet toen het slachtoffer in zijn auto vandoor ging, dat bij die achtervolging gebruik werd gemaakt van verdachtes auto en dat de rijder zich niet aan het gebeuren heeft onttrokken hoewel dat mogelijk was geweest.⁷⁶

1.3.4.2 *Nijmeegse scooterzaak*

“Twee verdachten bereidden in januari 2010 een overval voor op het Belvoir Hotel te Nijmegen. Toen zij de politie bemerkten, sloegen zij op de vlucht op een scooter, reden onder meer met hoge snelheid door rood licht en reden daarbij een voetganger aan die daardoor kwam te overlijden.

Omdat beide verdachten elkaar aanwijzen als de bestuurder van de scooter en ander bewijs daarover ontbreekt, blijft onduidelijk wie de bestuurder en wie de rijder is geweest. In 2012 sprak het gerechtshof Arnhem beide verdachten daarom vrij van het (mede)plegen van de dodelijke aanrijding. Het Openbaar Ministerie ging tegen die vrijspraken in cassatie. De Hoge Raad achtte de cassatieberoepen gegrond en verwees de zaken op 17 december 2013 naar het gerechtshof Den Bosch. Dat hof veroordeelde de beide mannen wegens het medeplegen van dood door schuld in het verkeer. Beide verdachten hebben tegen hun veroordeling cassatieberoep ingesteld.

De Hoge Raad heeft in één zaak het cassatieberoep van de verdachte niet-ontvankelijk verklaard omdat de aangevoerde cassatiemiddelen geen behandeling in cassatie rechtvaardigen.

In de andere zaak is in cassatie geklaagd over het bewijs van medeplegen van de dodelijke aanrijding door de rijder. Het hof oordeelde dat uit het bewijs blijkt dat de verdachten nauw en bewust hebben samengewerkt met het oog op de voorgenomen overval. In het voorbereiden van een overval lag beslo-

⁷⁴ Hoge Raad 17-12-2013, ECLI:NL:HR:2013:1966 (en ook 1964)

⁷⁵ Hoge Raad 17-12-2013, ECLI:NL:HR:2013:1966 (en ook 1964)

⁷⁶ Hoge Raad 30-03-2010, ECLI:NL:HR:2010:BL2855 (niet gepubliceerd)

ten dat men niet gepakt wilde worden en bij een eventuele betrapping op de vlucht zou slaan. Dit hebben de verdachten ook daadwerkelijk gedaan. Door de vlucht met de scooter en het daarmee samenhangende gevaarlijke rijgedrag is sprake van medeplegen van de dodelijke aanrijding. Volgens de Hoge Raad staat aan dit oordeel van het hof niets in de weg.

Beide veroordelingen zijn hiermee definitief geworden. De opgelegde straffen zijn drie jaar en tien maanden, respectievelijk drie jaar en negen maanden.”⁷⁷

De bestuurder en de rijder achterop de scooter werden beiden veroordeeld voor dood door schuld. Dit terwijl de rijder niet stuurde. Het besturen sec is dus niet bepalend, het gaat om het geheel van handelingen van de bestuurder waartoe ook de rijder zich committeerde. Hij pleegde mede het misdrijf.

1.3.4.3 Dodelijke wegracerij

Als sprake is van een straatrace dan zwepen de straatracers elkaar op. Het krijgen van een ongeluk leidt dan niet zelden tot inwisselbaarheid van de dader. Als de ene autobestuurder iets minder hard had gereden, dan zou de andere autobestuurder het ongeluk hebben veroorzaakt. Zo’n inwisselbaarheid kan tot medeplegen leiden voor degene die niet het ongeluk heeft gehad.

Twee bestuurders in twee auto’s reden zeer hard op de openbare weg. Een van de twee kon niet op tijd stoppen en reed een overstekende fietser dood. Beide bestuurders in beide auto’s werden veroordeeld voor dood door schuld.

