

Opzet en schuld in het verkeer

Rede

uitgesproken bij de aanvaarding van het ambt van bijzonder hoogleraar
in de interdisciplinaire aspecten van de verkeersproblematiek, in het
bijzonder de juridische aspecten aan de Rijksuniversiteit Groningen
op dinsdag 13 maart 2001

door

M. Otte

Mijnheer de rector magnificus, dames, heren en kinderen

Inleiding

De dronken bestuurder van een snelle Porsche reed tweemaal door rood licht en reed veel te hard. Vervolgens probeerde hij op een drukke weg voor de vierde keer in te halen. De eerdere inhaalpogingen gingen gepaard met kleeftgedrag, abrupt naar links uitwijken en meteen weer naar de rechterweghelft terugkeren. Bij de vierde inhaalpoging was hij volledig op de linkerweghelft terechtgekomen, op een moment dat een tegemoetkomende Volvo en een daarachter rijdende Audi tot op korte afstand waren genaderd. Aanrijdingen ontstonden tussen de Porsche en de andere twee auto's, tengevolge waarvan vijf personen overleden. De bestuurder van de Porsche overleefde en werd strafrechtelijk vervolgd.¹

Vanmiddag wil ik uw gedachten bepalen bij de aansprakelijkheid van de Porsche-bestuurder. Mijn eerste stelling luidt dat de strafrechtelijke aansprakelijkheid voor verkeersongevallen moet worden vertaald in opzetmisdrijven waarbij de misdraging in het verkeer zwaarder strafbaar wordt indien door het feit ernstige gevolgen ontstaan. De tweede stelling die ik betrek is dat strafuitsluitingsgronden terecht niet snel van toepassing zijn.

De verkeersaansprakelijkheid bezien vanuit de verkeersschuld

Het verkeersgedrag van de bestuurder van de Porsche wordt primair bestreken door de gedragsregels in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens, waarvan niet naleving leidt tot een overtreding. Voor de overtredingen is noch opzet noch schuld vereist. Volstaan wordt met de kale omschrijving van het feit zoals door het rood licht rijden. Naast de overtreding vond de wetgever het van belang een schuld misdrijf als artikel 6 Wegenverkeerswet in te lassen dat tussen de overtreding en opzetmisdrijven als doodslag kwam in te staan. Met de schuld misdrijven wil de wetgever niet de lichte onvoorzichtigheid maar de grove on-

voorzichtigheid strafbaar stellen.² Grove schuld was de maatstaf, waarbij een onderscheid werd aangebracht tussen bewuste en onbewuste schuld. Bewuste schuld wordt gezien als de roekeloze variant van verkeersgedrag, terwijl de onoplettendheid wordt opgevat als onbewuste schuld.

Overeenkomstig de wetgevingsgeschiedenis moet artikel 6 Wegenverkeerswet worden beschouwd als een gevolgsdelict. Wil veroordeling voor dood door schuld volgen, dan is nodig dat de verdachte schuld heeft aan de dodelijke gevolgen.³ De culpose dader kon en behoorde te voorzien dat zijn onvoorzichtige verkeersgedrag tot deze gevolgen zou kunnen leiden.⁴ Kon de dader niet voorzien dat zijn gedrag tot zo'n ernstig gevolg kon leiden, dan is van schuld geen sprake.⁵ Bij artikel 6 Wegenverkeerswet speelt niet alleen de persoonlijke voorzienbaarheid van de gevolgen maar ook de verwijtbaarheid een wezenlijke rol. De verdachte kan wel onvoorzichtig hebben gehandeld, hij moet ook anders hebben kunnen handelen.⁶

De opbouw vanuit de theorie lijkt simpel, de rechtspraak heeft echter vele dogmatische problemen veroorzaakt. Ik belicht een enkel probleem.

De verwijtbaarheid wordt sinds vele jaren uit de onvoorzichtigheid afgeleid.⁷ De vaststelling van de schuld aan de hand van uitwendige maatstaven kan bij veel juristen op begrip rekenen.⁸ Tegenstanders van deze ontwikkeling menen dat de subjectieve voorzienbaarheid van het gevolg of de vereiste verwijtbaarheid een substantieel onderdeel van de verkeersschuld dient te blijven uitmaken.⁹ Als overwegend bezwaar tegen het objectiveren van de schuld wordt aangevoerd dat de waargenomen onvoorzichtigheid de inhoud van de schuld volledig absorbeert.¹⁰

Een ander punt is dat in veel strafzaken de enkele verkeersovertreding voor de aanname van grove schuld volstaat.¹¹ In het verleden moge betoogd zijn dat ofwel een grote fout danwel twee foutjes nodig waren voor het bewijs van de grove schuld; de rechtspraak leert anders. Men kan eerder en met minder bewijs voor artikel 6 Wegenverkeerswet worden veroordeeld dan lang voor mogelijk is gehouden. Het gaat steeds minder om een aanmerkelijke mate van verwijtbaar on-

voorzichtig handelen, maar om een kale overtreding die gemakshalve ook verwijtbaar wordt geacht. Deze magere invulling van de grove schuld wordt aanvaard op grond van de gedachte dat een voor verkeersdeelname goed toegeruste functionaris geen overtreding hoort te maken. Als verkeersfunctionaris wordt men meestal geacht de onvoorzichtigheid te kunnen vermijden. Het gevolg daarvan is dat het verschil tussen de overtreding en het schuldbestanddeel op misdrijfniveau vervaagt. Wie zich de enorme risico's van de verkeersdeelname realiseert heeft besef van de reden waarom bij het schuld misdrijf van artikel 6 Wegenverkeerswet sprake moet zijn van grove schuld.¹²

