Artikel

Het opzettelijk in ernstige mate schenden van de verkeersregels

Artikel 5a WVV als effectief wapen tegen de wegpiraat?

Mr. R. (Rob) ter Haar en mr. dr. M.J. (Mark) Hornman*

20

NTS 2021/4

1. Inleiding

Op 1 januari 2020 is de Wet aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten¹ in werking getreden.² Met deze wetswijziging is een nieuwe strafbepaling geïntroduceerd waarin zeer gevaarlijk rijgedrag zonder (ernstige) gevolgen strafbaar is gesteld – artikel 5a WVV – en is aan artikel 175 lid 2 WVV de zinsnede toegevoegd dat gedragingen als genoemd in artikel 5a WVV automatisch roekeloosheid opleveren. Met deze wetswijziging heeft de wetgever beoogd om het gepercipieerde ‘strafgat’ tussen zeer gevaarlijk rijgedrag mét en zonder ernstige gevolgen te dichten, het begrip roekeloosheid te verhelderen en het bewijs daarvan te vergemakkelijken.³ Kort gezegd worden de eisen die de Hoge Raad stelt aan het begrip roekeloosheid gezien als te streng en de uitgesproken kwalificatie en de opgelegde straffen als ontoereikend.⁴

In deze bijdrage proberen wij, mede aan de hand van de eerste verschenen jurisprudentie, te achterhalen of de wetgever in die bedoeling is geslaagd. Daartoe zullen wij in paragraaf 2 uiteenzetten wat de nieuwe strafbepaling precies behelst, wat de achtergrond hiervan is en welke kritiek hierop reeds is geuit. Paragraaf 3 zoomt nader in op het verkeren onder invloed en de bijzondere rol die deze factor speelt binnen de systematiek van artikel 5a WVV. Gezien de potentieel ruime reikwijdte van deze strafbepaling, wordt in paragraaf 4 gekeken naar de mogelijkheden om hierin enige begrenzing aan te brengen om zo tot een passende uitleg te komen. In paragraaf 5 zal nader worden ingegaan op de eerste gepubliceerde jurisprudentie over artikel 5a WVV en de eerste voorzichtige conclusies die hieruit kunnen worden getrokken. Hoe komt de feitenrechter tot een bewezenverklaring en nemen de straffen ook daadwerkelijk toe? Omdat de wetgever expliciet heeft beoogd om het begrip roekeloosheid verder te verduidelijken – en te verruimen – zal in paragraaf 6 uitvoerig worden ingegaan op de implicaties van deze wetswijziging voor de invulling van roekeloosheid als zwaarste vorm van schuld. Deze bijdrage sluit af met een conclusie.

* Mr. R. ter Haar is docent strafrecht aan de Universiteit Utrecht en rechter-plaatsvervanger bij de Rechtbank Overijssel. Mr. dr. M.J. Hornman is werkzaam bij de Belastingdienst.

1. *Stb.* 2019, 413.

2. *Stb.* 2019, 442.

3. *Kamerstukken II* 2018/19, 35086, nr. 3, p. 3, 8 en 14.

4. H.M. van Maurik, ‘Roekeloos rijgedrag – een nieuwe strafbaarstelling in het verkeersstrafrecht’, *AA* 2020, p. 194.

2. Artikel 5a WVV als reactie op het 'strafgat' tussen artikel 5 en 6 WVV

Het vinden van een passende bestraffing voor verkeersdelicten kan een uiterst delicate aangelegenheid zijn. Volgens Van Maurik en oud-A-G Vellinga wordt dat deels veroorzaakt door het feit dat de mate van schuld en de ernst van de gevolgen bij verkeersovertredingen niet vanzelfsprekend simultaan opgaan.⁵ Een kortstondig moment van onoplettendheid kan vergaande en onomkeerbare consequenties hebben, terwijl uiterst risikant en ronduit verwerpelijk verkeersgedrag zonder noemenswaardige gevolgen kan blijven. Bij het intreden van de dood of zwaar lichamelijk letsel valt de eerste variant onder artikel 6 WVV en is sprake van een misdrijf⁶ dat bovendien kan worden bestraft met een gevangenisstraf oplopend tot vierenhalf jaar;⁷ negen jaar indien de schuld bestaat in roekeloosheid.⁸ Gevaarzettend verkeersgedrag zonder ernstige gevolgen viel tot voor kort enkel onder artikel 5 WVV en leverde hoogstens een overtreding op,⁹ die 'slechts' kon worden bestraft met een hechtenis van twee maanden.¹⁰ Deze bestraffing werd niet alleen te laag bevonden,¹¹ ook bracht de strafbaarstelling van artikel 5 WVV onvoldoende tot uiting welk concreet verwijt de dader precies werd gemaakt.¹² Betoogd werd dat een naar het Duitse § 315c StGB gemodelleerde strafbaarstelling uitkomst zou kunnen bieden en een brugfunctie zou kunnen vervullen tussen de verhoudingsgewijs lichte overtreding van artikel 5 WVV en het veel zwaardere misdrijf van artikel 6 WVV.¹³ Het nieuw geïntroduceerde artikel 5a WVV vertoont hiermee dan ook grote gelijkenissen. Niettemin zijn er ook cruciale redactionele verschillen en is op voorhand niet geheel duidelijk in hoeverre de Nederlandse wetgever de ratio van de Duitse strafbepaling volledig heeft willen incorporeren.

De uiteindelijk ingevoerde bepaling luidt als volgt (onze cursivering):

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 volgende gedragingen worden aangemerkt:
 - a. onvoldoende rechts houden op onoverzichtelijke plaatsen;
 - b. gevaarlijk inhalen;
 - c. negeren van een rood kruis;
 - d. over een vluchtstrook rijden waar dit niet is toegestaan;
 - e. inhalen voor of op een voetgangersoversteekplaats;
 - f. niet verlenen van voorrang;
 - g. overschrijden van de krachtens deze wet vastgestelde maximumsnelheid;
 - h. zeer dicht achter een ander voertuig rijden;
 - i. door rood licht rijden;
 - j. tegen de verkeersrichting inrijden;
 - k. tijdens het rijden een mobiel elektronisch apparaat vasthouden;
 - l. niet opvolgen van verkeersaanwijzingen van daartoe op grond van deze wet bevoegde personen;
 - m. overtreden van andere verkeersregels van soortgelijk belang als die onder a tot en met l genoemd.
2. Bij de toepassing van het eerste lid wordt mede in aanmerking genomen de mate waarin de verdachte verkeerde in de toestand, bedoeld in artikel 8, eerste, tweede, derde, vierde of vijfde lid.'

Wanneer deze bepaling wordt vergeleken met haar Duitse evenknie,¹⁴ dan valt op dat de opsomming van gedragingen in artikel 5a WVV, anders dan in Duitsland, niet limitatief is.¹⁵ Ook andere, maar in ernst soortgelijke gedragingen als genoemd onder a tot en met l kunnen het in ernstige mate schenden van de verkeersregels opleveren. Een dergelijke open formulering hoeft op zich nog niet bezwaarlijk te zijn,¹⁶ ware het niet dat de Nederlandse strafbepaling ook op een ander wezenlijk punt afwijkt, en dat is de beperktere reikwijdte van het vereiste opzet waardoor de strafbepaling een in potentie zeer ruim bereik krijgt. In de Duitse strafbepaling moet het opzet zien op het *grob verkehrswidrig*¹⁷ und

5. Van Maurik, p. 194; W.H. Vellinga, 'Aanscherping van de strafrechtelijke aansprakelijkheid voor ernstige verkeersdelicten', VR 2019/20, p. 82. Dit is in de parlementaire beraadslaging ook onderkend (zie *Kamerstukken II* 2018/19, 35086, nr. 6, p. 2).

6. Art. 178 lid 1 WVV.

7. Art. 175 lid 1 en 3 WVV.

8. Art. 175 lid 2 en 3 WVV.

9. Art. 178 lid 2 WVV.

10. Art. 177 lid 1 WVV.

11. H.D. Wolswijk, A. Postma & B.F. Keulen, *Ernstige verkeersdelicten*, WODC 2017, p. 373-374; *Kamerstukken II* 2018/19, 35086, nr. 3, p. 2-3.

12. Wolswijk e.a. 2017, p. 380. Vgl. *Kamerstukken II* 2018/19, 35086, nr. 6, p. 3 en 6 waar wordt gewezen op de behoefte aan *fair labelling* van verkeersdelicten.

13. Wolswijk e.a. 2017, p. 377, 380-383 en 399; *Kamerstukken II* 2018/19, 35086, nr. 3, p. 6 en 10. In deze zin reeds eerder W.H. Vellinga, 'Van mate van schuld: over ondergrens (en bovengrens) van de culpa in het Nederlandse strafrecht', in: *Preadviezen 2012 van de vereniging voor de vergelijkende studie van het recht van België en Nederland*, Den Haag: Boom Juridische uitgevers, p. 196-197.

14. De volledige tekst van deze strafbepaling wordt in par. 3 weergegeven.

15. In Duitsland worden de zeven vermelde gedragingen ook wel de 'sieben Todsünden' in het verkeer genoemd.

16. Zo ook Vellinga 2019, p. 86 die tegelijkertijd de vraag opwerpt (en impliciet ontkennend beantwoordt) of de opsomming in zijn huidige vorm wel noemenswaardig bijdraagt aan de verheldering van de gedragsnorm uit de eerste volzin van het eerste lid.

17. Een (Duitse) bestuurder handelt 'Grob verkehrswidrig' wanneer hij 'in besonders schwerem Maße' verkeersregels schendt en waardoor sprake is van 'ein besonders gefährliches Abweichen vom pflichtgemäßen Ver-

*rücksichtslos*¹⁸ verrichten van de verweten verkeersgedragingen. Bovendien dient de verkeersdeelnemer opzet te hebben op, of schuld te hebben aan, het daardoor in het leven geroepen gevaar.¹⁹ In artikel 5a WVV is dat anders. Het door die gedraging in het leven geroepen gevaar voor de overige verkeersdeelnemers is als geobjectiveerd bestanddeel uitdrukkelijk aan het schuldverband van de delictsomschrijving onttrokken.²⁰

In de Duitse strafbepaling ligt onmiskenbaar besloten dat de genoemde verkeersgedragingen alleen in aanmerking komen voor zover zij schromelijk in strijd zijn met hetgeen in het wegverkeer mag worden verwacht en zonder consideratie voor de overige verkeersdeelnemers zijn verricht. Dat vergt dus een bijkomende toets alvorens kan worden geconcludeerd dat de (verkeers)gedragsnorm daadwerkelijk is geschonden. Oftewel, het enkel verrichten van een van de (limitatief) genoemde gedragingen levert nog niet automatisch *grob verkehrswidrig und rücksichtslos* verkeersgedrag op. De totstandkoming van artikel 5a WVV creëerde aanvankelijk onduidelijkheid over de vraag of de Nederlandse wetgever eenzelfde zienswijze hanteerde, hetgeen hem op kritiek van Vellinga kwam te staan. Naar de letter van de wet bezien leken de in artikel 5a WVV genoemde gedragingen immers al per definitie het in ernstige mate overtreden van de verkeersregels op te leveren.²¹ Voor zover hierover onduidelijkheid mocht hebben bestaan, is die tijdens de latere parlementaire behandeling (grootendeels) weggenomen.

Over de strekking van het opzetvereiste in artikel 5a WVV wordt weliswaar opgemerkt dat deze beperkt blijft tot het verrichten van de delictsgedraging. Niettemin is het vereiste wel tweeledig. Het (voorwaardelijk) opzet dient zowel te zijn gericht op het overtreden van de verkeersregels als op het in ernstige mate schenden daarvan.²² Volgens Vellinga komt dat erop neer dat het enkel opzettelijk niet verlenen van voorrang of te hard rijden niet volstaat. Het opzet moet eveneens zijn gericht op het in ernstige mate schenden van de voorrangsverplichting dan wel op het in ernstige mate overschrijden van de maximumsnelheid.²³ Bij de beantwoording van de vraag of het opzet is gericht op het in

ernstige mate schenden van de verkeersregels moeten volgens de wetgever '[1] de aard en het samenstel van de gedragingen, [2] de omstandigheden waaronder deze werden verricht en [3] alle overige feitelijke omstandigheden van het geval' in ogenschouw worden genomen. Daaruit moet worden afgeleid dat de gedragingen, die elk op zichzelf een overtreding van een verkeersregel inhouden en in veel gevallen niet anders dan opzettelijk kunnen worden begaan, [4] in samenhang bezien [5] naar hun uiterlijke verschijningsvorm op opzettelijke ernstige overschrijding van de verkeersregels gericht zijn.²⁴ Die beoordeling is volgens de wetgever in hoge mate casuïstisch. Een echt sluitend antwoord op de vraag wanneer het opzet nu is gericht op het in ernstige mate schenden van de verkeersregels blijft daarmee achterwege. Deels is dat onoverkomelijk, maar voor een deelsterrein van het strafrecht waar het overschatten van het eigen kunnen en het onderschatten van gevaren eerder regel dan uitzondering is, zou iets meer houvast wenselijk zijn geweest. In paragraaf 4 doen wij daartoe dan ook een eerste aanzet.