Hof: “Een straatrace brengt naar het oordeel van het hof een onderlinge dynamiek met zich waarbij, gegeven het competitieve element van die race, de ene gevaarlijke verkeersgedraging onlosmakelijk wordt gevolgd door de andere gevaarlijke verkeersgedraging. In die competitieve dynamiek ligt een bewuste en nauwe samenwerking besloten.” Hij reed 93 km p/u in de nabijheid van het slachtoffer. Als die net iets anders had gereageerd had verdachte hem doodgereden en niet de medeverdachte. De snelheid van beide auto’s lag te hoog om tijdig te kunnen remmen. “Al het vorenstaande in ogen-schouw nemend, maakt het hof dan ook geen onderscheid tussen het aandeel van de verdachte en dat van [medeverdachte] en komt het hof eveneens tot het oordeel dat de verdachte en [medeverdachte] het feit tezamen en in vereniging hebben begaan. Het hof acht medeplegen dan ook bewezen.”⁷⁸

Als geen sprake is van een straatrace maar ‘slechts’ van het willen bijhouden van een auto, dan is medeplegen niet zomaar aan te nemen. Dit komt omdat het wedstrijdelement, de *drive* om te winnen, ontbreekt. Bij een wedstrijd zullen de automobilisten om de beurt proberen in te halen en daardoor beiden telkens zeer gevaarlijke situaties creëren. Als het gaat om het bijhouden van de voorste rijder, dan is de voorste rijder degene die al het

⁷⁷ <https://www.rechtspraak.nl/Organisatie-en-contact/Organisatie/Hoge-Raad-der-Nederlanden/Nieuws/Paginas/Veroordelingen-verdachten-Nijmeegse-scooterzaak-blijven-in-stand.aspx>

⁷⁸ Hof Den Haag 29-01-2019, ECLI:NL:GHDHA:2019:142

gevaar veroorzaakt. De rijder erachter rijdt wel gevaarlijk, maar volgt in de *sliptstream* van de auto ervoor. De rollen zijn niet inwisselbaar.

Vader en zoon reden in eigen auto's in het donker over onoverzichtelijke wegen in de bebouwde kom. De vader reed in een Porsche, de zoon in een Mini. Op een stuk van 3 kilometer werd door beiden soms extreem snel gereden. Bovendien had het rijgedrag van de mannen een wedstrijdmatig karakter. De vader was onder invloed van alcohol. Op het stuk van 3 kilometer remden de mannen op bepaalde momenten af, bijvoorbeeld bij een flitspaal, waarna zij de bewuste keuze maakten om de snelheid weer op te schroeven. De vader reed met hoge snelheid een 19-jarige vrouw aan die vanuit een oprit de weg op kwam. Zij overleed twee weken later.

De rechtbank veroordeelde de vader tot een gevangenisstraf van 4 jaar en de maximale rijontzegging van 5 jaar wegens roekeloos rijgedrag (artikel 6 WVV). De zoon is vrijgesproken van schending van artikel 6 WVV. De zoon heeft wel bijgedragen aan het verwerpelijke rijgedrag van zijn vader, maar niet zodanig dat het ongeval en dood aan hem zijn toe te rekenen. Wel is het rijgedrag van de zoon aan te merken als het veroorzaken van ernstig gevaar op de weg (artikel 5 WVV). Hij is veroordeeld tot een taakstraf van 100 uur en een rijontzegging van 1 jaar. Het hof volgde. "Er is geen bewijs dat verdachte en [medeverdachte] onderling hadden afgesproken om hard te gaan rijden. Voor een straatrace of rijden met een 'wedstrijdachtig karakter' is geen bewijs en evenmin daarvoor dat [medeverdachte] werd opgejaagd door het rijgedrag van verdachte of dat het handelen van verdachte het rijgedrag van [medeverdachte] op een andere manier heeft beïnvloed. Wat feitelijk kan worden vastgesteld, is dat verdachte met een hoge snelheid dezelfde route reed als zijn vader. Dat is onvoldoende om van nauwe en bewuste onderlinge samenwerking te kunnen spreken. Niet kan worden bewezen dat het rijgedrag van verdachte het verkeersongeval mede heeft veroorzaakt. Gelet op dit alles kan verdachte niet als medepleger van het primair ten laste gelegde veroorzaken van een verkeersongeval worden aangemerkt. Het hof zal verdachte, die het verkeersongeval niet zelf heeft veroorzaakt daarom, net als de rechtbank heeft gedaan, vrijspreken van het primair tenlastegelegde feit."⁷⁹ Volgt wel veroordeling artikel 5 WVV met eenzelfde straf.