De ontwrichting van de verkeersschuld is verdiept doordat in 1997 de strafmaxima op overtreding van artikel 6 Wegenverkeerswet fors zijn verhoogd. De wetgever maakte bij het ontstaan van het Wetboek van Strafrecht in 1886 een wezenlijk verschil tussen de opzetmisdrijven en de grotendeels nieuwe schuld delicten. Bij de culpa stond de wetgever de oppassende burger voor ogen die in onbedachtzaamheid een ramp aanricht die hemzelf ook diep raakt. Dit beeld verklaart de relatief lichte strafbedreiging. Dood door schuld kent het strafmaximum van een jaar terwijl doodslag kan worden bestraft met vijftien jaar gevangenisstraf. De wetgever worstelde met de vraag of een misdrijf moest worden ingelast waarmee de kloof tussen dolus en culpa zou worden gedicht.¹³ Deze zogenaamde Mittelstufe werden echter niet ingevoerd. Hierdoor werd de strafrechter opgedeld met de last om een grijs grensgebied nader in te vullen, hetgeen gelet op het fundamentele verschil in strafposities vrijwel ondoenlijk was. Andere keuzen dan tussen doodslag en dood door schuld heeft de strafrechter niet. In ernstige gevallen heeft de strafrechter wel gekozen voor doodslag in het verkeer, hetgeen soms onder juristen op verzet stuit. Bij ernstige gevolgen stuit een veroordeling voor het lichtere dood door schuld op maatschappelijke weerstand.¹⁴ Onder andere op basis van de geschetste Porsche zaak meende de wetgever in 1997 een geleidelijke overgang van schuld naar opzet te hebben gevonden door het strafmaximum voor dood door schuld te verdrievoudigen.

De wetgever betrok de stelling dat de consequenties van het verschil tussen opzet en schuld thans anders gewaardeerd moeten worden dan in 1886. De rechtvaardig-

ging voor de hoge strafbedreiging in artikel 6 Wegenverkeerswet zou gelegen zijn in de bijkomende omstandigheden van de dronkenschap en de te hoge snelheid ten tijde van het veroorzaken van het ongeval: "De beslissing om met teveel alcohol op achter het stuur te stappen is gewoonlijk een opzettelijke. De beslissing om veel te hard te rijden eveneens. Dat het uiteindelijke delict niet in een opzettelijke maar in een culpose, niet gewilde levensberoving bestaat, kan in het perspectief van de opzettelijk gecreëerde vergrote kans op die levensberoving niet doorslaggevend meer zijn".¹⁵ Tegen deze achtergrond ziet de wetgever geen ontsparing; veeleer zouden de strafmaxima op andere culpose delicten aan heroverweging toe zijn. Recent voegde de minister van justitie hieraan toe dat het ook denkbaar is dat de strafbaarstelling van roekeloos rijden met fatale gevolgen zo wordt geformuleerd dat zij een maximale strafbedreiging van negen jaar beter kan dragen.¹⁶ Indien het laatste voornemen wordt gerealiseerd doemt toch een soort Mittelstufe aan de strafrechtelijke horizon op.

Bij deze stand van zaken is er een scheefgroei tussen de verschillende schuld misdrijven en is het klassieke onderscheid tussen opzet en schuld vertroebeld. De weergegeven positionering van de huidige minister van justitie verklaart immers niet redengevend waarom het mensbeeld van de culpose dader is versleten,¹⁷ en waarom de strafwaardigheid van de culpose delicten plotseling is vergroot.¹⁸ Met recht kan dan ook worden gesproken van een dogmatische ontsparing van het wettelijke systeem. Dat maakt dat bijzondere aandacht moet worden besteed aan het bijzondere verkeersstrafrecht dat deze ontvricting veroorzaakt.

Ik trek de lijnen samen. Bij de grove schuld van artikel 6 Wegenverkeerswet is de rol van de verwijtbaarheid kleiner geworden, is de grove schuld verworden tot lichte schuld en is de verhouding tot opzet scheefgegroeid. In onderlinge samenhang beschouwd zijn deze ontwikkelingen dermate zorgelijk dat een herijking van de strafrechtelijke aansprakelijkheid aangewezen lijkt.¹⁹

Geen schuld maar opzet. Doodslag in het verkeer

Ik keer terug naar de zaak van de Porschebestuurder. Ik zal u eerst de verdere rechtsgang schetsen. Het gerechtshof 's-Hertogenbosch meende dat de verdachte door zijn te hoge snelheid, het tevoren tweemaal door het rode licht rijden, de dronkenschap en zijn gevaarlijke inhaalmanoeuvres, zich willens en wetens had blootgesteld aan de aanmerkelijke kans, dat andere verkeersdeelnemers tengevolge van zijn handelwijze van het leven zouden worden beroofd zodat hij voorwaardelijk opzet oftewel kansopzet op die levensberoving had. Op grond van deze lichtste graad van opzet veroordeelde het hof de verdachte voor doodslag.