3. De (onduidelijke) rol die rijden onder invloed (artikel 8 WVV) speelt

Volgens het tweede lid van artikel 5a WVV wordt bij de toepassing van het eerste lid, dus ten aanzien van de vraag of de verdachte artikel 5a WVV heeft 'overtreden', mede in aanmerking genomen de mate waarin deze – kort gezegd – onder invloed verkeerde. Het rijden onder invloed is als zodanig niet als afzonderlijke gedraging opgenomen in dat eerste lid. De reden hiervoor is dat het nemen van roesmiddelen (alcohol, drugs, medicatie, lachgas etc.) aan het besturen voorafgaat en bovendien reeds als zelfstandig misdrijf kan worden bestraft op grond van artikel 8 WVV, ook indien dit geen gevolgen heeft voor anderen.²⁵ Voorts is het rijden onder invloed (nog steeds²⁶) als zelfstandige strafverzwarringsgrond is opgenomen in artikel 175 WVV wanneer sprake is van aanmerkelijke schuld (lid 3) of roekeloosheid (lid 4) bij zeer gevaarlijk rijgedrag met ernstige gevolgen. Wel kan het rijden onder invloed volgens de minister meewegen bij het bepalen of er al dan niet sprake is van een overtreding van zeer gevaarlijk rijgedrag zonder gevolgen. Door een amendement van Kamerlid Van Dam²⁷ is in het tweede lid van artikel 5a WVV expliciet vastgelegd dat alcohol- en middelengebruik door de rechter expliciet wordt betrokken bij de vaststelling dat sprake is van zeer gevaarlijk rijgedrag zonder gevolgen (en daarmee dus ook van roekeloosheid). Hiermee wordt tot uitdrukking gebracht dat zeer

halten' (OLG Koblenz, Beschluss van 19 december 2017 – 2 OLG 6 Ss 138/17).

18. Een Duitse dader handelt 'rücksichtslos' wanneer hij handelt 'aus eigensüchtigen Gründen, insbesondere um des eigenen ungehinderten schnelleren Vorwärtstommens' (Janiszewski/Jagow/Burmann, *StVR*, 18. Aufl. 2004, § 315 c StGB, Rn. 19.). Daarvoor moet in de regel 'ein überdurchschnittliches Fehlverhalten festgestellt werden, welches von einer besonders verwerflichen Gesinnung geprägt sein muss' (OLG Koblenz, VerkMitt 1977 Nr. 105; OLG Düsseldorf, VRS 79, 370 en OLG Koblenz, Beschluss van 17 maart 2016 – 2 OLG 4 Ss 18/16).

19. Vellinga 2019, p. 84. Voor de culpoze variant geldt een lager strafmaximum van twee in plaats van vijf jaar gevangenisstraf.

20. *Kamerstukken II* 2018/19, 35086, nr. 3, p. 12; *Kamerstukken II* 2018/19, 35086, nr. 6, p. 11; Van Maurik 2020, p. 196; (kritisch) Vellinga 2019, p. 88.

21. Kritisch hierover: Vellinga 2019, p. 84-85.

22. *Kamerstukken II* 2018/19, 35086, nr. 6, p. 11; Van Maurik 2020, p. 195; Vellinga 2019, p. 87.

23. Vellinga 2019, p. 87.

24. *Kamerstukken II* 2018/19, 35086, nr. 6, p. 11 (onze cursivering en nummering). Nogmaals bevestigd in: *Kamerstukken I* 2019/20, 35086, C, p. 5.

25. *Kamerstukken II* 2018/19, 35086, nr. 3, p. 13.

26. Zie daarover nader par.6.

27. *Kamerstukken II* 2018/19, 35086, nr. 8.

gevaarlijk verkeersgedrag dat plaatsvindt terwijl de bestuurder onder invloed verkeert, een zeer afkeurenswaardige factor vormt. De vraag is echter wel op welke wijze dit kan meewegen in de beoordeling. Uit de systematiek van artikel 5a WVV volgt dat het hier weliswaar gaat om een omstandigheid *maaronder* het verkeersgevaarlijke gedrag plaatsvindt, maar dat die omstandigheid tegelijkertijd wel medebepalend is voor de ernstige mate *maarin* de verkeersregels worden geschonden. De toelichting op het amendement vermeldt slechts *dat* het besturen van een motorrijtuig terwijl iemand ernstig onder invloed is zwaar weegt bij de beoordeling van het gevaarlijke rijgedrag, maar exact *hoe* blijft onduidelijk. In het Duitse § 315c StGB is een zelfstandige strafbaarstelling opgenomen voor het onder invloed veroorzaken van gevaar op de weg. Daarmee kent dit artikel – anders dan artikel 5a WVV – *twee varianten* van gevaarlijk verkeersgedrag. Het eerste lid criminaliseert de bestuurder die deelneemt aan het verkeer terwijl hij daartoe als gevolg van het onder invloed zijn of een geestelijke of lichamelijke beperking niet in staat kan worden geacht, en hij zodoende ernstig gevaar voor anderen in het leven roept. In het tweede lid zijn vervolgens, *als alternatief* voor de situatie uit het eerste lid, de gedragingen strafbaar gesteld die bij ons in artikel 5a lid 1 WVV zijn opgenomen.

‘1. Wer im Straßenverkehr

1. ein Fahrzeug führt, obwohl er
 - a. *infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel* oder
 - b. *infolge geistiger oder körperlicher Mängel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen, oder*
2. *grob verkehrswidrig und rücksichtslos*
 - a. die Vorfahrt nicht beachtet,
 - b. falsch überholt oder sonst bei Überholvorgängen falsch fährt,
 - c. an Fußgängerüberwegen falsch fährt,
 - d. an unübersichtlichen Stellen, an Straßenkreuzungen, Straßeneinmündungen oder Bahnübergängen zu schnell fährt,
 - e. an unübersichtlichen Stellen nicht die rechte Seite der Fahrbahn einhält,
 - f. auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen wendet, rückwärts oder entgegen der Fahrtrichtung fährt oder dies versucht oder
 - g. haltende oder liegengebliebene Fahrzeuge nicht auf ausreichende Entfernung kenntlich macht, obwohl das zur Sicherung des Verkehrs erforderlich ist, und **dadurch** Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet, wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

2. In den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 ist der Versuch strafbar.

3. Wer in den Fällen des Absatzes 1

1. die Gefahr fahrlässig verursacht oder
2. fahrlässig handelt und die Gefahr fahrlässig verursacht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.’

§ 316 StGB, waarin rijden onder invloed als zelfstandig delict is opgenomen, is weer aan deze bepaling gelinkt.

- ‘1. Wer im Verkehr (§§ 315 bis 315e) ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen, wird mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bestraft, wenn die Tat nicht in § 315a oder § 315c mit Strafe bedroht ist.
2. Nach Absatz 1 wird auch bestraft, wer die Tat fahrlässig begeht.’

Uit deze wettelijke systematiek vloeit voort dat het (iets abstractere) gevaarzettingsdelict van § 316 StGB opgaat in het (meer concrete) gevaarzettingsdelict van § 315c StGB dat een hoger strafmaximum kent en dat, voor wat betreft de strafbaarstelling van gevaarlijk verkeersgedrag zonder gevolgen, twee varianten zijn te onderscheiden, waarbij de doorwerking van het onder invloed zijn op beoordeling van het gevaarlijke rijgedrag ook aanstonds duidelijk is. Hoewel modellering van de Nederlandse regeling naar Duits voorbeeld wellicht aansprekender zou zijn geweest, kan het tweede lid van artikel 5a WVV zo worden uitgelegd dat een bestuurder die onder invloed een samenstel van de in artikel 5a WVV genoemde gedragingen verricht, door zijn gebrek aan controle (dat vanzelfsprekend groter wordt naarmate er meer of zwaardere roesmiddelen zijn genuttigd), eerder ‘in ernstige mate’ de verkeersregels schendt dan een nuchtere bestuurder. Hij heeft immers minder controle over zijn voertuig en zijn alertheid en reactievermogen zijn verminderd. Alsdan zullen – ook al staat dat niet met zoveel woorden in artikel 5a WVV – de roesmiddelen toch enigszins moeten hebben bijgedragen aan de ontstane gevaarlijke situatie, wil het bepaalde in het tweede lid ‘doorwerken’ in de vaststelling dat de verkeersregels in ernstige mate zijn geschonden. De verdachte moet niet alleen onder invloed zijn, de roesmiddelen moeten ook daadwerkelijk van invloed zijn geweest op zijn rijgedrag. Dat vergt dus meer dan een louter (verondersteld) negatief effect op diens rijvermogen. Evident is dat vanaf een bepaalde hoeveelheid eenvoudig door de rechter zal kunnen worden aangenomen dat de roesmiddelen niet enkel hebben bijgedragen aan het schenden van de verkeersregels, maar tevens aan het in ernstige mate schenden daarvan omdat de mate van intoxicatie simpelweg te groot is om geen uitwerking te hebben op het rijgedrag van de betrokkene. Dit neemt evenwel niet weg dat – strikt genomen – de verkeersgedragingen nu eenmaal zijn begaan en dat die, qua objectieve ernst en in het licht van artikel 5a WVV bezien, niet ‘ernstiger’ worden wanneer zij onder invloed zijn begaan. De gevaarlijkheid van de inhaalge-

draging ligt in die gedraging zelf besloten. Ook het te hard rijden, het negeren van een rood kruis of het over de vluchtstrook rijden, neemt niet in ernst toe indien de bestuurder heeft gedronken. Een overschrijding van de maximumsnelheid met 30 kilometer per uur blijft een overschrijding van 30 kilometer per uur, ongeacht of de bestuurder nu heeft gedronken of niet.

Overigens moet het belang van de factor drank niet worden overschat, in die zin dat – gelet op de door de wetgever genoemde voorbeelden²⁸ en de in dit artikel weergegeven Duitse voorbeelden – veelal ook zonder de factor drank al tot het oordeel zou kunnen worden gekomen dat de verkeersregels (opzettelijk) in ernstige mate zijn geschonden; de feitenrechter moet het zich wat dat betreft ook niet onnodig moeilijk maken. Strafbaarheid zou bijvoorbeeld onder het nieuwe artikel 5a WVV al kunnen worden aangenomen wanneer een bestuurder gevaarlijk inhaalt via de vluchtstrook, over de vluchtstrook rijdt, de maximumsnelheid overschrijdt en door rood licht rijdt.²⁹

4. Een passende uitleg van artikel 5a WVV

De voorgaande twee paragrafen laten zien dat de afbakening van de grenzen van de aansprakelijkheid onder artikel 5a WVV nog niet is uitgekristalliseerd en dat de reikwijdte van deze strafbepaling in potentie ruim is. Desalniettemin wordt in de memorie van toelichting expliciet gesteld dat artikel 5a WVV is bedoeld voor een beperkt aantal zaken waarin sprake is van zeer ernstige verkeersdelicten.³⁰ In dit onderdeel zetten wij daarom uiteen hoe de verschillende facetten van artikel 5a WVV (en in het verlengde daarvan de roekeloosheid) onzes inziens moeten worden uitgelegd om recht te doen aan de doelstelling van artikel 5a WVV: het effectief aanpakken van asociaal verkeersgedrag zonder daarin door te slaan en elke aaneenschakeling van verkeersovertredingen afdoende te achten. Daarmee trachten wij de rechtspraktijk te voorzien van een handzaam en eenvoudig te raadplegen overzicht voor eventuele lastige interpretatiekwesaties die zich bij de uitleg van dit nieuwe (en tamelijk complexe) artikel kunnen (en zullen) gaan voordoen.³¹

De verkeersregels in ernstige mate schenden

Artikel 5a WVV vergt, gezien het feit dat over verkeersregels wordt gesproken, weliswaar de schending van meerdere verkeersregels of meerdere schendingen van dezelfde verkeersregel – de memorie van toelichting

sprekt van een ‘samenstel van gedragingen’³² –, maar dat neemt niet weg dat het kortstondig verrichten van twee van de opgesomde (of daarmee gelijk te stellen) verkeersgedragingen of het herhaaldelijk of langdurig verrichten van dezelfde verkeersgedraging in principe volstaat, zolang ‘de verkeersregels’ maar in ernstige mate (opzettelijk) zijn geschonden.³³ Daarmee ligt de drempel voor aansprakelijkheid niet bijzonder hoog. Veel van de genoemde gedragingen kunnen, afhankelijk van de duur waarmee en de omstandigheden waaronder zij zijn begaan, zeer ernstig en gevaarzettend zijn, maar dat hoeft, anders dan de wettekst en wetsgeschiedenis suggereren, niet zonder meer het geval te zijn, denk bijvoorbeeld aan het onder g genoemde overschrijden van de maximumsnelheid. Of alle opgesomde gedragingen daadwerkelijk het (faire) label ‘het in ernstige mate schenden van de verkeersregels’ rechtvaardigen, kan daarom worden betwijfeld. Ook bij de knip die in de delictsomschrijving wordt aangebracht tussen de opzettelijke ernstige schending van de verkeersregels enerzijds en het geobjectiveerde gevaar dat door die schending in het leven wordt geroepen anderzijds, kunnen vraagtekens worden geplaatst. Beide aspecten lijken sterk met elkaar vervlochten en niet zo eenvoudig te ontkoppelen als de wetgever doet voorkomen. Of een schending van de verkeersregels ernstig is, hangt allereerst af van het gevaar dat daardoor in het leven wordt geroepen en voorts van het feit of de verdachte zich daarvan bewust was of had moeten zijn. Het ondanks die kennis toch volharden in het verkeersgedrag maakt dat gedrag laakbaar en strafwaardig.³⁴ Daarmee komt het aan op de omstandigheden waaronder die gedraging is begaan, zoals de locatie, het tijdstip, de weersomstandigheden etc., de kennis die de verdachte daarvan had, en – dus toch – of de betrokkene onder invloed verkeerde. De ernst van de schending wordt aldus mede gekleurd door de mate waarin de verdachte bijvoorbeeld rekening moest houden met de aanwezigheid van andere verkeersdeelnemers. In die aanwezigheid schuilt immers het gevaar en daarmee de ernst van de schending.