1.3.5 Wegbeheerder

1.3.5.1 Inleiding

Nederland kent rijkswegen, provinciale wegen, lokale wegen en waterschapswegen en overige wegen. De wegbeheerders in Nederland zijn respectievelijk Rijkswaterstaat, provincies, gemeenten en waterschappen en overige (havenbedrijf, huiseigenaren, NS, etc.).⁸⁰

Als de wegbeheerder zijn werk onzorgvuldig uitvoert kunnen ongelukken ontstaan. Dat kan leiden tot civiele claims maar ook tot strafrechtelijke vervolging. Maar kan vervolging leiden tot een strafrechtelijke veroordeling? Geldt voor de staat geen strafrechtelijke immuniteit? Deze vraag kwam ook in een verkeerszaak aan de orde. Maar voordat dat toegelicht wordt eerst de strafrechtelijke immuniteit in vogelvlucht.

⁷⁹ Hof Arnhem-Leeuwarden 26-04-2019, ECLI:NL:GHARL:2019:3641

⁸⁰ <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/wegen/vraag-en-antwoord/soorten-wegen-wegbeheerders>; <https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wegbeheer/wegbeheer-in-nederland/index.aspx>

1.3.5.2 *Strafrechtelijke immuniteit overheid*

Uitgangspunt is dat “de overheid, zowel de Staat als decentrale overheden, zoals provincies, gemeenten en waterschappen, zich als iedere burger dient te houden aan de wet.”⁸¹ Dat laat onverlet dat de overheid in strafrechtelijke situaties verzeild kan raken. Mag de overheid dan vervolgd worden? Deze vraag werd beantwoord in het Volkel-arrest. Dat arrest legde de basis voor de strafrechtelijke immuniteit van de centrale overheid.

De zaak draaide om het morsen van kerosine bij het pompen in een opslag-tank op de vliegbasis Volkel. Dit leidde tot vervolging van de overheid wegens schending van de Wet Bodembescherming. De Hoge Raad stelt dat ministers en staatssecretarissen politiek verantwoording verschuldigd zijn aan de Staten-Generaal en niet aan de rechter. Het strafrechtelijk vervolgen past hier niet bij.⁸²

Nu betrof Volkel alleen de centrale overheid, niet de decentrale overheid. Uit het Pikmeer I-arrest volgt dat net als de centrale overheid ook de decentrale overheid (gemeenten, provincies, waterschappen) niet strafrechtelijk vervolgd kunnen worden.

Daarnaast volgt uit Pikmeer dat als een ambtenaar in zijn functie in het algemeen belang handelt hij niet daarvoor vervolgd kan worden. Controle op diens handelen ligt niet bij de strafrechter maar bij de instanties.⁸³

In Pikmeer II volgt een aanvulling op Pikmeer I.⁸⁴ Immuniteit wordt aangenomen wanneer de gedragingen naar hun aard en gelet op het wettelijk systeem rechtens niet anders dan door bestuursfunctionarissen kunnen worden verricht in het kader van de uitvoering van de aan het openbaar lichaam opgedragen bestuurstaak. Het moet gaan om een exclusieve overheidstaak.

Gesteld kan worden dat sprake is van immuniteit van (de)centrale openbare lichamen als:

1. het gaat om een openbaar lichaam in de zin van hoofdstuk 7 van de Grondwet;⁸⁵
2. er sprake is van een aan dat openbare lichaam opgedragen (exclusieve) overheidstaak;
3. het openbare lichaam handelt om de exclusieve overheidstaak uit te voeren.

⁸¹ Hoge Raad 06-01-1998, ECLI:NL:HR:1998:AA9342

⁸² Hoge Raad 25-01-1994, NJ 1994, 598

⁸³ Hoge Raad 23-04-1996, NJ 1996, 513; Een vaart werd in opdracht van de gemeente uitgebaggerd. De vervuilde stlip werd gestort in het Pikmeer.

⁸⁴ De zaak werd na Pikmeer I terugverwezen naar het Hof met de vraag of de gemeente in het Pikmeer I-arrest het strafbare feit in de uitoefening van de aan haar opgedragen overheidstaak heeft begaan. Die vraag kwam vervolgens aan de orde voor de Hoge Raad in Pikmeer II. Hoge Raad 06-01-1998, NJ 1998, 367.