Op basis van het complex van ernstige en gevaarlijke verkeersmisdragingen concludeerde de advocaat-generaal bij de hoge raad tot verwerping van het beroep van verdachte. Volgens Meijers verraadde het gewraakte verkeersgedrag de mentaliteit van een cynisch en rücksichtslos op de koop toenemen van ernstige gevolgen, zoals die op een drukke weg te verwachten zijn. Aansluiting zoekend bij het gedachtengoed van Peters was het volgens hem pleitbaar deze mentaliteit in doodslag te vertalen, al dan niet met behulp van voorwaardelijk opzet.

De hoge raad vernietigde het arrest op grond van de overweging dat indien de verdachte door zijn handelwijze ook zelf aanmerkelijk levensgevaar loopt, de rechter in zijn oordeel dient te betrekken dat - behoudens aanwijzingen voor het tegendeel - het niet waarschijnlijk is dat de verdachte de aanmerkelijke kans op de koop toeneemt, dat een frontale botsing met een tegemoetkomende auto zal plaatsvinden, waarbij hij zelf het leven zal verliezen. Het meermalen afbreken van een inhaalmanoeuvre voor de fatale inhaalmanoeuvre werd uitgevoerd zou er volgens de hoge raad op wijzen, dat laatstbedoelde manoeuvre volgens de verdachte niet tot een botsing zou leiden.

De hoge raad formuleert in dit arrest een soort hulpregel om te bepalen of van opzet op de dood sprake is. Niet waarschijnlijk is, dat de betrokkene zijn eigen dood als (mogelijk) gevolg van gevaarlijk handelen op de koop toeneemt. Daaruit vloeit voort dat de verdachte, indien hij door gevaarlijk handelen zelf aanmerkelijk gevaar loopt, ook de dood van anderen niet welbewust aanvaard heeft, behoudens aanwijzingen voor het tegendeel. Het gewilde gevolg wordt door de

hoge raad in dit soort situaties klaarblijkelijk niet gauw aanwezig geacht. De hoge raad verwees de zaak naar het Arnhemse hof waar mijn collega's de verdachte veroordeelden voor dood door schuld.

Voor verschillende strafrechtjuristen is deze verkeerszaak een kristalhelder voorbeeld van bewuste schuld. Waar bij schuld wordt aangenomen dat het gevolg niet gewild is wordt bij het opzet de wil een veel grotere rol toegedicht. En in deze zaak was de wil toch niet gericht op de dood of het zwaar lichamelijk letsel van de verkeersslachtoffers?²⁰

Aan de hand van het spraakmakende Porsche-arrest zal ik langer stil staan bij het opzet. Het is immers duidelijk dat de bewuste schuld in de vorm van roekeloos handelen het opzet dicht nadert. De oude vraag die ik opnieuw wil stellen is of in het verkeersrecht het terrein van de bewuste schuld niet voor een belangrijk deel toebehoort aan het opzet. Ik hanteer het volgende kader.

In de cassatierechtspraak wordt veelvuldig uit de omstandigheden van het geval, de aard van de handeling en algemene ervaringsregels geconcludeerd dat de verdachte heeft gehandeld met voorwaardelijk opzet: hij was zich bewust van de aanmerkelijke kans dat het gewraakte gevolg zou ontstaan.²¹ Voorwaardelijk opzet en de bewuste aanvaarding van aanmerkelijk kwade kansen houden verband met algemene ervaringsregels en de maatschappelijke waardering van handelingen en daardoor in het leven geroepen risico's. Deze heersende uitleg van het opzet kan eenvoudig worden toegesneden op het verkeersstrafrecht.

In verband met de snelheid en massa van motorrijtuigen is het bij eenieder bekend dat ongevallen kunnen leiden tot ernstige kwetsuren of de dood van de bij een ongeval betrokken personen. Ook is algemeen bekend dat de honderden voorschriften in de verkeerswetgeving vooral zijn geschreven ten behoeve van de veiligheid alsmede dat overtreding van deze regels jaarlijks zeer veel doden tot gevolg heeft. Iedereen is zich bewust van de plicht om deze veiligheidsregels na te leven om aanrijdingen en bijbehorende ernstige gevolgen te voorkomen. Tegen deze achtergrond moet de verkeersdeelnemer niet primair als een individu wor-