In de memorie van toelichting wordt gesteld dat artikel 5a WVV de mogelijkheid biedt een passende straf op te leggen in die gevallen waarin de bestuurder ‘een buitengewoon ernstig verwijt kan worden gemaakt’ doordat hij opzettelijk in ernstige mate verkeersregels overtreedt terwijl daarvan levensgevaar of gevaar voor zwaar lichamelijk letsel te duchten is.³⁵ Elders wordt opgemerkt dat de wetgever (vooral) aaneengesloten of

28. Die toch voornamelijk bestaan uit aaneengesloten ernstige verkeersovertredingen.

29. Rb. Gelderland 16 november 2020, ECLI:NL:RBGEL:2020:6133.

30. *Kamerstukken II* 2018/19, 35086, nr. 3, p. 10.

31. Ook T. Blom, ‘Roekeloosheid opnieuw beoordeeld’, *DD* 2020/30, p. 405 stelt dat art. 5a WVV op onderdelen nog de nodige verduidelijking behoeft.

32. *Kamerstukken II* 2018/19, 35086, nr. 3, p. 13.

33. ‘Het delict wordt volvoerd door in ieder geval een of meer van de genoemde gedragingen te verrichten. Dit moet op een zodanige manier geschieden dat kan worden gezegd dat de verdachte, doordat hij zich aldus heeft gedragen, opzettelijk in ernstige mate de verkeersregels heeft geschonden, terwijl daarvan levensgevaar of gevaar voor zwaar lichamelijk letsel te duchten is geweest.’ (*Kamerstukken II* 2018/19, 35086, nr. 3, p. 11).

34. Zie in dit verband het ‘te duchten gevaar’-vereiste ‘voorzienbaarheid’ onder de kop ‘Indien daarvan levensgevaar of gevaar voor zwaar lichamelijk letsel voor een ander is te duchten’ hieronder.

35. *Kamerstukken II* 2018/19, 35086, nr. 6, p. 6.

volgtijdelijke ernstige verkeersovertredingen op het oog heeft gehad.³⁶ Het uiteindelijke oordeel hierover is aan de rechter,³⁷ in welk kader de minister opmerkt dat aan het bewijs van de gedragingen van artikel 5a WVV stevige eisen mogen worden gesteld.³⁸ Ook de aan het slot van paragraaf 2 opgenomen opsomming van maar liefst vijf in acht te nemen gezichtspunten, duidt daarop en biedt bovendien meer dan voldoende ruimte om minder ernstige reeksen van overtredingen buiten het bereik van artikel 5a WVV te houden. Het is uiteindelijk zaak de wegpiraat, of *Verkehrswidrig* zoals de Duitsers hem noemen, die door zijn rijgedrag (net) geen brokken maakt toch adequaat te kunnen bestraffen. Met de term *Verkehrswidrig* wordt in het Duitse recht de bestuurder getypeerd die zich ‘durch grob verkehrswidrige und rücksichtslose Verhaltensweise Leib und Leben anderer Menschen oder fremde Sachen (von bedeutendem Wert) gefährdet’.³⁹ Nu artikel 5a WVV als (min of meer) equivalent van § 315c StGB kan worden gezien en het tweede lid van artikel 175 WVV expliciet bepaalt dat van roekeloosheid in elk geval sprake is als het gedrag tevens als een overtreding van artikel 5a lid 1 WVV kan worden aangemerkt, zou kunnen worden gesteld dat artikel 5a WVV zich richt op de wegpiraat. Daarmee komt de omschrijving die Keijzer ooit gaf van roekeloosheid weer in beeld.⁴⁰ Volgens hem moet roekeloosheid niet worden gezocht in een bepaald type misdraging, maar in een bepaalde attitude, bestaande uit ‘laakbare onverschilligheid jegens medeweggebruikers’.⁴¹ Het wordt afwachten of de Hoge Raad zich ook meer in die richting gaat bewegen.

Gezien het voorgaande kan worden betoogd dat het vereiste samenstel van gedragingen qua ernst, duur en samenhang van een zeker gewicht moet zijn om de kwalificatie van artikel 5a WVV te kunnen dragen. Dat sluit ook aan bij de ratio van de strafbaarstelling. Een opeenvolging van meerdere relatief op zichzelf staande in artikel 5a WVV genoemde gedragingen volstaat dus niet. Daar komt bij dat, niettegenstaande het feit dat het door de gedragingen gecreëerde gevaar een geobjectiveerd bestanddeel is, het in ernstige mate schenden van de verkeersregels altijd, zoals Vellinga het formuleert en in het voorgaande ook is betoogd, is gerelateerd aan het gevaar dat in de concrete omstandigheden van het geval in die overtredingen besloten ligt.⁴² In de memorie van toelichting worden als voorbeeld genoemd het meerdere

malen negeren van een rood kruis, meerdere keren door rood licht rijden, gedurende een langere periode met een (veel) te hoge snelheid rijden, enzovoort. De vaststelling van dergelijk rijgedrag zal ook op een samenstel van verschillende gedragingen kunnen berusten. Daarbij kan worden gedacht aan een combinatie van gedragingen zoals een aanzienlijke overschrijding van de maximumsnelheid, rode lichten negeren, zich op de verkeerde weghelft begeven en ook nog een mobiele telefoon vasthouden, terwijl zeer goed voorstelbaar was dat een (dodelijk) ongeval kon plaatsvinden. Ook de Duitse zienswijze kan hier goede aanknopingspunten bieden:

‘Ein grob verkehrswidriges Verhalten liegt dann vor, wenn objektiv besonders gefährlich gegen Verkehrsvorschriften verstoßen wird, also ein besonders gefährliches Abweichen vom pflichtgemäßen Verhalten eines Kraftfahrers gegeben ist, welches die Sicherheit des Straßenverkehrs erheblich beeinträchtigt.’⁴³

Een ‘aanzienlijke invloed op de veiligheid van het wegverkeer’ daar gaat het om. Voor de feitenrechter is het hier dus zaak precieze en concrete vaststellingen te doen omtrent de concrete omstandigheden van het geval, zodat dit op bijzonder gevaarlijke wijze afwijken van de gedragsstandaard in het verkeer goed tot uitdrukking komt. Ter vergelijking een aantal nuttige Duitse voorbeelden: rechts inhalen op de snelweg, inhalen in een onoverzichtelijke bocht, met te hoge snelheid op een voetgangersoversteekplaats afrijden, zonder rekening te houden met het kruisende verkeer met flinke snelheid een regennatte kruising oprijden en vanaf een parkeerplaats langs de snelweg weer de snelweg oprijden zonder het aanwezige doorgaande verkeer voorrang te verlenen.⁴⁴

Het opzet, dat zowel gericht moet zijn op het overtreden van een of meer verkeersregels als op het in ernstige mate schenden van die regel(s)

Dit duidt in principe op bewuste schuld in de zin van het bewust nemen van (grote) risico’s door opzettelijk belangrijke verkeersregels te schenden. Voorwaardelijk opzet is hier toereikend. Nu het overtreden van verkeersregels doorgaans niet per ongeluk zal geschieden, heeft het op het ‘in ernstige mate schenden van de regels’ gerichte opzet hier de meeste betekenis. Bij het antwoord op de vraag of sprake was van opzet op het in ernstige mate schenden van de verkeersregels moeten de aard en het samenstel van de gedragingen, de omstan-

36. Kamerstukken II 2018/19, 35086, nr. 3, p. 5; Kamerstukken I 2019/20, 35086, C, p. 2.

37. Kamerstukken II 2018/19, 35086, nr. 6, p. 13.

38. Kamerstukken II 2018/19, 35086, nr. 3, p. 11.

39. H. Janker, ‘Strafrecht gegen Verkehrswidriges. Rechtliche und rechtspolitische Aspekte’, SVR 4/2005, p. 121-126.

40. Maar die als gevolg van de ongelukkige opzet van art. 175 WVV (zie de aangehaalde woorden van Buruma in par. 6) niet kon worden omarmd.

41. Noot onder HR 3 december 2013, ECLI:NL:HR:2013:1554, NJ 2014/30. Dogmatisch bezien is roekeloosheid niet een aspect van de objectieve zijde van onvoorzichtigheid (gevaarlijk gedrag), maar van de subjectieve zijde: gebrek aan bezinning, aldus Keijzer.

42. Vellinga 2019, p. 86. Ook Blom 2020, p. 405 meent dat niet elk samenstel van in art. 5a WVV genoemde gedragingen automatisch als het ‘in

ernstige mate’ schenden van de verkeersregels kan worden aangemerkt. Dat oordeel hangt af van de omstandigheden van het geval.

43. BGHSt 5, 392, OLG Köln, DAR 1992, 469; Janiszewski/Jagow/Burmman, a.a.O. [o. Fn. 4], Rn. 18; Schönke/Schröder/Cramer/Sternberg-Lieben, a.a.O. [o. Fn. 5], Rn. 29. Voorbeelden: inhalen bij zeer slecht zicht (OLG Koblenz VRS 52, 39) en het met hoge snelheid naderen van een zebrapad (OLG Düsseldorf VM 74, 37).

44. Het overzicht is afkomstig uit C. Krumm ‘Verkehrswidriges und rücksichtsloses Verhalten?’, SVR 1/2005. Daarin vindt u uiteraard ook de vindplaatsen van de afzonderlijke uitspraken waaraan de voorbeelden zijn ontleend.

digheden waaronder deze werden verricht en alle overige feitelijke omstandigheden van het geval in ogenschouw worden genomen. Daaruit moet worden afgeleid dat de gedragingen, die elk op zichzelf een overtreding van een verkeersregel inhouden en in veel gevallen niet anders dan opzettelijk kunnen worden begaan, in samenhang bezien naar hun uiterlijke verschijningsvorm op opzettelijke ernstige overschrijding van de verkeersregels zijn gericht. Op grond van de omstandigheden waaronder en de wijze waarop de betreffende verkeersgedragingen zijn verricht (tijdstip, drukte, plaats etc.), zal uiteindelijk moeten worden beoordeeld of minst genomen de reële kans is aanvaard.⁴⁵ Zou ‘speedrijder’ Neil van der L.,⁴⁶ die met een gemiddelde snelheid van zo’n 200 km/uur over een lange afstand over de vluchstrook reed, als hij destijds na het weer invoegen niet achterop een auto zou zijn geklapt en daarbij een slachtoffer had gemaakt, zonder meer opzettelijk in ernstige mate de verkeersregels hebben geschonden? Waarschijnlijk wel. Hetzelfde heeft te gelden voor de twee veroordeelden in de bekende ‘Nijmeegse scooterzaak’.⁴⁷ Zouden zij op de bewuste kruising het slachtoffer niet hebben geschept, dan zou ook hun rijgedrag⁴⁸ (onder meer bestaande uit het met een veel te hoge snelheid in het centrum van Nijmegen over het trottoir scheuren en door rood licht een kruising oprijden) thans probleemloos onder artikel 5a WVV kunnen worden geschaard.

Indien daarvan levensgevaar of gevaar voor zwaar lichamelijk letsel voor een ander is te duchten

De ernst van de schending is overigens niet los te zien van de aard en de omvang van het gevaar. Artikel 5a WVV kan worden gezien als een concreet gevaarzettingsdelict. Om het geobjectiveerde bestanddeel te kunnen vervullen, moet dat risico zich ook daadwerkelijk hebben aangediend en moet er dus een concreet gevaar voor dodelijk of zwaar lichamelijk letsel van een ander zijn geweest.⁴⁹ Dit gaat overigens niet zover dat er – zoals met betrekking tot het Duitse § 315c StGB wel wordt vereist – sprake dient te zijn geweest van een *Beinahe-Unfall* (bijna-ongeluk)⁵⁰. Anders gezegd: het gevaar hoeft zich (nog) niet daadwerkelijk te hebben

verwezenlijkt.⁵¹ Voldoende is (reeds) dat het gevaar naar algemene ervaringsregels (‘ex-ante’) voorzienbaar is.⁵² Als het gaat om een opzettelijke zeer ernstige schending van de verkeersregels, dan zal doorgaans het ontstaan van gevaar wel voorzienbaar zijn indien er andere verkeersdeelnemers in de buurt zijn.⁵³ Concreet betekent dit dat de afwezigheid van overige verkeersdeelnemers (en eventuele andere inzittenden in het voertuig van de verdachte zelf⁵⁴) in de weg staat aan een veroordeling op basis van artikel 5a WVV.⁵⁵ Echter, ook voor de beoordeling van de ernst van de schending van de verkeersregels *an sich* is dat gevaar relevant. Die ernst is zoals gezegd geen losstaand gegeven, maar wordt bepaald door de bredere context waarin de verweten gedragingen plaatsvinden en dus door het gevaar dat – als er andere verkeersdeelnemers (of andere inzittenden) zouden zijn – in het leven zou zijn geroepen. Dat hypothetische gevaar werkt dus door in de beoordeling van de ernst van de regelschending en is vooral van belang voor situaties waarin het gevaar zich niet alleen heeft geconcretiseerd (art. 5a WVV), maar de noodlottige gevolgen ook daadwerkelijk zijn ingetreden (art. 6 WVV). Indien het concrete gevaar achteraf gezien heeft ontbroken, dan ontspringt de verdachte bij een vervolging op basis van artikel 5a WVV om die reden al de dans en is een verdere dogmatische exercitie over de ernst van de begane verkeersovertredingen overbodig. Dat is anders indien het verweten gedrag resulteert in dodelijk of zwaar lichamelijk letsel. In dat geval is, volgens de wetgever, met het verrichten van de artikel 5a WVV-gedragingen ook automatisch de roekeloosheid van die gedragingen gegeven.⁵⁶ Voor die situaties is het dus van zwaarwegend belang of de ernstige schending met het verrichten van twee of meer van de opgesomde gedragingen is gegeven (bijvoorbeeld het niet handsfree bellen tijdens het te hard rijden) of dat die ernst nog niet op voorhand vaststaat maar moet worden gerelateerd aan het concrete gevaar.