⁸⁵ Provincies, gemeenten, Caribische openbare lichamen, waterschappen en andere openbare lichamen.

Nu is wel gesteld dat na de Pikmeerarresten het Volkel-arrest niet meer geldt. Het Haagse hof wil daar niet aan. De beperkt geformuleerde immuniteit in Pikmeer II heeft geen betrekking op het handelen van centrale overheden. Daarom is het Volkel-arrest nog steeds van toepassing op het handelen van de Staat. Dientengevolge is er geen ruimte voor toetsing door de strafrechter van overheidshandelen en gedragingen die worden verricht onder de verantwoordelijkheid van bewindslieden. Ten aanzien van de handelingen van de Staat bestaan externe controlemechanismen, zijnde de politieke en bestuurlijke controle.⁸⁶

1.3.5.3 *Strafrechtelijke aansprakelijkheid van de wegbeheerder*

Hoe zit het met de wegbeheerder? Wat als die verkeerde borden plaatst, de strepen op de weg niet goed verft, of kuilen in de weg niet tijdig dicht? Kortom, als er een toerekenbare fout door de wegbeheerder wordt gemaakt. Is strafvervolgning mogelijk?

Voorgaande maakt duidelijk dat in geval van een exclusieve bestuurstaak strafrechtelijke immuniteit geldt. Zo is alleen de wegbeheerder bevoegd tot het nemen van snelheidsbeperkende maatregelen. Dat is een exclusieve bestuurstaak. Dat geldt niet voor onderhoud aan de weg, dat kunnen ook derden uitvoeren. Bepalend is de aard van de werkzaamheden. Dit kwam aan de orde in het arrest De Stichtse Vecht.

De gemeente Stichtse Vecht werd vervolgd wegens dood door schuld omdat door gebreken in de weg twee motorrijdsters om het leven kwamen. Het ongeluk kwam door boomwortels die de weg kapot hadden gemaakt. De gemeente wist dit al langer, maar herstelde het wegdek niet. Het openbaar ministerie vervolgde en eiste 22.500 euro geldboete. De rechtbank veroordeelde, zij het dat 7.500 euro van de 22.500 euro voorwaardelijk werd opgelegd. Er volgde sprongcassatie (het hoger beroep bij het hof werd overgeslagen, men ging direct naar de Hoge Raad).

De Hoge Raad knipte het oordeel in tweeën. Voor zover de gedragingen zien op nalaten van het nemen van verkeersmaatregelen in de vorm van lokale snelheidsbeperking, wegafzetting of plaatsing van waarschuwborden, volgt uit het wettelijke kader dat de plaatsing van afzettingen en van verkeersborden die een maximumsnelheid aangeven in beginsel krachtens een verkeersbesluit van een openbaar lichaam ex artikel 18 lid 1 (oud) VVV 1994 dient te geschieden en volgt uit artikel 1a BABW dat het anderen dan degenen die daartoe bevoegd zijn verboden is op, langs of boven de wegen verkeerstekens aan te brengen of te verwijderen. Te stellen dat de gedragingen - die in de kern neerkomen op het achterwege laten van het nemen van de voor verkeersmaatregelen vereiste besluiten - naar hun aard en gelet op het wettelijk systeem ook door anderen dan bestuursfunctionarissen in het kader van de uitvoering van de aan het openbaar lichaam opgedragen bestuurstaak kunnen worden verricht, heeft de rechtbank de exclusieve overheidstaak miskend.

Voor zover de gedragingen zien op nalaten van het plegen van onderhoud aan de weg, ligt in de overwegingen van de rechtbank besloten dat deze gedragingen niet kunnen worden beschouwd als gedragingen die rechtens niet anders dan door bestuursfunctionarissen kunnen worden verricht. De op grond van artikel 16 Wegenverkeerswet 1994 op de gemeente rustende zorgplicht met betrekking tot het wegbeheer betekent niet dat het feitelijke onderhoud van de wegen - en daarmee ook nalaten van

⁸⁶ Hof 's-Gravenhage 12-12-2012, ECLI:NL:GHSGR:2012:BY6448

het plegen van dit onderhoud - naar zijn aard en gelet op het wettelijk systeem niet door anderen dan bestuursfunctionarissen in het kader van de uitvoering van de aan het openbaar lichaam opgedragen bestuurstaak kan worden verricht. Dit oordeel geeft niet blijk van een onjuiste rechtsopvatting.