den gezien maar als een functionaris die geacht wordt de wet te kennen en de naleving daarvan te garanderen.²² Velen walsen echter de regels onder hun wielen omdat zij het gevaar van de overtreding geringer inschatten dan de wetgever. Hier is niet meer sprake van de goede trouw bij de oppassende burger die de wetgever bij het schuld misdrijf voor ogen stond, maar van de kwade trouw van een weggebruiker die geen zin heeft om te lang voor rood licht te wachten en in zijn haast meent niemand te zien en nog wel snel de kruising te kunnen oversteken. Met deze eigenrichting wordt het onderlinge samenspel tussen verkeersdeelnemers onaanvaardbaar gevaarlijk verstoord. Anderen mogen immers aan de in de wet vastgelegde interactiepatronen in beginsel gerechtvaardigde verwachtingen ontnemen. Ik doel hiermee op het verkeersrechtelijk vertrouwensbeginsel. Het combineren van voornoemde normaliteitssyllogismen²³ en de bewustheid van de overtreding impliceert dat verkeersgedrag intrinsieke gerichtheid op een gevolg kent. In navolging van Peters meen ik dat de door strafrechtelijke normen bepaalde betekenissen van een handeling niet worden ontdekt door de psyche van de verdachte te ontleden maar door de normen te bestuderen die het gedrag van de mens regelen (determineren).²⁴ De gerichtheid van het gedrag op een bepaald gevolg als doel wordt in de waarneming zichtbaar, hetgeen trefzeker past bij het verkeersrecht. In het verkeer kan namelijk slechts de uitwendige gedraging worden waargenomen, die vervolgens richtinggevend vertrouwen oplevert voor het eigen verkeersgedrag. Veelal is de bestuurder niet te zien. Daarom wordt aan andere verkeersdeelnemers met behulp van signalen zichtbaar gemaakt dat de bestuurder wil afslaan. Indien deze daarna de snelheid tempert mogen andere verkeersdeelnemers vervolgens hun eigen voorgenomen manoeuvres afstemmen op het waargenomen gedrag.

Een tegenwerping zou kunnen zijn dat ook als de verkeersovertreder (stilzwijgend) opzet op het gevaar bezit,²⁵ hij nog niet tegelijkertijd opzet op de gevolgen van dat gevaar hoeft te hebben. Huiselijk gezegd, door rood licht rijden kan juridisch niet gelijkgeschakeld worden met doodslag. Ik wijs op de algemeen aanvaarde uitleg van het gevaarsbegrip: gevaar is de kans op een ongeval. Wie een geschreven veiligheidsregel overtreedt aanvaardt welbewust die kans. Is deze

kans gelijk aan de aanmerkelijke kans van het voorwaardelijk opzet? Met Nieboer meen ik dat het bij voorwaardelijk opzet gaat over de onaanvaardbare kans,²⁶ zeker vanuit de wetgever bezien. De kans op een ongeval die de overtreding van de regel inluit lijkt eerder onaanvaardbaar in een hectische verkeerssituatie dan op een verlaten weg, maar de schijn kan bedriegen. De zekerheid dat de Russische roulette van zijn verkeersgok goed is afgelopen, verkrijgt de overtreder pas achteraf.

Ik vat samen. Waar de wil bij opzetgraden als voorbedachte raad of oogmerk een sterke rol vervult, verschuift in het grensgebied van opzet en schuld de wil naar de achtergrond en domineert overeenkomstig de analyse van Nieboer het weten.²⁷ Voorts hebben de wettelijke voorschriften het primaat boven de eigenrichting van de verkeersovertreder. Op grond van dat primaat meen ik dat vanuit de wetgever bezien een overtreding een onaanvaardbare kans op een ongeval indiceert. Tegen dezelfde achtergrond zijn veel verkeersfouten bewust gepleegde verkeershandelingen onder zodanige omstandigheden dat de kans op een verkeersongeval niet alleen niet over het hoofd kán worden gezien, maar zelfs bewust aanvaard wordt. Kortom, indirect behelst de overtreding voorwaardelijk opzet op het mogelijke gevolg van die overtreding.

Thans de centrale vraag: waarom eindigde het Porsche-arrest niet in doodslag? In deze zaak zien we opnieuw de stelling terug dat de verdachte ook de wil moet hebben gehad om andere verkeersdeelnemers bloot te stellen aan de aanmerkelijke kans dat zij door zijn handelwijze van het leven zouden worden beroofd. Een drietal kanttekeningen.²⁸

1. De nadruk op het weten biedt houvast voor een bewijsconstructie waarbij onze verdachte een adequaat besef heeft gehad van de onaanvaardbare kans op het ongeval en op de fatale gevolgen. Eerst de feiten. De Porsche-bestuurder continueerde zijn gedrag. Hij liet het niet bij een enkele manoeuvre, maar herhaalde dat gedrag meermalen. Het voorbeeld van de meermalen afgebroken inhaalmanoeuvre en het steeds weer aanvragen

van een nieuwe inhaalpoging is veelzeggend. Het sporenonderzoek wees uit dat de Porsche zich geheel links op de weghelft van het tegemoetkomend verkeer bevond op het moment dat de Volvo zich op een afstand van slechts 21 meter bevond en dat de verdachte pas toen is gaan remmen. Het ongeval vond plaats op een rechte droge weg, die in goede staat van onderhoud verkeerde, terwijl het uitzicht op tegemoetkomend verkeer goed was. In deze specifieke wegsituatie deden zich objectieve risico's voor die de verdachte blijkbaar bereid was te aanvaarden.²⁹