In paragraaf 6 zal nader op deze doorwerking van artikel 5a WVV op de invulling van roekeloosheid worden ingegaan. In het navolgende zal echter eerst worden

45. Voor een goed voorbeeld zie Rb. Noord-Nederland 24 september 2020, ECLI:NL:RBNNE:2020:3303.

46. Hof Arnhem-Leeuwarden 31 oktober 2017, ECLI:NL:GHARL:2017:9380.

47. HR 17 december 2013, ECLI:NL:HR:2013:1964, NJ 2014/514 m.nt. P.A.M. Mevis (Nijmeegse Scooter I) en HR 20 februari 2018, ECLI:NL:HR:2018:241, NJ 2019/73 m.nt. P.A.M. Mevis (Nijmeegse Scooter II).

48. Dat destijds vreemd genoeg niet als roekeloos is bestempeld.

49. Zo ook Vellinga 2019, p. 88.

50. ‘§ 315c Abs. 1 StGB setzt voraus, dass eine der dort genannten Tathandlungen über die ihr innewohnende latente Gefährlichkeit hinaus im Hinblick auf einen bestimmten Vorgang in eine kritische Verkehrssituation geführt hat, in der die Sicherheit einer bestimmten Person oder Sache so stark beeinträchtigt war, dass es nur noch vom Zufall abhing, ob das Rechtsgut verletzt wurde oder nicht. Erforderlich ist ein “Beinahe-Unfall”, also ein Geschehen, bei dem ein unbeteiligter Beobachter zu der Einschätzung gelangt, “das sei noch einmal gut gegangen”.’ (Onder andere BGH 4 StR 61/17 – Beschluss van 27 april 2017 (LG Berlin)).

51. Vgl. BGH 4 StR 598/99 – Beschluss van 13 januari 2000 (LG Cottbus).

52. Bijvoorbeeld HR 5 oktober 2010, ECLI:NL:HR:2010:BN1700. Zie voorts de interessante conclusie van A-G Hartevelde, ECLI:NL:PHR:2015:1943 (vanaf punt 3.9).

53. Zie in dit verband ook Rb. Gelderland 16 november 2020, ECLI:NL:RBGEL:2020:6133: ‘het was druk op de weg en de ochtendspits kwam al op gang’.

54. Ook deze inzittenden vallen onder de reikwijdte van de bescherming van art. 5a WVV. Enkel de verdachte zelf is uitgezonderd.

55. *Kamerstukken II* 2018/19, 35086, nr. 3, p. 13. Zie in dit verband ook BGH 4 StR 469/17 – Beschluss van 15 maart 2018 (LG Bremen): ‘Der Tatbestand des § 315c Abs. 1 StGB setzt voraus, dass die unter einer der verschiedenen Begehungsvarianten zu subsumierende Tathandlung zu einer konkreten Gefahr für Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert geführt hat. Wie dem Wortlaut der Norm (“und dadurch”) zu entnehmen ist, muss ein innerer Zusammenhang zwischen der herbeigeführten Gefahr und den mit den verschiedenen Tatbestandsalternativen typischerweise verbundenen Risiken in der Weise bestehen, dass sich in der eingetretenen Gefahrenlage gerade das spezifische Risiko der Tathandlung verwirklicht hat.’

56. Zie art. 175 lid 2, WVV en *Kamerstukken II* 2018/19, 35086, nr. 3.

ingegaan op de recent verschenen jurisprudentie over artikel 5a WVV. Hoe komt de feitenrechter tot het vereiste samenstel van gedragingen en de benodigde ernstige schending van de verkeersregels? En wordt de ondergrens van artikel 5a WVV ook opgezocht of blijft de toepassing voornamelijk beperkt tot ‘evidente’ gevallen?

5. De eerste artikel 5a WVV-jurisprudentie

Aan het slot van haar artikel in *Ars Aequi* van februari 2020 spreekt Van Maurik de vrees uit dat de wrange conclusie van de invoering van het nieuwe artikel 5a WVV wel eens zou kunnen zijn dat de winst van deze introductie in gevallen waarin het gevaarlijke rijgedrag zonder gevolgen is gebleven, zeer beperkt blijft.⁵⁷ Waar discussie mogelijk is over de vraag of de materieelrechtelijke drempel voor aansprakelijkheid niet aan de (te) lage kant is, vergt artikel 5a WVV – en dat wordt door de minister ook nadrukkelijk onderschreven – dat het verweten samenstel verkeersgedragingen onomstotelijk wordt vastgesteld. Dat vergt gedegen feitenonderzoek, en het is, zoals Van Maurik terecht aanstipt, maar zeer de vraag of daartoe zal worden overgegaan in gevallen waarin er geen slachtoffers te betreuren zijn. Zonder (aanvullend) technisch onderzoek, persoonlijke waarnemingen van opsporingsambtenaren en/of audiovisuele registraties vanuit politievoertuigen, zal de bewijslast veelal niet worden gehaald. Ooggetuigenverslagen zullen ontbreken, onbetrouwbaar zijn of anderszins onvoldoende uitsluitel bieden. In haar optiek zit de meerwaarde van artikel 5a WVV daarom wellicht meer in de vereenvoudiging van de bewijslast van dood of ernstig lichamelijk letsel door schuld in het verkeer, al dan niet bestaande in roekeloosheid, dan in de zelfstandige strafbaarstelling van gevaarlijk rijgedrag zonder gevolgen.⁵⁸ Inmiddels druppelt de eerste jurisprudentie over artikel 5a WVV langzaam binnen en die ziet zonder uitzondering op gevaarlijk rijgedrag dat *zonder ernstige gevolgen* is gebleven. De vraag naar de impact van artikel 5a WVV op de vaststelling van roekeloosheid kan daardoor nog niet worden beantwoord. Het angstbeeld van Van Maurik lijkt op basis van die jurisprudentie voornamelijk geen werkelijkheid te worden. Ook voor gevallen waarin ernstige gevolgen zijn uitgebleven, heeft artikel 5a WVV als zelfstandige strafbaarstelling toegevoegde waarde en komt het tot veroordelingen. Belangrijke kanttekening daarbij is dat dit voor een groot deel samenhangt met de aard van de door ons aangetroffen zaken. Nagenoeg alle gevonden artikel 5a WVV-zaken

(vijf⁵⁹ van de zeven⁶⁰) zien op situaties waarin de verdachte zonder succes heeft geprobeerd om aan de politie te ontkomen. De door Van Maurik gesignaleerde bewijsproblematiek speelt daar niet omdat er een op ambtsead opgemaakt proces-verbaal van de eigen waarnemingen van (doorgaans) twee opsporingsambtenaren ligt waarin een veelvoud aan (ernstige) verkeersovertredingen wordt opgesomd. Zonder die verklaringen zou het bewijs naar verwachting lastiger te leveren zijn. Voor een bewezenverklaring van artikel 5a WVV is de aard, duur en frequentie van de verkeersovertredingen en de daartussen bestaande samenhang immers van groot belang.

Wat direct opvalt, maar tegelijkertijd niet verbaast, is dat de rechter de verweten gedragingen en de omstandigheden waaronder zij zijn begaan zeer uitvoerig schetst. Het samenstel van gedragingen en – ook opvallend – de samenhang met andere aan de verdachte verweten gedragingen, komt in de bewijsoverwegingen (en de strafmotivering) duidelijk tot uiting. Wij hebben slechts twee zaken aangetroffen waarin enkel artikel 5a WVV gerelateerde verkeersfeiten op de tenlastelegging stonden.⁶¹ In meerdere van de door ons aangetroffen zaken maakt het samenstel van gedragingen dat tezamen het misdrijf van artikel 5a WVV oplevert, op zijn beurt weer onderdeel uit van een bredere set aan strafbare feiten of vloeien zij daaruit voort, zoals het geval is bij het proberen te ontkomen aan de politie. Ook dat is niet verbazingwekkend, nu de aanwezigheid van de politie veelal de directe aanleiding vormt voor de verweten verkeersgedragingen en het bewijs van het gevaarlijke karakter daarvan, zoals gezegd, eenvoudig kan worden gebaseerd op de op ambtsead opgemaakte processen-verbaal van de waarnemingen van de achtervolgende agenten.

Omdat artikel 5a WVV een nieuwe strafbepaling is, geven meerdere feitenrechters expliciet aan daarin aanleiding te zien om de bewezenverklaring (en soms gedeeltelijke vrijspraak) uitvoeriger te motiveren. De feitenrechter gaat daarbij in veel gevallen secuur de volgende vragen af: (a) of de verdachte de verkeersregels heeft geschonden, (b) of hij dat in ernstige mate heeft gedaan, (c) of hij dat opzettelijk heeft gedaan en (d) of daardoor gevaar was te duchten voor zwaar lichamelijk letsel of het leven van anderen. Duidelijk is dat niet iedere door het openbaar ministerie gestelde verkeersovertreding door de rechter wordt gevolgd. Zo oordeelde de rechtbank Den Haag dat het onnodig langzaam

57. Van Maurik 2020, p. 198. Ook Vellinga 2019, p. 92 is sceptisch.

58. Van Maurik 2020, p. 198.

59. Rb. Rotterdam 1 juli 2020, ECLI:NL:RBROT:2020:5759 (de bewezenverklaring van art. 5a WVV wordt hierin niet nader uitgewerkt, maar uit de tenlastelegging blijkt dat de art. 5a WVV-gedragingen deels overlappen met de gedragingen die de poging tot doodslag op een tweetal agenten opleverde); Rb. Midden-Nederland 1 september 2020,

ECLI:NL:RBMNE:2020:3616; Rb. Noord-Nederland 24 september 2020, ECLI:NL:RBNNE:2020:3303; Rb. Rotterdam 6 november 2020, ECLI:NL:RBROT:2020:10586; Rb. Gelderland 16 november 2020, ECLI:NL:RBGEL:2020:6133.

60. Het onderzoek is eind december 2020 afgerond. Alle gevonden uitspraken zijn van rechtbanken. Arresten van gerechtshoven waren nog niet voorhanden.

61. Rb. Den Haag 22 september 2020, ECLI:NL:RBDHA:2020:9078 (in combinatie met art. 8 WVV) en Rb. Den Haag 30 oktober 2020, ECLI:NL:RBDHA:2020:11894 (in beide zaken was subsidiair art. 5 WVV ten laste gelegd).

rijden en/of stilzetten van de auto op de provinciale weg⁶² *an sich* niet in strijd is met enige verkeersregel.⁶³ In een andere zaak werd de verdachte door diezelfde rechtbank gedeeltelijk vrijgesproken van de verweten schending van de verkeersregels bestaande uit het herhaaldelijk gevaarlijk en rechts inhalen, nu één van die inhaalmanoeuvres rechts langszij plaatsvond ter hoogte van een blokmarkering en daardoor niet in strijd was met de verkeersregels.⁶⁴ Gezien de veelvoud aan verkeersovertradingen levert dit eerste vereiste in de praktijk vooralsnog geen problemen op, zelfs als er een deel van de verweten gedragingen komt te vervallen.

Bij de beoordeling of de verkeersregels ook in ernstige mate zijn geschonden, zoekt de rechtspraak aansluiting bij de wetsgeschiedenis waarin tot uiting komt dat het schenden van één enkele verkeersregel doorgaans niet zal, maar afhankelijk van de omstandigheden wel *kan* volstaan,⁶⁵ en dat het moet gaan om ernstig verkeersgevaarlijk gedrag. Oftewel het meermaals of gedurende langere tijd schenden van een verkeersregel, of het schenden van meerdere verkeersregels. Waar de ondergrens voor het in ernstige mate schenden van de verkeersregels ligt, is niet duidelijk, en dat zal op basis van de tot dusver verschenen jurisprudentie ook niet snel worden opgehelderd. Dat de verkeersregels in ernstige mate zijn geschonden, is in alle door ons aangetroffen uitspraken evident. Illustratief hiervoor is een casus die speelde voor de rechtbank Midden-Nederland, waarin de verdachte met zijn Volkswagen Polo binnen de bebouwde kom heen en weer slingerde over de weg, af en toe in de berm geraakte, soms zelfs volledig door de berm reed en op een gegeven moment bijna een boom raakte. Zijn snelheid varieerde daarbij tussen de 30 en de 70 kilometer per uur. Een uit tegenovergestelde richting komende bestuurder van een personenauto moest abrupt naar rechts uitwijken toen de verdachte zijn Volkswagen Polo op het laatste moment scherp naar links stuurde. Hetzelfde lot trof later een bestuurder van een bestelbus, die zelfs geheel in de berm eindigde om een frontale aanrijding te voorkomen.⁶⁶ Andere zaken laten een vergelijkbaar patroon zien dat, net zoals voornoemde zaak, steeds gedetailleerder wordt naarmate de politie betrokken raakt, mede omdat daarin vaak tot uiting komt hoe de politie haar rijgedrag heeft moeten aanpassen om de veiligheid van de achtervolgende agenten en overige verkeersdeelnemers tijdens het achtervolgen van de verdachte niet nog verder in gevaar te brengen.⁶⁷ Door tegelijkertijd te schetsen dat de

verdachte zijn snelheid en rijstijl niet aanpaste en uitliep op de agenten, wordt nogmaals duidelijk hoe gevaarzettend diens capriolen waren.