De Hoge Raad casseert dan ook alleen het eerste deel inzake de exclusieve bestuurstaak en verklaart daarin het openbaar ministerie niet-ontvankelijk. Voor het nalaten onderhoud te plegen blijft het vonnis van de rechtbank (en dus de boete) in stand.⁸⁷

Kortom, het (nalaten van het) plaatsen van borden inzake een gevaarlijke weg is een exclusieve bestuurstaak waarvoor strafrechtelijke immuniteit geldt. Daarvoor is vervolging niet mogelijk.

Het vullen van gaten in de weg is geen exclusieve bestuurstaak. Ook al is de onderhoudstaak opgelegd door de WVV, de uitvoering ervan is een taak die door anderen kan worden uitgevoerd. Sterker nog, wegonderhoud wordt meestal uitbesteed aan wegebouwers. Voor het nalaten van die taak is vervolging mogelijk. De gemeente moest dan ook betalen.

Dit arrest is niet zonder gevolgen voor de wegbeheerder. Niet zelden is sprake van overhangende boomtakken of snelgroeïende wortels welke het verkeer in gevaar brengen. Voor dergelijke vormen van nalatig onderhoud kan proces-verbaal worden opgemaakt als sprake is van strafrechtelijk verwijtbaar handelen.

1.3.6 *Bedrijf of instelling*

Daderschap van een bedrijf lijkt moeilijk voor te stellen bij een verkeersongeluk. Een bedrijf kan geen voertuig besturen, laat staan een ongeluk zelf veroorzaken. Ook is een bedrijf geen wegbeheerder en kan dus niet nalatig zijn (tenzij deze is ingehuurd en verwijtbaar is in het uitvoeren van verkeersonderhoud).

Toch kan een bedrijf strafrechtelijk aansprakelijk zijn voor verkeersdelicten, zij het dat het dan wel bijzonder wordt. Denk aan een koeriersbedrijf dat zijn koeriers de opdracht geeft snelheidsregels en rode lichten te schenden om zo snel mogelijk het pakketje te bezorgen. Of een bedrijf dat zijn koeriers drugs geeft om wakker te blijven zodat zij langere uren op de weg kunnen maken. Of minder extreem, een transportbedrijf dat de snelheidsbegrenzer verwijdt zodat de chauffeurs harder kunnen rijden of uit bezuinigingen geen onderhoud verricht aan remsystemen. Zij kunnen een strafrechtelijk aandeel in een verkeersongeluk hebben.

Dit kwam aan de orde in het ongeluk met de *monstertruck* in Haaksbergen. Daar is vervolgd voor schending van de schuldbepalingen uit het commune strafrecht. Niet alleen de trucker is veroordeeld, ook het evenementenbureau dat het spektakel organiseerde.

⁸⁷ Hoge Raad 20-02-2018, ECLI:NL:HR:2018:236

Er was een ongeluk ontstaan doordat de bestuurder van de *monstertruck* met slachtoffers in botsing kwam, wat dood en zwaar letsel tot gevolg had. De bestuurder werd veroordeeld, maar kon ook het organisatiebureau strafrechtelijk aangesproken worden? Het antwoord daarop is ja.

Het hof is van oordeel dat de door de bestuurder van de *monstertruck* gepleegde zorgplichtschending in het verlengde ligt van de schending van de zorgplicht van de verdachte om als organisator van het evenement na te laten zich te vergewissen van de aan het te organiseren evenement klevende risico's, vervolgens geen deugdelijke en tijdige vergunningaanvraag te doen en (daardoor) geen adequate veiligheidsmaatregelen te treffen. De bestuurder is gaan rijden onder de mede door en zelfs op initiatief van de verdachte (het organisatiebureau) gecreëerde omstandigheden (te weinig ruimte voor veilige afwikkeling en rijrichting richting publiek), terwijl hij had moeten beseffen dat hij onder deze omstandigheden onacceptabele risico's nam. Het aandeel van de verdachte hierin is niet weg te denken. Het hof is dan ook van oordeel dat het redelijk is de gevolgen van het ongeval met de *monstertruck* (dood en (zwaar) letsel) ook toe te rekenen aan het vermijdbare en verwijtbare nalaten en gedrag van het organisatiebureau.⁸⁸

Zo ook bij andere ongelukken met voertuigen waarbij het organiserende bedrijf strafrechtelijk aansprakelijk werd gesteld.