Ik kom toe aan de juridische waardering. De verdachte bleef gevaarlijk rijden en probeerde in de gevaarzettende verkeerssituatie van dat moment steeds opnieuw in te halen. De verdachte heeft opzettelijk een onaanvaardbaar risico genomen. Het is daarbij niet overtuigend dat alle facetten van het rijgedrag onder één enkele bewustzijnsgraad zijn geschaard. Voorstelbaar is dat het voorwaardelijk opzet betrekking heeft op enkele gewraakte verkeersgedragingen terwijl het zekerheidsbewustzijn van toepassing is op het meermalen afbreken van de inhaalmanoeuvre. Op de momenten dat de verdachte terugkeerde naar de rechterweghelft was hij - de gedachtengang van de hoge raad volgend - er kennelijk zeker van dat het doorzetten van de inhaalmanoeuvre hem en anderen fataal had kunnen worden. Anders gezegd, gezien zijn afgebroken inhaalmanoeuvres schrok de Porsche-bestuurder kennelijk alleen terug als hij de zekerheid had van een aanrijding, maar niet als hij een aanrijding slechts als waarschijnlijk zag, terwijl die waarschijnlijkheid voldoende is voor het op de koop toe nemen van de vergrote risico's in die wegsituatie.

2. De maatstaf van de hoge raad dat meegewogen moet worden of de verdachte zijn eigen leven op spel wenste te zetten, introduceert een nieuw onderscheid en verrast: het gaat bij delictomschrijvingen als doodslag altijd om het van het leven beroven van een ander.³⁰ Niettemin is in latere uitspraken van de hoge raad deze maatstaf herbevestigd.

Enkele weken geleden heeft de hoge raad een arrest gewezen waarin een dronken bestuurder zich aan de politie wilde onttrekken en met zeer hoge snelheid en gedoofde lichten over een drukke, matig verlichte weg drie - goed verlicht rij-

dende - fietsers doodreed. Na de tussentijdse aanrijdingen reed hij door en gaf zelfs nog gas bij.³¹

De hoge raad liet de veroordeling voor doodslag - met inbegrip van de kansopzetconstructie - intact. Advocaat-generaal Machielse formuleert in zijn conclusie de hulpregel uit het Porsche-arrest als volgt. Ik citeer: Anders dan in de zaak die leidde tot het bekende Porsche-arrest, doet zich hier namelijk niet het wat a-typische geval voor van een dodelijke aanrijding van een sterke verkeersdeelnemer met een andere sterke verkeersdeelnemer. Hier is immers sprake van een gewelddadige confrontatie van een sterke verkeersdeelnemer met meerdere zwakke verkeersdeelnemers. Einde citaat.

Of nu sprake is van een niet bewezen doodswens bij de verdachte danwel dat een verkeersdeelnemer zijn eigen leven niet op het spel kan zetten vanwege de zwakheid van de verkeersslachtoffers, in beide varianten voldoet de hulpregel niet.

In de eerste plaats bracht de hoogst roekeloze wijze van rijden ook in deze strafzaak levensgevaar voor verdachte zelf teweeg, onafhankelijk van de ramp die ging plaatsvinden en ongeacht de vraag of sprake was van al dan niet gemotoriseerde slachtoffers.

In de tweede plaats wordt in deze strafzaak te groot gewicht aan de eigen verklaring van verdachte toegekend waarin hij aangeeft koste wat kost aan de politie te hebben willen ontsnappen. Met het uitvergroten van deze bedoeling van de verdachte wordt in diens rücksichtslose mentaliteit de grondslag voor het voorwaardelijk opzet gevonden. Waar aan de subjectieve beleving van de verdachte zo'n bepalende rol wordt toegekend als hier geschiedt, wijs ik er op dat deze verdachte niet gericht was op de vraag of zich voor hem een al dan niet gemotoriseerde verkeersdeelnemer bevond. Hoe zal, zo vraag ik u, geoordeeld gaan worden over eenzelfde verkeersgedrag waarbij niet drie fietsers worden geraakt maar een boom, waardoor passagiers van de verdachte het leven verliezen? Ik wil hiermee duidelijk maken dat - in de woorden van R Emmelink - wanneer verdachten hun verkeersgedrag niet langer beheersen, en het van het toeval afhangt of men iets of iemand raakt, het niet relevant is of men tegen een boom, een fietser of een automobilist botst.³² Het te maken verwijt aan deze verdachten dient niet vertroebeld te worden met risico's voor eigen leven.