De jurisprudentie wordt iets interessanter op het moment dat er verdovende middelen in het spel komen. Dan begint het tweede lid van artikel 5a WVV immers te spelen. In de door ons aangetroffen casussen gaat het dan steeds om lachgas⁶⁸ en een enkele keer om alcohol.⁶⁹ In dat geval moet volgens de rechtbank Den Haag worden gekeken naar ‘het samenstel van de gedragingen van de verdachte, waarbij alle omstandigheden in oogenschouw worden genomen. Een dergelijke omstandigheid is ook – op grond van artikel 5a lid 2 WVV 1994 – de mate waarin de verdachte onder invloed verkeerde van een stof die de rijvaardigheid kan verminderen.’ In de desbetreffende zaak ging het om het ‘gedurende een langere tijd (dat wil zeggen: langer dan een enkel moment) schenden van meerdere voor de verkeersveiligheid zeer belangrijke verkeersregels [het betrof de volgende (verkeers)gedragingen: het slingeren over de weg, het in de linkerhand vasthouden van een mobiele telefoon en het in de rechterhand vasthouden van een ballon met lachgas, het soms aan de mond zetten van die ballon om te inhaleren, het niet handsfree bellen, het stilstaan op een rotonde, het aldaar uitstappen, zwalkend rondlopen en vervolgens weer instappen en verder rijden, het negeren van een doorgetrokken streep, het spookrijden terwijl de tegenligger niet naar rechts kon uitwijken vanwege een vangrail en het soms zeer langzaam rijden (ongeveer 10 kilometer per uur)], terwijl de verdachte zodanig onder invloed was van lachgas dat hij niet tot niet tot behoorlijk besturen in staat moest worden geacht en hij aan het bellen was.’ Naar het oordeel van de rechtbank was daarmee sprake van het in ernstige mate schenden van de verkeersregels.⁷⁰ Opvallend aan deze casus is dat het gevaar, anders dan veelvuldig in de wetsgeschiedenis en in artikel 5a lid 1 onder g WVV genoemd, niet schuilt in het te hard rijden van de verdachte, maar (deels) in diens extreem langzame rijgedrag. Juist dat gedrag was gevaarzettend omdat andere verkeersdeelnemers daar op die plaats niet op bedacht waren.⁷¹

Deze argumenten – dat het om een langere periode gaat en meerdere voor de verkeersveiligheid zeer belangrijke verkeersregels betreft – keren ook in andere uitspraken terug.⁷² Onder het dubbele opzetvereiste – het opzet moet zowel zijn gericht op het schenden van de verkeersregels als op het in ernstige mate schenden daarvan – werkt de rechtbank dit nog iets nader uit. De recht-

62. Dit gegeven is relevant aangezien art. 23 en 43 RVV 1990 (Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990) daardoor niet van toepassing zouden zijn.

63. Rb. Den Haag 22 september 2020, ECLI:NL:RBDHA:2020:9078.

64. Rb. Den Haag 30 oktober 2020, ECLI:NL:RBDHA:2020:11894.

65. *Kamerstukken II* 2018/19, 35086, nr. 3, p. 12.

66. Rb. Midden-Nederland 1 september 2020, ECLI:NL:RBMNE:2020:3616. Deze gedragingen komen overeen met de door de wetgever genoemde voorbeelden (zie *Kamerstukken II* 2018/19, 35086, nr. 3, p. 6).

67. Zie bijvoorbeeld Rb. Noord-Nederland 24 september 2020, ECLI:NL:RBNNE:2020:3303 en Rb. Den Haag 30 oktober 2020, ECLI:NL:RBDHA:2020:11894.

68. Rb. Midden-Nederland 1 september 2020, ECLI:NL:RBMNE:2020:3616; Rb. Den Haag 22 september 2020, ECLI:NL:RBDHA:2020:9078.

69. Rb. Rotterdam 1 juli 2020, ECLI:NL:RBROT:2020:5759.

70. Rb. Den Haag 22 september 2020, ECLI:NL:RBDHA:2020:9078.

71. Vanwege een paar van de locaties waar de verdachte langzaam reed en/of stilstond komt de rechtbank overigens tot een gedeeltelijke vrijpraak, nu die gedragingen op die specifieke plek niet in strijd waren met enige verkeersregel.

72. Rb. Den Haag 30 oktober 2020, ECLI:NL:RBDHA:2020:11894; Rb. Rotterdam 6 november 2020, ECLI:NL:RBROT:2020:10586; Rb. Gelderland 16 november 2020, ECLI:NL:RBGEL:2020:6133.

bank stelt voorop dat het niet handsfree bellen niet anders dan opzettelijk kan geschieden.⁷³ Hetzelfde geldt voor het tot zich nemen van lachgas. Het bellen gedurende het rijden vermindert de concentratie en daarmee de rijvaardigheid, net als het gebruik van lachgas. Door die verminderde rijvaardigheid bestaat volgens de rechtbank een aanmerkelijke kans dat de belende en onder invloed van lachgas verkerende bestuurder ook andere verkeersregels schendt. De verdachte wordt geacht zich daarvan bewust te zijn geweest en de kans op het overtreden van andere verkeersregels ook te hebben aanvaard, waarbij het in casu ging om het overschrijden van een doorgetrokken streep en het rijden op de verkeerde weghelft. Daarmee is het *opzet op het schenden van die verkeersregels* gegeven. Vervolgens stelt de rechtbank dat bij de beantwoording van de vraag of er sprake is van *opzet op het in ernstige mate schenden van de verkeersregels*, de aard en het samenstel van de gedragingen, de omstandigheden waaronder deze werden verricht en alle overige feitelijke omstandigheden van het geval in ogenschouw moeten worden genomen. 'Daaruit moet kunnen worden afgeleid dat de gedragingen in samenhang bezien naar hun uiterlijke verschijningsvorm op opzettelijke ernstige schending van de verkeersregels gericht zijn geweest.' Dat samenstel van gedragingen bestond er in deze zaak uit dat de verdachte meermaals een doorgetrokken streep heeft overschreden en daarbij op de weghelft voor het tegemoetkomende verkeer heeft gereden, terwijl hij aan het bellen was met zijn mobiele telefoon in zijn hand en onder invloed was van lachgas. Daarmee zijn die gedragingen, in samenhang bezien, naar het oordeel van de rechtbank naar hun uiterlijke verschijningsvorm gericht op opzettelijke ernstige schending van de verkeersregels. De 'algehele instelling van de verdachte' aangaande de wijze van zijn deelname aan het verkeer waarover de memorie van toelichting spreekt,⁷⁴ wordt door de rechtbank niet aangehaald, maar uit de door haar geschetste omstandigheden blijkt wel dat het met die instelling niet goed zat.

Het laatste vereiste – het te duchten zijn van gevaar voor zwaar lichamelijk letsel of het leven van anderen – levert nauwelijks bewijsproblemen en kan eenvoudig uit objectieve omstandigheden worden afgeleid, zoals de combinatie van de aard van de verkeersgedragingen, de locatie, het tijdstip en de aanwezigheid van andere verkeersdeelnemers.⁷⁵ Eigenlijk is de reële kans dat er een andere

verkeersdeelnemer kon zijn voldoende. Een belangrijke indicatie voor de aanwezigheid van gevaar is dat andere verkeersdeelnemers hun rijgedrag uit voorzorg op het rijgedrag van de verdachte hebben moeten aanpassen, zoals het abrupt remmen⁷⁶ of uitwijken.⁷⁷ Ook het abrupt moeten remmen door de verdachte zelf duidt daarop.⁷⁸

Na het voorgaande resteert de vraag of het door de wetgever gewenste strafverhogende effect zich ook daadwerkelijk aandient. Die vraag laat zich lastig beantwoorden omdat de verdachte in het merendeel van de door ons gevonden zaken terechtstond voor een veelvoud aan strafbare feiten. In de zaken waarin de straftoemingsvraag in de kern draaide om de artikel 5a WVV-gedragingen, kon de rechter niet terugvallen op straffen in vergelijkbare zaken omdat die er nog niet waren en evenmin op de landelijke oriëntatiepunten voor straftoemingen die hier nog niet in voorzien. Wel is er de strafvorderingsrichtlijn van het openbaar ministerie. De rechtbank Den Haag heeft te kennen gegeven de daarin vermelde strafhoogtes als uitgangspunt passend te achten. Voor de lachgas-casus gaat het dan om een onvoorwaardelijke gevangenisstraf van vier weken en een rijontzegging van zes maanden. Daarbij kende de rechtbank geen zelfstandige, strafverhogende betekenis toe aan het feit dat de verdachte onder invloed verkeerde van lachgas. Die omstandigheid woog immers al mee bij de vraag of sprake was van het in ernstige mate schenden van de verkeersregels.⁷⁹ De rechtbank Rotterdam was een stuk strenger voor de verdachte die, om zijn aanhouding te voorkomen, na een dollemansrit tot stoppen werd gedwongen en daarbij een politieauto ramde. Deze verdachte kreeg een onvoorwaardelijke gevangenisstraf van twee maanden, naast een rijontzegging van zes maanden.⁸⁰

Concluderend kan worden gesteld dat het in alle door ons aangetroffen gevallen gaat om een daadwerkelijk samenstel van gedragingen, dat die gedragingen, zeker wanneer zij in samenhang worden bezien, zonder twijfel kunnen worden aangemerkt als het ernstig overtreden van de verkeersregels en dat die gedragingen bovendien zeer gevaarzettend zijn. Dat de verdachte daar opzet op had, kan eigenlijk niet serieus worden betwist. Het openbaar ministerie lijkt de ondergrens van artikel 5a WVV vooralsnog niet op te zoeken. Van het lichtvaardig overgaan tot vervolgingen op basis van artikel 5a WVV is, afgaande op de tot dusver gepubliceerde jurisprudentie, geen sprake. In alle door ons gevonden jurisprudentie getuigt het gedrag van de verdachte van een grove, consistente en uiterst gevaarlijke veronachtzaming van de verkeersregels en wordt het gedrag door de feitenrechter ook vrij eenvoudig als zodanig gekwalifi-

73. Zo ook *Kamerstukken II 2018/19*, 35086, nr. 3, p. 12. Hetzelfde geldt blijkens de aangetroffen jurisprudentie voor het negeren van de aanwijzingen van de politie, het doelbewust op een politiemotor inrijden en – kennelijk – het tegen een politievoertuig 'botsen' (Rb. Rotterdam 6 november 2020, ECLI:NL:RBROT:2020:10586). Deze laatste woordkeuze achten wij minder gelukkig en niet overtuigend.

74. *Kamerstukken II 2018/19*, 35086, nr. 3, p. 12.

75. Rb. Den Haag 22 september 2020, ECLI:NL:RBDHA:2020:9078 (provinciale weg midden op de dag); Rb. Den Haag 30 oktober 2020, ECLI:NL:RBDHA:2020:11894 (bij een drukke kruising met rood verkeerslicht); Rb. Rotterdam 6 november 2020, ECLI:NL:RBROT:2020:10586 (binnen de bebouwde kom); Rb. Gelderland 16 november 2020, ECLI:NL:RBGEL:2020:6133 (snelweg tijdens het op gang komen van de ochtendspits).

76. Rb. Noord-Nederland 24 september 2020, ECLI:NL:RBNNE:2020:3303; Rb. Den Haag 30 oktober 2020, ECLI:NL:RBDHA:2020:11894.

77. Rb. Den Haag 30 oktober 2020, ECLI:NL:RBDHA:2020:11894; Rb. Den Haag 22 september 2020, ECLI:NL:RBDHA:2020:9078.

78. Rb. Noord-Nederland 24 september 2020, ECLI:NL:RBNNE:2020:3303.

79. Rb. Den Haag 22 september 2020, ECLI:NL:RBDHA:2020:9078.

80. Rb. Rotterdam 6 november 2020, ECLI:NL:RBROT:2020:10586.

ceerd. Dat ernstige gevolgen zijn uitgebleven is in alle door ons aangetroffen gevallen niet aan het gedrag van de verdachte te danken. Hij heeft dat gevaar juist herhaaldelijk opzocht en meermaals in het leven geroepen. Dat roept de vraag op hoe dat gedrag strafrechtelijk zou moeten worden geduid indien dat gevaar zich wel zou hebben verwezenlijkt en tot een of meerdere slachtoffers zou hebben geleid. Naar de huidige opvatting van de wetgever kwalificeren gedragingen als genoemd in artikel 5a WVV immers automatisch als roekeloosheid.