De verdachte rechtspersoon organiseerde *off-road driving*-cursussen. Tijdens een personeelsuitje had het slachtoffer als bestuurder in een *rhino*, een klein vierwielig motorvoertuig, gereden. Hij werd geïnstrueerd door een *freelance* instructeur, werkzaam bij de verdachte. Het slachtoffer droeg wel een helm maar geen veiligheids gordel. Tijdens de rit in de *rhino* is het slachtoffer op enig moment uit de *rhino* geslagen. Hij overleed aan de gevolgen van het ongeluk.

Hof: Op de verdachte rust de zorgplicht tijdens de door haar georganiseerde evenementen alle maatregelen te treffen die uit oogpunt van het waarborgen van de veiligheid van deelnemers redelijkerwijs van haar kunnen worden gevergd. Er is sprake van schuld indien in aanmerkelijke mate verwijtbaar te kort is geschoten. In het bijzonder is hier aan de orde de vraag of het niet controleren op het gebruik van de veiligheids gordel in een *rhino* schuld oplevert. Het controleren van het dragen van de veiligheidsgordel in een *rhino* maakte geen onderdeel uit van de veiligheidsprocedure. Daarnaast bleek van een vertegenwoordiger dat het dragen van de veiligheidsgordels in de *rhino* uit veiligheidsoogpunt het allerbelangrijkste is. Dit is ook vermeld op de sticker in de *rhino*.⁸⁹

1.4 Het gevolg van het delict

1.4.1 Inleiding

Het gevolg van een verkeersgedraging kan schrik zijn, maar erger wordt het met schade, (zwaar) letsel of zelfs de dood. Het soort gevolg is, naast de vraag of sprake is van opzet, schuld of een verboden gedraging, bepalend voor het type delict dat van toepassing is op de gedraging.⁹⁰

⁸⁸ Hof Arnhem-Leeuwarden 23-05-2018, ECLI:NL:GHARL:2018:4675

⁸⁹ Hof 's-Hertogenbosch 16-10-2008, ECLI:NL:GHSHE:2008:BF9498; de Hoge Raad bevestigde met artikel 81 RO-overweging het arrest van het Hof (Hoge Raad 05-10-2010, ECLI:NL:HR:2010:BN2292).

⁹⁰ Artikel 7 VVW valt hier op zich niet onder. Niet dat er geen schade kan zijn veroorzaakt, maar de strafbaarheid is niet die gedraging maar het niet achterlaten van de identiteit of het verlenen van hulp.

gevolg	oorzaak	verboden	schuld	opzet
geen		5 WVV		285 Sr; 5a WVV
schade		5 WVV		350 Sr; 5a WVV
letsel		5 WVV		300 lid 1 Sr; 5a WVV
letsel	voorbodachte rade	5 WVV		301 lid 1 Sr; 5a WVV
zwaar letsel	als gevolg van mishandeling	5 WVV	6 WVV	300 lid 2 Sr; 5a WVV
zwaar letsel	als gevolg van mishandeling met voorbodachte rade	5 WVV	6 WVV	301 lid 2 Sr; 5a WVV
zwaar letsel		5 WVV	6 WVV 308 Sr	302 lid 1 Sr; 5a WVV
zwaar letsel	voorbodachte rade	5 WVV	6 WVV	303 lid 1 Sr; 5a WVV
dood	als gevolg van mishandeling	5 WVV	6 WVV	300 lid 3 Sr; 5a WVV
dood	als gevolg van mishandeling voorbodachte rade	5 WVV	6 WVV	301 lid 3 Sr; 5a WVV
dood	als gevolg van zware mishandeling	5 WVV	6 WVV	302 lid 2 Sr; 5a WVV
dood	als gevolg van mishandeling voorbodachte rade	5 WVV	6 WVV	303 lid 2 Sr; 5a WVV
dood		5 WVV	6 WVV 307 Sr	287 Sr; 5a WVV
dood	t.b.v. ander delict	5 WVV	6 WVV	288 Sr; 5a WVV
dood	voorbodachte rade	5 WVV	6 WVV	289 Sr; 5a WVV

1.4.2 *Geen schade of letsel*

Indien er geen schade of letsel is kan het gedrag nog steeds strafbaar zijn. Denk aan bedreiging. In verkeerssituaties kan daarvan sprake zijn als de een vol gas afrijdt op de ander en net voor de ander hard afremt.