Ten slotte kan op goede gronden het verhaal ook anders worden verteld. Door zo roekeloos met eigen leven om te springen mag - a fortiori - gevoeglijk worden aangenomen dat de verdachte met nog veel grotere roekeloosheid andermans leven in de waagschaal zette. Hoe driest en onverantwoord moet hij wel niet hebben gereden als zelfs zijn eigen levensbelang hem niet heeft weerhouden van zijn gevaarlijk rijgedrag! Ik geef u nog een andere interpretatie: men kan een bepaald gevolg voor zichzelf niet wensen maar gezien het rijgedrag een soortgelijk gevolg voor andere weggebruikers wel degelijk op de koop toe nemen. De zwakte van de hulpregel van de hoge raad is gelegen in de algemene ervaringsregel dat men met betrekking tot eigen behoud grenzeloos optimistisch is (men kan de eigen dood moeilijk voorstellen). Deze redeneringen - ook de mijne - behelzen weinig verifieerbare generalisaties. De hulpregel die de hoge raad met dit arrest introduceert is dan ook moeilijk objectiveerbaar omdat de manier waarop het inhaalpatroon van de verdachte wordt gepresenteerd tevens impliciet een bepaalde en aanvechtbare interpretatie inhoudt van diens innerlijke overwegingen. Hetzelfde verkeersgedrag kan met evenveel recht anders worden geïnterpreteerd. Tegen deze achtergrond betoogt De Hullu in zijn annotatie onder het Porsche-arrest overtuigend dat de hoge raad zich van een oordeel over psychische gesteldheden had dienen te onthouden³³ en binnen de gebruikelijke juridische toerekeningskaders het normatieve aspect van opzet had moeten laten prevaleren.³⁴

3. Ik meen dat in deze zaak het wilsbesluit als volgt kan worden omschreven. Uit de bewijsmiddelen blijkt dat de verdachte zijn rijgedrag continueerde. De wetenschap dat zijn inhaalgedrag gevaarlijk was, legde de bestuurder van de Porsche de verplichting op dit gedrag vanwege de vergrote kansen op dodelijke afloop achterwege te laten. Het feit dat hij deze wetenschap negeerde, maar er voor koos om letterlijk voort te rijden op de ingeslagen weg, constitueert het wilsbesluit dat het opzet genereert: de verdachte heeft het gevolg - op zijn minst via voorwaardelijk opzet - gewild.

Mijn conclusie is dat het Porsche-arrest niet voldoet. Bij passiviteit van de wetgever zal zowel in de rechtspraak als in de theorievorming de afgrenzing tus-

sen opzet en schuld in het verkeer onder druk blijven staan. Wordt het voor het bijzonder (verkeers)strafrecht niet tijd om de strafrechtelijke aansprakelijkheid voor verkeersongevallen te herijken? Hierna wil ik u enkele richtingen noemen waarin de strafrechtelijke aansprakelijkheid voor ongevallen zou kunnen worden ontwikkeld, zonder daarbij de technische details encyclopedisch te duiden.

Het beproeven van wettelijke alternatieven

Vanmiddag heb ik eerder betoogd dat bepaalde vormen van onvoorzichtigheid moeten worden begrepen onder opzet. Voor dit verkeersgedrag schiet de huidige strafbaarstelling in artikel 6 Wegenverkeerswet tekort. Bij de vervolging en berechting voortdurend opteren voor doodslag of (zware) mishandeling is echter ingrijpend, alleen al omdat de verkeerswetgeving in dat geval de eigen bijzondere delictsomschrijvingen moet ontberen. Het eerder optredende voorwaardelijk opzet in het verkeer maakt het noodzakelijk het opzet in de Wegenverkeerswet een plaats te geven.

Het is geen vanzelfsprekendheid dat een bijzondere wet als de Wegenverkeerswet een schuld misdrijf bevat. De Opiumwet en de Wet Economische Delicten bevatten slechts opzet misdrijven en overtredingen. Ik wil u daarom enkele alternatieven voor het schuld misdrijf van artikel 6 Wegenverkeerswet voorleggen.

Mijn voorkeur gaat uit naar opzetdelicten die een groot deel van de ongevallen bestrijken die tot op heden worden bestreken door artikel 6 Wegenverkeerswet. Deze keuze is ingegeven door mijn eerdere betoog. Indien bij de aansprakelijkstelling het weten meer wordt benadrukt dan het willen ligt het voor de hand om bij de opbouw van aansprakelijkheid te vertrekken vanuit de geschreven gedragsregels.

Het alternatief voor artikel 6 Wegenverkeerswet moet een eenduidig fundament kennen, geen vage delictsomschrijvingen behelzen en ten slotte de ernst van de gewraakte gedraging tot uitdrukking brengen zowel in de delictsomschrijving als in de strafbedreiging. Ik meen dat alternatief gevonden te hebben in een ver-

nieuwend voorstel van De Jong.