6. Roekeloosheid na artikel 5a WVV

Met de introductie van artikel 5a WVV is tevens in de wet geëxpliciteerd waar roekeloosheid bij zeer gevaarlijk rijgedrag met gevolgen (art. 175 WVV) in kan bestaan, door een koppeling te maken met de strafbaarstelling van artikel 5a WVV. De vraag is dan vanzelfsprekend of daarmee de door velen als (te) streng geziene rechtspraak van de Hoge Raad inzake roekeloosheid (in verkeerszaken⁸¹) nog relevantie heeft. Daarbij is allereerst van belang nogmaals te benadrukken dat het in artikel 5a WVV in de kern draait om (groeve) verkeersfouten wanneer daarbij door zuiver toeval geen ernstige slachtoffers zijn gevallen, en het bij roekeloosheid in artikel 175 lid 2 WVV gaat om ontstaan letsel dan wel de dood. Volgens de Hoge Raad zal van roekeloosheid als zwaarste, aan opzet grenzende, schuldvorm slechts in uitzonderlijke gevallen sprake zijn. Daarbij verdient opmerking dat ‘roekeloosheid’ in de zin van de wet een specifieke betekenis heeft die niet noodzakelijkerwijs samenvalt met wat in het normale spraakgebruik onder ‘roekeloos’ – in de betekenis van ‘onberaden’ – wordt verstaan. Om tot het oordeel te kunnen komen dat in een concreet geval sprake is van roekeloosheid in de zin van artikel 175 lid 2 WVV, zal de rechter zodanige feiten en omstandigheden moeten vaststellen dat daaruit is af te leiden dat *door de buitengewoon onvoorzichtige gedraging van de verdachte een zeer ernstig gevaar in het leven is geroepen*, alsmede dat de verdachte zich daarvan bewust was, althans had moeten zijn. Voorts is van belang dat de enkele vaststelling dat de verdachte zich heeft schuldig gemaakt aan een of meer in artikel 175 lid 3 WVV (oud) genoemde, zelfstandig tot verhoging van het wettelijk strafmaximum leidende gedragingen, doorgaans niet volstaat.⁸²

Ondanks het feit dat de Hoge Raad in zijn arresten nooit expliciet heeft aangegeven wat precies de reden is voor de (veronderstelde) strenge uitleg van de zwaarste schuldvorm roekeloosheid, is inmiddels wel min of meer duidelijk geworden wat de bezwaren van ons hoogste rechtscollege zijn. Het uitgangspunt is dat het dogmatisch gezien ontzettend lastig, zo niet onmogelijk is om tussen bewuste schuld en voorwaardelijk opzet nog een ‘mentale tussenlaag’ te wringen in de zin van een nog grotere wijze van onvoorzichtigheid dan de reeds voor ‘gewone’ culpa vereiste aanmerkelijke onvoorzichtigheid, waarbij de verdachte nog steeds vertrouwt op een goede afloop en het gevolg dus niet op de koop toeneemt. In verkeerszaken is het onderschatten van de gevaren en het overschatten van het eigen rijvermogen eerder regel dan uitzondering,⁸³ waardoor juist in dergelijke zaken het voor culpa typerende ‘vertrouwen op een goede afloop’ zich zal (kunnen) aandienen. Een daadwerkelijke keuze tegen het betreffende rechtsgoed (het leven of de lichamelijke integriteit van een ander) is dan niet direct logisch, zeker niet als de macho-mentaliteit van de bestuurder die zich op het moment van diens gedraging dikwijls voordoet, wordt meegewogen. Dat wordt bij ‘buitengewoon onvoorzichtig’ rijgedrag niet anders.⁸⁴ Anders (of simpel) gezegd: roekeloosheid moe(s)t dus wel iets anders (lees: zwaarwegender) zijn dan het ‘reguliere’ onder invloed en/of met forse overschrijding van de maximumsnelheid rijden, met dien verstande dat het uiteraard nog (net) niet het aanvaarden van de bewuste gevolgen kon opleveren. Dit werd nog eens versterkt door het feit dat de wetgever in het derde lid van artikel 175 WVV reeds een strafverzwaring had gereserveerd voor deze gedragingen. Daarmee werd het vrijwel onvermijdelijk voor de Hoge Raad om roekeloosheid te reserveren voor ‘buitengewoon onvoorzichtig gedrag’ bestaande uit in ieder geval andere gedragingen dan die reeds genoemd in dat derde lid van artikel 175 WVV.

Het voorgaande heeft ertoe geleid dat de gevallen waarin de Hoge Raad tot op heden een bewezenverklaring van roekeloosheid in stand heeft gelaten, kunnen worden getypeerd als gevallen waarin de bestuurder zich – om met Rozemond te spreken – niet gedroeg als gewone verkeersdeelnemer, maar zich met zijn gedrag buiten de orde van het gewone verkeer plaatste, ten koste van extreme risico’s voor anderen.⁸⁵ De gevallen zijn bekend: snelheidswedstrijden,⁸⁶ een ‘kat-en-muisspel’,⁸⁷ een vlucht voor de politie⁸⁸ en een verkeersruzie op de

81. Buiten verkeerszaken waren de criteria weliswaar gelijklopend, maar uit HR 28 mei 2019, ECLI:NL:HR:2019:829, NJ 2019/359 m.nt. W.H. Vellinga (Aanvaring Vinkeveense plassen) zou (voorzichtig) kunnen worden afgeleid dat die buitengewone onvoorzichtigheid iets eenvoudiger kan worden vastgesteld nu de ‘extraatjes’ uit het derde lid van art. 175 WVV buiten het wegverkeer niet ‘in de weg zitten’ (zie hierover het citaat van Buruma verderop in deze paragraaf).

82. Bijvoorbeeld HR 19 september 2017, ECLI:NL:HR:2017:2414, NJ 2017/426 m.nt. N. Rozemond.

83. Met als ‘landmarkcase’ uiteraard het bekende Porsche-arrest (HR 15 oktober 1996, NJ 1997/199 m.nt. A.C. ‘t Hart).

84. Zie in dit verband met name HR 19 maart 2019, ECLI:NL:HR:2019:384, NJ 2019/150.

85. Zie bijvoorbeeld zijn noot onder HR 19 september 2017, ECLI:NL:HR:2017:2414, NJ 2017/426.

86. HR 3 december 2013, ECLI:NL:HR:2013:1554, NJ 2014/30 m.nt. N. Keijzer en HR 16 december 2014, ECLI:NL:HR:2014:3620.

87. HR 15 oktober 2013, ECLI:NL:HR:2013:959, NJ 2014/27 m.nt. N. Keijzer.

88. HR 16 juni 2015, ECLI:NL:HR:2015:1656, NJ 2015/301 (Filefuik).

snelweg.⁸⁹ Deze ‘strengte lijn’ van de Hoge Raad is bij nadere beschouwing dus niet onlogisch. Dit werd ook min of meer erkend door raadsheer Buruma. In een interview met *de Telegraaf* werd hem gevraagd te reageren op de conclusies uit het onderzoek van de Universiteit van Tilburg waarin werd betoogd dat de Hoge Raad de wet over verkeersdelicten totaal anders – en terughoudender – uitlegt dan de wetgever heeft bedoeld.⁹⁰ Buruma onderschrijft die kritiek niet. Volgens hem kon de Hoge Raad niet anders. De wetgever zou te veel hebben willen regelen, waardoor onderdelen van de wet elkaar in de weg zaten en de manoeuvreerruimte voor rechters klein was:

‘Als het jouw schuld is dat iemand zwaar gewond raakt, of zelfs overlijdt, dan ben je strafbaar. Probleem is dat de wetgever rijden met drank op én te hard rijden zowel bij schuld als bij roekeloosheid strafbaar heeft gesteld. Hadden ze die extraatjes maar nooit geregeld, want die zitten elkaar nu in de weg. Wat moet een rechter nou doen als een automobilist dronken was? Extra straffen vanwege de alcohol, of vanwege de roekeloosheid? De wettelijke mogelijkheid om extra straf op te leggen voor rijden onder invloed of voor te hard rijden zit een veroordeling voor roekeloosheid in de weg. Nu kan de rechter slechts in uitzonderingsgevallen oordelen dat iemand roekeloos is geweest. Bij deelnemers aan een straatrace met dodelijke afloop bijvoorbeeld. Of bij iemand die op de vlucht slaat voor de politie. Want jippie, die staan niet expliciet in de wet! Inderdaad een wonderlijke situatie.’⁹¹

De ‘lijn’ van de Hoge Raad is dus doelbewust en noodgedwongen strikter dan wat de wetgever voor ogen stond. De vraag is of het nieuwe artikel 5a WvW dit ‘probleem’⁹² oplost. De wetgever heeft met de koppeling tussen artikel 5a WvW en het begrip roekeloosheid de oorspronkelijke bedoeling van de wetgever beter tot uitdrukking willen brengen:

‘Naar de mening van de regering vormt de voormelde rechtspraak van de Hoge Raad een duidelijke aanwijzing dat het begrip roekeloosheid zich in de huidige rechtspraak onvoldoende laat afgrenzen. De Hoge Raad lijkt daarom tot een jurisprudentiële afgrenzing te zijn overgegaan die – in de woorden van de onderzoekers van de RUG – “in ieder geval betrekkelijk helder is, althans [tot] een afgrenzing die leidt tot een beperkt bereik van roekeloosheid”. Tegelijkertijd komen daardoor de oorspronkelijke bedoelingen van

de wetgever bij de introductie van het begrip roekeloosheid onvoldoende tot uitdrukking. Dit wetsvoorstel wil hierin in die zin een wijziging aanbrengen dat in de wet nader wordt geëxpliciteerd waarin de roekeloosheid bij ernstige verkeersdelicten bestaat. Daarmee wordt beoogd terug te grijpen op het bij de invoering bedoelde bereik van het begrip “roekeloosheid” – omvattend zeer onvoorzichtig rijgedrag waarbij welbewust met ernstige gevolgen onaanvaardbare risico’s zijn genomen – waardoor in duidelijk meer gevallen dan enkel bij kat-en-muis spellen, vlucht en snelheidswedstrijden roekeloosheid kan (en dient te) worden aangenomen. Het wetsvoorstel bewerkstelligt dit door de strafbaarstelling van zeer gevaarlijk rijgedrag zonder gevolgen (artikel 5a WvW 1994) te koppelen aan het bestaande begrip roekeloosheid in het tweede lid van artikel 175 WvW 1994. Concreet betekent dit dat zeer gevaarlijk rijgedrag dat de delictsomschrijving van artikel 5a WvW 1994 vervult, roekeloosheid in de zin van de wet oplevert. *Hiermee bestrijkt het begrip roekeloosheid meer gevallen dan die welke thans in de huidige rechtspraak onder dit begrip worden geschaard.* Verder geven de in artikel 5a WvW 1994 opgenomen gedragingen meer inzicht aan de rechter in het soort gedragingen dat de wetgever bij roekeloosheid in het verkeer voor ogen staat. *Bijvoorbeeld wanneer iemand zonder rekening te houden met andere weggebruikers (veel) te hard rijdt bij gevaarlijke kruisingen, terwijl daarvan levensgevaar of zwaar lichamelijk letsel voor een ander is te duchten. Of wanneer een automobilist onder invloed van ruim boven de toegestane hoeveelheid alcohol slingerend over de weg rijdt met een ruime overschrijding van de maximumsnelheid en daarbij onvoldoende rechts houdt.* Blijft bij beide genoemde voorbeelden dit zeer gevaarlijk rijgedrag zonder gevolgen dan zou een veroordeling wegens artikel 5a (nieuw) WvW 1994 kunnen volgen. Maar als een aan deze gevallen van zeer gevaarlijk rijgedrag te wijten verkeersongeval heeft plaatsgevonden waardoor een ander wordt gedood of letsel wordt toegebracht, zou door de voorgestelde koppeling – net als voor de voorgestelde introductie van het nieuwe artikel 5a – een veroordeling wegens overtreding van roekeloosheid (artikel 6 WvW 1994 jo. artikel 175 WvW 1994) kunnen volgen.’⁹³

Onveranderd blijft volgens ons echter dat wanneer de strafrechter de verdachte veroordeelt voor roekeloosheid in de zin van artikel 175 lid 2 WvW, hij moet kunnen motiveren waarom er meer aan de hand is dan bij de gewone schuld van artikel 6 jo. artikel 175 lid 1 WvW en de strafverzwarende omstandigheden van artikel 175 lid 3 WvW. Het doel van de wetgever kan dan weliswaar zijn om roekeloosheid een ruimer bereik te geven, doch wanneer dit ruimere bereik gebaseerd is op een omschrijving van roekeloosheid die onvoldoende onderscheidend vermogen heeft ten opzichte van de

89. HR 19 september 2017, ECLI:NL:HR:2017:2414, NJ 2017/426 m.nt. N. Rozemond.

90. S. van der Aa e.a., *Verkeersslachtoffers. Over de strafrechtelijke reactie op (ernstige) verkeersdelicten*, Intervict/Tilburg University, 2016.

91. www.telegraaf.nl/nieuws/54352/de-wet-zit-rechters-in-de-weg (bericht van 4 februari 2017).

92. Het is overigens de vraag of een en ander wel zo problematisch is. Zie hierover (in ontkennende zin) J. Bijlsma, E. van Poecke & N. Rozemond, ‘Verkeersslachtoffers: Kan de punitiviteitskloof worden gedicht?’, *DD* 2018/2 en (in meer bevestigende zin) Vellinga 2019, p. 92.