Ook kan sprake zijn van schending van artikel 5a WVV. Hiervoor is vereist dat sprake is van een bijzonder ernstige verkeerssituatie, veelal bestaande uit een combinatie van verkeersgedragingen (zie hoofdstuk 5).

Als geen sprake is van opzet of schuld maar alleen een verboden gedraging, dan zal al snel aan de RVV gedacht worden. Als ook sprake is van gevaar of hinder, dan kan artikel 5 WVV van toepassing zijn (zie hoofdstuk 4).

1.4.3 *Schade*

In geval van schade als gevolg van een verkeersgedraging geldt voor de schuldvariant artikel 5 WVV. Maar de schade is niet voldoende, er moet sprake zijn van gevaar of hinder.

In de opzetvariant moet (veelal) sprake zijn van een combinatie van verkeersgedragingen waarbij levensgevaar of zwaar letsel te duchten is (artikel

5a WVV). Dus of wel of geen schade is geweest is niet bepalend, het gaat hier om het gevaarzettend gedrag.

Voor de opzettelijke variant uit het commune strafrecht gaat het in geval van schade om artikel 350 Sr. Gevaar of hinder is daar niet relevant, wel de opzet op de handeling.

Artikel 350 WVV

1 Hij die opzettelijk en wederrechtelijk enig goed dat geheel of ten dele aan een ander toebehoort, vernielt, beschadigt, onbruikbaar maakt of wegmaakt, wordt gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste twee jaren of geldboete van de vierde categorie.

2 Met gevangenisstraf van ten hoogste drie jaren of een geldboete van de vierde categorie wordt gestraft hij die opzettelijk en wederrechtelijk een dier dat geheel of ten dele aan een ander toebehoort, doodt, beschadigt, onbruikbaar maakt of wegmaakt.

De strafbaarheid raakt zowel goed als dier, alsook verschillende vormen van vernielingen. Hierbij kan gedacht worden aan het opzettelijk aanrijden van een dier met de auto. Maar ook het opzettelijk rijden door een bloemenbed of een veld met gewassen is strafbaar.⁹¹

1.4.4 Letsel

Zolang het niet gaat om zwaar letsel geldt hier hetzelfde als beschreven in de vorige paragraaf voor wat betreft de artikelen 5 en 5a WVV.

Voor het commune strafrecht gaat het om mishandeling, al dan niet met voorbedachte rade (artikel 300 en 301 Sr).

Artikel 300 WVV

1 Mishandeling wordt gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste drie jaren of geldboete van de vierde categorie.

2 Indien het feit zwaar lichamelijk letsel ten gevolge heeft, wordt de schuldige gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste vier jaren of geldboete van de vierde categorie.

3 Indien het feit de dood ten gevolge heeft, wordt hij gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste zes jaren of geldboete van de vierde categorie.

4 Met mishandeling wordt gelijkgesteld opzettelijke benadeling van de gezondheid.

5 Poging tot dit misdrijf is niet strafbaar.

De term mishandeling is niet door de wetgever gedefinieerd. De Hoge Raad heeft het begrip later ingekleurd. Hieronder vallen:

1. het opzettelijk aan een ander toebrengen van pijn;
2. het opzettelijk aan een ander toebrengen van lichamelijk letsel;
3. het bij een ander teweegbrengen van een min of meer hevige onlust veroorzakende gewaarwording in of aan het lichaam.⁹²

⁹¹ Geschiedenis van het Sr, mr. H. J. Smidt, tweede druk, derde deel, H. D. Tjeenk Willink, pagina 36-39.

⁹² Hoge Raad 05-07-2011, ECLI:NL:HR:2011:BQ6690; Hoge Raad 25-06-1894, W. 6534; Hoge Raad 11-02-