Recent heeft De Jong de invoering bepleit van een aantal door het gevolg gekwalificeerde opzetmisdrijven op het terrein van snelheid en andere zeer gevaarzettende verkeersgedragingen.³⁵ De rechtvaardiging ziet hij terecht liggen in de uitholling van de grove schuld. Met een steeds lichtere bewijslast wordt grove schuld aangenomen. De Jong verkiest niet langer deze gang van zaken te billijken met een geforceerde excercitie maar verkiest, vanwege de dogmatische helderheid, een nieuwe weg in te slaan in de richting van de opzetmisdrijven. De door De Jong voorgestelde herijking van de schuld verdient steun vanwege de grotere dogmatische zuiverheid die bij de huidige verkeersschuld ver te zoeken is.³⁶

Over het onttrekken van het gevolg aan het schuldverband merk ik op dat door de verkeersregel opzettelijk te overschrijden de verdachte leed over anderen heeft afgeroepen. Hij kan zich niet meer beroepen op het niet hebben voorzien van de gevolgen.³⁷ Het opofferen van de subjectieve voorzienbaarheid van ernstige gevolgen is ter zake van een aantal verkeersregels een billijke prijs voor een veilige ordening van het doodsgevaar opleverend verkeer.³⁸

Daarnaast wijs ik erop dat de hierna voor te stellen delictomschrijvingen met een grotere precisie de gedragsnorm demonstreren dan artikel 6 Wegenverkeerswet, hetgeen in generaal-preventief opzicht winst is.

Tenslotte geeft de wetgever met de creatie van een aantal nieuwe misdrijven een signaal af dat niet langer sprake is van ethisch neutrale bagatellen.³⁹ Sinds de invoering in 1905 van het eerste reglement verkeersregels heeft de wetgever verkeersovertredingen aangemerkt als bagatellen: delicten met een geringe strafwaardigheid.⁴⁰ Aan de overheveling van de handhaving van verkeersovertredingen naar het administratieve recht in 1990 lag uitdrukkelijk de gedachte ten grondslag dat het verkeersrecht veelal ordeningswetgeving is die weinig morele lading behelst. Op deze kwalificatie is veel af te dingen. Met het verheffen van een aantal cruciale voorschriften tot misdrijf wordt zichtbaar gemaakt dat het de wetgever ernst is met de handhaving van deze regels.

Rothengatter refereert aan een analyse van verschillende Europese ongevals-

databestanden en wijst op een aantal ongevalsgerelateerde gedragingen.⁴¹ Veel ongevallen vinden hun oorzaak in gevaarlijk inhalen (waaronder snijden), geen voorrang verlenen (waaronder het rijden door het rode licht) en het rijden met onaangepaste snelheden (waaronder kleven).⁴² Op grond van deze analyse meen ik dat deze drie misdragingen niet langer als overtreding maar als misdrijf strafbaar gesteld moeten worden.⁴³ Indien door deze misdragingen de dood of het letsel van anderen wordt veroorzaakt, zou dat gevolg onttrokken kunnen worden aan de vraag of de verdachte wel of niet opzet op of schuld aan het gevolg had en tegelijkertijd een strafverzwarende functie krijgen. Door het plegen van het gronddelict (bijvoorbeeld de kale snelheidsoverschrijding) heeft de verdachte het daaruit voortvloeiende onheil voor anderen opgeroepen. Het opzet, dat, evenals de schuld, de aansprakelijkheid kan matigen of zelfs wegnemen, en daarmee rechtsbeschermend werkt, selecteert dus niet langer de relevante gevolgen waarvoor de verdachte aansprakelijk wordt gesteld.

Redactioneel valt te overwegen om de nieuwe strafbepalingen toe te snijden op de Wet Economische Delicten, waar in het eerste lid van artikel 2 delicten worden aangewezen die misdrijven zijn voor zover zij opzettelijk zijn begaan; voorzover deze delicten geen misdrijven zijn, zijn zij overtredingen. De technische voordelen zijn eenvoudig. Door de toevoeging van het opzetbestanddeel wordt de strafwaardigheid van de gedraging op het voormalige overtredingsniveau vergroot en kan het strafplafond hoger worden gesteld dan bij een overtreding mogelijk is, waarbij vervolgens nog gedifferentieerd kan worden naar de intreding van de gewraakte gevolgen.⁴⁴ Daarbij komt dat in een opzetvariant strafmaxima als bij artikel 6 Wegenverkeerswet niet misstaan.⁴⁵ Deze wijziging beëindigt de scheefgroei ten aanzien van het commune recht. Voorts zal het opzetbestanddeel bij veel misdragingen in het verkeer eenvoudig te bewijzen zijn. Tenslotte heeft de voorgestelde dubbelzijdigheid het voordeel dat voorzover het delict onopzettelijk is begaan, de huidige administratiefrechtelijke handhaving mogelijk blijft.⁴⁶

Tegen deze constructie zou kunnen pleiten dat de verkeersregels in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens zijn opgenomen. Het is gebruikelijk dat

de materiële wetgever, die de gedragsregels in een AMvB vaststelt, zich beperkt tot overtredingen. Misdrijven worden in een formele wet opgenomen. Een ander probleem is de verhouding tot de Wet Administratiefrechtelijke Handhaving Verkeersvoorschriften. Indien de rechter vrijsprekt van het opzetbestanddeel resteert de onderliggende - subsidiair tenlastegelegde - overtreding.⁴⁷ Een verweer zal vervolgens zijn dat in dat geval artikel 2 Wet Administratiefrechtelijke Handhaving Verkeersvoorschriften meebrengt dat strafrechtelijke afdoening is uitgesloten. Responderen op een dergelijk verweer lijkt mij echter niet zo'n probleem aangezien het opzetdelict slechts uit de kast wordt gehaald wanneer er evident gerealiseerd verkeersgevaar was, waarmee de strafrechtelijke afdoening herleeft.