93. *Kamerstukken II* 2018/19, 35086, nr. 3, p. 8.

reguliere bewuste schuld, dan blijft de uitleg van het begrip roekeloosheid problematisch. Het eerste in de memorie van toelichting genoemde voorbeeld kan eerder onder de definitie van de Hoge Raad ('dat door de buitengewoon onvoorzichtige gedraging van de verdachte een zeer ernstig gevaar in het leven is geroepen') worden gebracht dan onder die van de wetgever ('zeer onvoorzichtig rijgedrag waarbij welbewust met ernstige gevolgen onaanvaardbare risico's zijn genomen'). Anders gezegd: ook onder de 'strikte lijn' van de Hoge Raad zou dergelijk rijgedrag als roekeloos kunnen worden aangemerkt, afhankelijk van hoe dat gevaarlijke rijgedrag concreet vorm krijgt. De koppeling met artikel 5a WVV is daarvoor strikt genomen niet nodig. Het tweede voorbeeld is een interessante. De wetgever heeft door wijziging van het derde lid van artikel 175 WVV een van de obstakels voor de Hoge Raad (de 'extraatjes' waarover Buruma hierboven sprak) deels weggenomen. Uit dat derde lid is een aantal (reeds op zichzelf tot strafverhoging leidende) gedragingen verdwenen (overschrijding maximumsnelheid, bumperkleven, geen voorrang verlenen en gevaarlijk inhalen). Het rijden onder invloed is daarin echter blijven staan. De memorie van toelichting vermeldt hierover het volgende:

'Voorts worden in een nieuw vierde lid als strafverzwarende omstandigheden ten aanzien van roekeloosheid alleen nog genoemd het rijden onder invloed en het niet meewerken aan een onderzoek ter vaststelling van rijden onder invloed. Beide gedragingen kenmerken zich voor wat betreft de deelname aan het verkeer door een dubbel besluit: de beslissing om te gaan drinken of drugs te gebruiken en vervolgens te gaan rijden. De overige strafverzwarende omstandigheden (zoals bumperkleven of geen voorrang verlenen) zijn als expliciete gedragingen opgenomen in de strafbaarstelling van zeer gevaarlijk rijgedrag zonder gevolgen. Dit komt de verhouding tussen het tweede en het derde lid ten goede, de zelfstandig verhogende strafgronden die bij amendement waren ingevoegd (Kamerstukken II 2001/02, nr. 46; Handelingen II 1 juli 2004, p. 91-5898) kunnen door de rechtstreekse koppeling met artikel 5a WVV 1994 onderdeel uitmaken van het begrip roekeloosheid. Uiteraard speelt ook het rijden onder invloed een rol bij de afweging of sprake is van roekeloosheid – evenals bij aanmerkelijke schuld – of niet, naast het feit dat het rijden onder invloed een zelfstandige strafverzwarende grond is op basis van het derde lid.'⁹⁴

De 'extraatjes' zijn er dus niet volledig uit. Een belangrijke – het rijden onder invloed – is blijven staan. Het tweede, bij amendement ingevoegde, lid van artikel 5a WVV behelst dat bij de toepassing van het eerste lid mede in aanmerking wordt genomen de mate waarin de verdachte onder invloed verkeerd.⁹⁵ Het amendement strekt ertoe om in een tweede lid bij het voorgestelde

artikel 5a WVV te bepalen dat alcohol- en middelengebruik door de rechter expliciet wordt betrokken bij de vaststelling dat sprake is van roekeloosheid. Hiermee wordt tot uitdrukking gebracht dat zeer gevaarlijk verkeersgedrag dat plaatsvindt terwijl de bestuurder onder invloed verkeert uiterst afkeurenswaardig is. Door de wetgever wordt expliciet gesteld dat het onder invloed zijn van roesmiddelen *in tweevoudig opzicht* van belang is. Allereerst kan deze factor een rol spelen bij het bepalen of sprake is van roekeloosheid (zie art. 5a lid 1 en 2 jo. art. 175 lid 2, tweede volzin WVV). Het gaat dan dus om de beoordeling van de gedraging en het subjectieve bestanddeel. Daarnaast kan datzelfde roesmiddel strafverzwarend (door)werken (dat wil zeggen *bovenop de roekeloosheid*; zie art. 175 lid 3 WVV). Het is die dubbele doorwerking die de Hoge Raad met zijn jurisprudentie juist heeft willen voorkomen. Voor het aannemen van roekeloosheid is in zijn optiek meer nodig dan de aanwezigheid van de strafverhogende 'extraatjes'. Met deze wetwijziging heeft de wetgever getracht de obstakels die door die 'extraatjes' werden gevormd weg te nemen. Deels is dat gebeurd door een aantal van die als strafverhogend aangemerkte omstandigheden te schrappen en deze factoren terug te laten keren op het niveau van de beoordeling van de delictsgedraging zelf in artikel 5a lid 1 WVV. Daarmee is het dogmatische probleem van de dubbele doorwerking van *die* omstandigheden in ieder geval verholpen.⁹⁶ Men zou kunnen zeggen dat de wetgever op dat vlak enigszins toegeeft aan de dogmatische kritiek van de Hoge Raad (al zou, door het overhevelen van de factoren naar het niveau van de delictsgedraging, ook kunnen worden gesteld dat de discussie zich eerder verplaatst).⁹⁷ Voor wat betreft de dubbele doorwerking van roesmiddelen – deze middelen maken de gedraging en *sneller roekeloos* en (als die gedraging eenmaal als roekeloos is bestempeld) ook nog eens *extra strafwaardig*, hetgeen (in beginsel) in een hogere straf zou moeten resulteren⁹⁸ – kiest de wetgever een andere benadering en gaat deze de confrontatie met de Hoge Raad aan. Hier veegt de wetgever de door de Hoge Raad aangevoerde kritiek dat dubbele doorwerking niet kan, simpelweg van tafel door te stellen dat dat wel kan. Het wordt interessant om te bezien hoe ons hoogste rechtscollege daarop gaat reageren: wordt het inbinden omdat de wetgever nu eenmaal – en inmiddels bij herhaling – heeft gesproken of blijft de Hoge Raad volharden in zijn principiële kritiek, waardoor de wetgever wederom niet geheel krijgt waar deze om vraagt?

94. Kamerstukken II 2018/19, 35086, nr. 3, p. 15.

95. Kamerstukken II 2018/19, 35086, nr. 8.

96. Daarmee is overigens nog niet gezegd dat die omstandigheden, nu zij geen 'extraatje' meer zijn, – onder het criterium van de Hoge Raad – ook automatisch roekeloosheid opleveren. Daarvoor moeten de door de Hoge Raad uiteengezette criteria voor roekeloosheid zelf worden afgelopen.

97. Of de discussie over de reikwijdte en de inhoud van het begrip roekeloosheid, zoals de wetgever graag zou zien, definitief is beslecht, valt daarom te betwijfelen. Het laatste woord is daar waarschijnlijk nog niet over gezegd.

98. Zoals in par. 5 is opgemerkt, gaat de rechtbank Den Haag daar vooralsnog niet in mee (zie Rb. Den Haag 22 september 2020, ECLI:NL:RBDHA:2020:9078).

Los van die uitkomst neemt ook deze ‘herdefiniëring’ door de wetgever niet weg dat er in het verkeer – ook na de wetswijziging – iets buitengewoons moet zijn gebeurd om van roekeloosheid te kunnen spreken, en daarmee binnen de zeer beperkte ruimte tussen bewuste schuld en voorwaardelijk opzet te geraken. De ‘strengere’ uitleg van de Hoge Raad is niet ineens geheel irrelevant geworden. Aangaande het tweede voorbeeld van de wetgever (‘wanneer een automobilist onder invloed van ruim boven de toegestane hoeveelheid alcohol slingerend over de weg rijdt met een ruime overschrijding van de maximumsnelheid en daarbij onvoldoende rechts houdt’) geldt dat deze bestuurder zich niet zonder meer buiten de orde van het normale verkeer heeft geplaatst. Dat zal uit de specifieke omstandigheden van het geval moeten blijken. Niettemin heeft de wetgever met deze wetswijziging expliciet gereageerd op het door de Hoge Raad aangevoerde formele beletsel van de dubbele doorwerking. Waar de Hoge Raad in zijn roekeloosheidsjurisprudentie tot dusver stelde dat de omstandigheden die een gedraging tot roekeloos maken in iets anders moesten zijn gelegen dan in de omstandigheden die reeds strafverhogend werkten, omdat een dubbele doorwerking van die factoren *niet* de bedoeling van de wetgever *kon zijn*, kan dat argument, nu de wetgever onomwonden zegt dat dat zijn bedoeling *wel was*, niet meer worden volgehouden. Dat zou, tenzij de Hoge Raad met een nieuw argument op de proppen komt, betekenen dat de combinatie ‘veel drank + veel te snel’ tegenwoordig wel als ‘buitengewoon onvoorzichtig’ kan worden aangemerkt.⁹⁹ De factor snelheid is als ‘extraatje’ geschrapt en het rijden onder invloed mag volgens de wetgever niet meer ‘in de weg zitten’ aan het aannemen van roekeloosheid. Daardoor staat er op zich niets aan in de weg om dergelijk rijgedrag onder het – nog steeds inhoudelijk juiste – criterium van de Hoge Raad te scharen. Of de Hoge Raad dat zelf ook zo ziet, wordt afwachten. Overigens is het aannemen van roekeloosheid voor de feitenrechter door het wegvallen van alle andere strafverhogende omstandigheden uit artikel 175 lid 3 WvW, ook los van het bepaalde in de tweede volzin van het tweede lid van artikel 175 WvW,¹⁰⁰ met deze wetswijziging hoe dan ook eenvoudiger geworden. Van alle roekeloosheid blokkerende ‘extraatjes’ is alleen het onder invloed zijn overgebleven. Wanneer het onder invloed zijn dus slechts één van de vele verkeersgevaarlijke omstandigheden is, dan kan het zomaar zo zijn dat al die andere omstandigheden op zich al toereikend zijn voor het bewijs van roekeloosheid, zodat aan het onder invloed zijn geen verdere (doorslaggevende) betekenis voor de bewezenverklaring toekomt.¹⁰¹ Daarnaast is, zoals in

paragraaf 3 reeds is opgemerkt, het onder invloed zijn een omstandigheid die het rijvermogen beïnvloedt (of in ieder geval wordt verondersteld te beïnvloeden), maar dat betekent nog niet automatisch dat daardoor ook het rijgedrag is beïnvloed, oftewel dat het onder invloed *zijn* ook daadwerkelijk van invloed *was*. Wanneer de feitenrechter in diens bewijsmotivering inzoomt op dat laatste, en dus op het effect van het drankgebruik op de verkeersgedragingen van de bestuurder, dan valt de omstandigheid ‘roesmiddel als beoordelingsfactor bij roekeloosheid’ (art. 5a lid 2 WvW) niet automatisch samen met de omstandigheid ‘roesmiddel als wegingsfactor voor de straftoemeting’ (art. 175 lid 3 WvW).¹⁰² Toegegeven, dat verschil is gradueel, en er is een zekere overlap, maar het verschil is er wel, al zal de feitenrechter diens bewoordingen in dit kader zeer zorgvuldig moeten kiezen.

Met het schrappen van een deel van de ‘extraatjes’ en het expliciet opmerken dat het onder invloed zijn evenmin aan een veroordeling voor roekeloosheid in de weg hoeft te staan, wordt de rechter niet langer beperkt om uitsluitend in wat tot nog toe door de Hoge Raad als uitzonderingsgevallen zijn aangemerkt te oordelen dat iemand roekeloos is geweest. Dat neemt echter niet weg dat het eigen criterium voor roekeloosheid van de wetgever (‘welbewust onaanvaardbare risico’s nemen’¹⁰³), dat kennelijk door de wetgever is gehandhaafd,¹⁰⁴ nog altijd onjuist is en – anders dan het criterium van de Hoge Raad – onvoldoende onderscheidend vermogen heeft ten opzichte van ‘reguliere’ (verkeers)schuld. Dat brengt mee dat het op zich logisch zou zijn als de Hoge Raad ook na deze wetswijziging blijft eisen dat de feitenrechter in zijn motivering wijst op feiten en omstandigheden die maken dat buitengewoon onvoorzichtig in plaats van ‘slechts’ zeer onvoorzichtig is gehandeld.

Een mooie graadmeter is in dit verband een vonnis van de Rechtbank Midden-Nederland van juli 2020.¹⁰⁵ Verdachte reed in de vroege ochtend van 9 december 2017, als bestuurder van de Audi, met een snelheid van bijna 100 kilometer per uur op de Antonius Matthaesuslaan richting de kruising met de Kardinaal de Jongweg, een voorrangsweg in de bebouwde kom van Utrecht. De ter plaatse geldende maximumsnelheid bedroeg 50 kilometer per uur. Het was op dat moment nog donker en op het wegdek lag natte sneeuw. De Antonius Matthaesuslaan buigt vlak voor het kruispunt met de Kardinaal de Jongweg – alwaar voorrang moet worden verleend – af naar rechts. Verdachte was bekend met de situatie ter plaatse. Verdachte heeft die bocht

99. Let wel: de dubbele ‘ruim’ is hier doorslaggevend. Een kleine overschrijding van zowel de alcohollimiet als de snelheidslimiet is niet ‘buitengewoon onvoorzichtig’ in de zin van uitgaand boven de reguliere mate van ‘aanmerkelijk onvoorzichtig gedrag’.

100. ‘Van roekeloosheid is in elk geval sprake als het gedrag tevens als een overtreding van artikel 5a, eerste lid, kan worden aangemerkt.’

101. Mocht de Hoge Raad willen vasthouden aan zijn bezwaren tegen een dubbele doorwerking zonder tegelijkertijd de frontale confrontatie met de wetgever aan te gaan, dan biedt deze optie wellicht het daarvoor benodigde geitenpaadje.

102. Een redenering waarin wordt geconcludeerd dat het onder invloed zijn geen of niet afdoende effect heeft gehad op het rijgedrag van de verdachte, waardoor die omstandigheid er ook niet toe bijdraagt dat de verkeersgedragingen als roekeloos kunnen worden bestempeld, maar waarbij het onder invloed zijn de verdachte in het kader van de straftoemeting wel in strafverzwarende zin wordt aangerekend, is dan ook niet innerlijk tegenstrijdig.

103. *Kamerstukken II* 2001/02, 28484, nr. 3.

104. *Kamerstukken II* 2018/19, 35086, nr. 3.

105. Rb. Midden-Nederland 2 juli 2020, ECLI:NL:RBMNE:2020:2519.

niet gehaald en reed in een rechte, diagonale streep – over de middengeleider en een groenstrook – de Kardinaal de Jongweg over, waar hij met een snelheid van zo'n 70 kilometer per uur tegen de bestuurderszijde van de auto van het slachtoffer botste, die op dat moment van rechts kwam. Het slachtoffer is als gevolg van deze botsing met haar auto in een naastgelegen sloot terechtgekomen. De auto van verdachte is – vóór deze sloot – tegen een boom tot stilstand gekomen. Het slachtoffer is op 20 december 2017 overleden aan de gevolgen van de aanrijding. Kon dit met veel te hoge snelheid¹⁰⁶ een kruising naderen en geen voorrang verlenen schuld in de zin van roekeloosheid opleveren? Het feit is begaan voor de inwerkingtreding van artikel 5a WVV en het rijgedrag komt niet in de buurt bij de gevallen die door de Hoge Raad onder roekeloosheid konden worden geschaard. De rechtbank erkende dit, maar vond wel dat de verdachte 'zeer gevaarlijk' had gereden:

'Alhoewel verdachte zeer gevaarlijk heeft gereden, voldoet zijn handelen naar het oordeel van de rechtbank niet aan de hoge eisen die door de Hoge Raad zijn gesteld ten aanzien van het begrip roekeloosheid. De rechtbank is wel van oordeel dat het rijgedrag van verdachte moet worden aangemerkt als zeer onvoorzichtig en onoplettend.'

Interessant is dat de rechtbank zich de vraag heeft gesteld of de nieuwe wetgeving van invloed moet zijn op haar oordeel dat geen sprake is van roekeloosheid, 'nu de juridische drempel voor roekeloosheid daarmee is verlaagd' en in de memorie van toelichting is opgenomen dat het nieuwe artikel 5a WVV de oorspronkelijke bedoeling van de wetgever bij het gebruik van het begrip roekeloosheid beter tot uitdrukking brengt. De rechtbank heeft de nieuwe wetgeving uiteindelijk niet van invloed laten zijn gelet op het rechtszekerheidsbeginsel,¹⁰⁷ maar het heeft er wel alle schijn van dat zij – indien de nieuwe wet op de pleegdatum reeds in werking zou zijn getreden – zou hebben geoordeeld dat sprake was van roekeloosheid. Dat zou een juist oordeel zijn geweest, nu de verdachte door zijn gedragingen in kwestie inderdaad opzettelijk in ernstige mate de verkeersregels heeft geschonden.

Waar het in de kern op neerkomt is dat het dient te gaan om zeer gevaarlijke gedragingen die een bestuurder op de weg verricht, waaruit een – om met Keijzer te spreken – 'amorele attitude'¹⁰⁸ blijkt. Dat is weliswaar (nog net) niet een attitude waaruit kan worden afgeleid dat de bestuurder de kans op verwezenlijking van het gevolg op de koop toe heeft genomen, maar wel een waaruit eigenbelang en egoïsme in de zin van het zich totaal niet bekommeren om de veiligheid van medeweggebruikers

sprekt. Een eerste aanwijzing daarvoor is het in objectieve zin in ernstige mate schenden van belangrijke verkeersregels (waarbij het alcoholgebruik dus een rol kan spelen), waaronder dus de regels die zijn neergelegd in het eerste lid van artikel 5a WVV. Een tweede aanwijzing daarvoor kan dan natuurlijk worden gevonden in het feit dat die regels opzettelijk zijn geschonden. Doordat de wetgever duidelijk heeft gemaakt dat het moet gaan om een samenstel van gedragingen (een enkele schending van een van de verkeersregels volstaat in beginsel niet), wordt verzekerd dat het zal gaan om buitengewoon risicovol gedrag. Omdat artikel 5a WVV is geënt op het Duitse § 315c StGB, kan aansluiting worden gezocht bij de Duitse uitleg van het begrip 'Rücksichtslos':

'Erforderlich ist nach herrschender Meinung im objektiven Bereich ein Handeln aus eigensüchtigen Gründen, insbesondere um des eigenen ungehinderten schnelleren Vorwärtkommens willen.¹⁰⁹ In der Regel muss ein überdurchschnittliches Fehlverhalten festgestellt werden, welches von einer besonders verwerflichen Gesinnung geprägt sein muss.'¹¹⁰

Deze omschrijving waarin egoïsme, bovengemiddeld wangedrag en een bijzonder verwerpelijke gezindheid worden benadrukt, lijkt perfect te passen bij de 'verkeershufter' en de 'verkeersaso'.¹¹¹ Als wij kijken naar gedragingen die in het Duitse recht als 'Rücksichtslos' zijn aangemerkt, dan blijkt dit aardig te kloppen en ook overeen te komen met hetgeen de wetgever met de koppeling tussen artikel 5a WVV en roekeloosheid voor ogen stond: een wedstrijd op de openbare weg, iemand op de snelweg afsnijden om hem een lesje te leren, inhalen in druk verkeer in een stad ondanks tegemoetkomend verkeer, het te snel naderen van een voetgangersoversteekplaats ondanks het feit dat het zicht belemmerd wordt door andere auto's en het herhaaldelijk proberen in te halen op een weg zonder rekening te houden met snel naderend tegemoetkomend verkeer. Ter (nuttige) vergelijking, in de volgende gevallen was geen sprake van 'rücksichtsloses Verhalten': een onjuiste inschatting van de specifieke verkeerssituatie, een moment van tijdelijke onoplettendheid, het niet met de volle gedachten bij het verkeer zijn (afleiding), uitzonderlijke psychologische situaties zoals schrik of opwinding, het 'pure plezier' van snel rijden, het snel naderen van een oversteekplaats voor voetgangers waardoor deze opzij moeten springen.¹¹²

106. De verdachte reed 98 km/uur waar 50 km/uur is toegestaan.

107. 'Deze passage in de memorie van toelichting kan immers geen afbreuk doen aan de tekst en met name de strekking en uitleg van de wet in de jurisprudentie zoals deze luidde vóór de inwerkingtreding van het nieuwe artikel 5a.'

108. Noot bij HR 3 december 2013, ECLI:NL:HR:2013:1554, NJ 2014/30 (Snelheidswedstrijd).

109. Janiszewski/Jagow/Burmann, a.a.O. [o. Fn. 4], Rn. 19.

110. OLG Koblenz, VerKMitt 1977 nr. 105; OLG Düsseldorf, VRS 79, 370 en OLG Karlsruhe, Beschluss van 5 augustus 2020 – 1 Rv 34 Ss 406/20.

111. In het Duitse verkeersrecht ook wel 'Verkehrsröwidie' (wegpiraat) genoemd. Zie hierover uitvoerig H. Janker, 'Strafrecht gegen Verkehrsröwidies. Rechtliche und rechtspolitische Aspekte', SVR 4/2005.

112. De overzichten zijn afkomstig uit C. Krumm, 'Verkehrsröwidies. Grob verkehrswidriges und rücksichtsloses Verhalten?', SVR 1/2005. Daarin zijn ook de vindplaatsen van de afzonderlijke uitspraken waaraan de voorbeelden zijn ontleend te vinden.

Thans kan in meer gevallen roekeloosheid worden aangenomen. Bijvoorbeeld wanneer iemand zonder rekening te houden met andere weggebruikers (veel) te hard rijdt bij een gevaarlijke kruising, terwijl daarvan levensgevaar of zwaar lichamelijk letsel is te duchten voor een ander. Of wanneer een automobilist onder invloed van een ruim boven de toegestane hoeveelheid alcohol slingerend over de weg rijdt met een ruime overschrijding van de maximumsnelheid en daarbij onvoldoende rechts houdt. Deze gevallen onderscheiden zich duidelijk van de bestuurder die met een slok te veel op het er toch maar op waagt en vanuit de voetbalkantine naar huis rijdt en vervolgens iemand aanrijdt. Bij roekeloosheid gaat het (nu) om een uit het opzettelijk zeer gevaarlijk rijgedrag sprekende laakbare instelling ('amorele attitude'). Wanneer de bestuurder opzettelijk belangrijke verkeersregels in ernstige mate schendt, duidt dit op vergaand egoïsme en het in ernstige mate negeren van de belangen en veiligheid van andere weggebruikers. Het zal dus nog steeds moeten gaan om 'buitengewoon onvoorzichtig gedrag', maar wanneer wordt vastgesteld dat 'artikel 5a WVV-gedrag' iemands dood of zwaar letsel heeft veroorzaakt, dan zal daarvan kunnen worden gesproken.

7. Slotbeschouwing

Terecht heeft de wetgever het 'strafgat' tussen artikel 5 en 6 WVV willen dichten door gevallen strafbaar te stellen waarbij een bestuurder, zonder acht te slaan op de veiligheid en risico's voor anderen, zich volstrekt onverantwoordelijk in het verkeer gedraagt, maar waarbij – toevallig of door grote oplettendheid van andere weggebruikers – geen verstrekende gevolgen intreden. Gevaarlijk en onverantwoord rijgedrag kan de bestuurder nu – gelet op het in gevaar brengen van de verkeersveiligheid en de ernst van de gedraging – zwaar worden aangerekend.

Daardoor kan thans op meer gepaste wijze worden opgetreden tegen de wegmisbruiker die de mazzel heeft dat het allemaal goed is afgelopen. Of de rechter het strafmaximum van twee jaar zal gaan opzoeken, valt uiteraard te bezien,¹¹³ maar hij beschikt in ieder geval over de mogelijkheid om verkeersgedrag¹¹⁴ dat algemeen (lees: in het normale spraakgebruik) als roekeloos wordt gezien, passend te bestraffen. In dat opzicht is de keuze om in de wet te expliciteren waar roekeloosheid bij zeer gevaarlijk rijgedrag met gevolgen (art. 175 WVV) in kan bestaan door een koppeling te maken met artikel 5a WVV, een gelukkige. Hiermee wordt tegemoetgekomen aan de breed gedragen wens om het begrip roekeloosheid in het verkeer nader in te vullen. Dat lijkt voor

een belangrijk deel te zijn gelukt. Door artikel 5a WVV op de Duitse leest van § 315c StGB te schoeien, wordt een betere invulling van roekeloosheid mogelijk gemaakt. Een en ander neemt niet weg dat niet alle keuzes even gelukkig zijn. Zo is de geschetste dubbelrol die het rijden onder invloed vervult enigszins verwarrend en lijkt artikel 5a WVV op het eerste gezicht (te) ruim geformuleerd en is niet helemaal duidelijk waarom het te duchten gevaar aan de opzeteis is onttrokken. Uit de Kamerstukken blijkt echter voldoende duidelijk op welk rijgedrag artikel 5a WVV van toepassing is: roekeloos rijgedrag in de zin dat een bestuurder een bewuste keuze maakt op asociale wijze te gaan rijden waardoor zeer gevaarlijke situaties zijn te voorzien. Met betrekking tot de kern van het artikel, te weten het opzettelijk in ernstige mate schenden van verkeersregels, geldt dus dat het moet gaan om zeer onverantwoordelijk rijgedrag waarvan ernstige gevaren voor medeweggebruikers te duchten zijn. Dat het daarbij om één (type) gedraging zou kunnen gaan, is niet uit te sluiten, maar ook dan zullen de aard en ernst van de overtreding (bij de vaststelling waarvan de herhaling of het voortduren ervan kunnen worden betrokken) in het licht van de overige feiten en omstandigheden in het concrete geval de conclusie moeten rechtvaardigen dat sprake was van het in ernstige mate schenden van de verkeersregels en dat daardoor levensgevaar of gevaar voor zwaar lichamelijk letsel voor een ander te duchten was. Op grond van de omstandigheden waaronder en de wijze waarop de betreffende verkeersgedragingen zijn verricht (tijdstip, drukte, plaats etc.), zal uiteindelijk moeten worden beoordeeld of de betreffende verkeersregels ook met opzet in ernstige mate zijn geschonden.

In de tot nog toe verschenen rechtspraak zijn weliswaar nog geen echte 'moeilijke gevallen' aan de orde geweest (in de door ons besproken zaken was weinig discussie mogelijk over de vraag of een bewezenverklaring kon volgen), doch na een grondige analyse van de wettekst, de wetshistorie en het Duitse recht inzake § 315c StGB, is onze (voorlopige) conclusie dat artikel 5a WVV – ondanks zijn (te) ruime formulering en complexe karakter – een groot potentieel heeft in het afschrikken en bestraffen van de verkeershufters en wegmisbruikers. De handhavingslacune die er wel degelijk was,¹¹⁵ is nu in elk geval gevuld.

113. Zie hierover (met de nodige terughoudendheid) ook V. van den Brink, 'Uit de redactie – Ernstige verkeersongevallen en het moeilijke werk van de rechter', *TREMA* 2018/5.

114. Dat is: roekeloos in de zin van het als bestuurder met een 'amorele attitude' lijf en leven van de medemens in gevaar brengen.

115. Wolswijk e.a. 2017, p. 377-380.