Niettemin maken deze wetstechnische kanttekeningen het eenvoudiger om de voorgestelde strafbepalingen te plaatsen in de Wegenverkeerswet en niet in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens. Bovendien zouden de strafbedreigingen van de te selecteren overtredingen (thans twee maanden) kunnen worden verhoogd, waarmee het gewicht van de bepalingen beter tot uitdrukking wordt gebracht.

Een tweede alternatief voor het huidige schuld misdrijf van artikel 6 Wegenverkeerswet is gelegen in de redactie van artikel 8 tweede lid Wegenverkeerswet: het is een ieder verboden een voertuig te besturen of als bestuurder te doen besturen met een bepaald uitdrukkelijk genoemd alcoholgehalte van de adem of het bloed. Op grond van de verhoogde strafwaardigheid is dit gedrag met de invoering van de Wegenverkeerswet 1935 getransformeerd van overtreding in misdrijf, zonder dat een opzet- of schuldbestanddeel is toegevoegd. Schuld-elementen dienen volgens de cassatierechter ook niet te worden ingelezen: het toevoegen van een bestanddeel is niet conform de bedoeling van de wetgever.⁴⁸ In de kern is dit misdrijf dus een verkapte overtreding.

Voor veel gedragingen in het verkeer zijn soortgelijke delictsomschrijvingen denkbaar.⁴⁹ Het niet opnemen van een opzet- of schuldbestanddeel maakt het eenvoudiger om de huidige delictsomschrijvingen uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens tot uitgangspunt te nemen. Mogelijk ingewikkeld aan-

doende (WED-)constructies worden vermeden, meer gecompliceerde verkeersgedragingen kunnen onder het bereik van de dit type delictsomschrijving worden gebracht.

Bij dit tweede alternatief klemt de vraag of door het weglaten van het opzetbestanddeel als strafmaatbepalende factor de aansprakelijkheid niet tezeer wordt verruimd. De opname van een schuldbestanddeel als opzet werkt immers rechtsbeschermend: het opzettelijke karakter van de verkeersgedraging moet worden bewezen. Dat bewijs ligt evenwel niet altijd eenvoudig: waar het fors overschrijden van de maximumsnelheid moeilijk anders dan opzettelijk lijkt te kunnen worden gepleegd, is het bij sommige voorrangsovertredingen al minder eenvoudig om van opzet te spreken.

Tegen deze achtergrond komt de geschetste WED-constructie meer tegemoet aan de benodigde rechtsbescherming alsmede aan mogelijke bewijsproblemen. Bij vrijspraak van het opzet resteert immers de onderliggende overtreding.

De technische merites van beide alternatieven daargelaten, waar uitdrukkelijk wordt gekozen voor het niet langer betrekken van het opzet op de fatale gevolgen van de verkeersmisdraging, rijst de vraag naar de corrigerende werking van de causaliteit die de aansprakelijkheid van de verdachte voor het gevolg kan nuanceren of zelfs uitsluiten. Gelijk de werking van de communicerende vaten verkrijgt door het onttrekken van de gevolgen aan het schuldverband de causaliteit meer gewicht dan bij gevolgsdelicten het geval is. De selectie van de relevante gevolgen vindt immers niet plaats door het opzet of de schuld maar binnen de causaliteit. Aldus wordt oeverloze aansprakelijkheid voorkomen.⁵⁰ Ik neem een snelheidsmisdrijf tot uitgangspunt.

Tussen de tenlastegelegde snelheid en de gevolgen van het ongeval zal een causaal verband moeten worden aangetoond: het verkeersongeval zal door de gereeden snelheid moeten zijn ontstaan en niet door andere oorzaken. Voor aansprakelijkstelling volstaat in beginsel de enkele overschrijding van de snelheidslimiet met bijvoorbeeld vijf kilometer. In beginsel, want de ongevalsanalyses van het Nederlands Forensisch Instituut behelzen nimmer een gefixeerde snelheid

waarmee de verdachte zou hebben gereden, maar een waarschijnlijkheidsredenering, uitmondend in een bandbreedte van mogelijk gereden snelheden. De redactie van de voorgestelde strafbepaling is derhalve strenger dan de praktijk. Ook bij een lichte snelheidsoverschrijding zal de causaliteitsconstructie - veelal met behulp van een technisch onderzoek - helderheid moeten geven over het oorzakelijke verband. Daarmee gaat het naar mijn smaak over de kern van de snelheidsregeling: de overschrijding van de snelheidslimiet is niet alleen een kaal materieel feit, maar moet ook een onaanvaardbaar risico opleveren voor het overige verkeer.

De rechter zal hierbij sterk objectiverend te werk gaan. Het gaat er met behulp van de klassieke causaliteitsredeneringen om of naar algemene ervaringsregels voorzienbaar was dat deze gevolgen zouden intreden. Sterk bepalend is de context van de algemeen aanvaarde betekenis van de geschreven gedragsregels in het wegverkeer. Door de bekendheid met de regels over toegestane snelheden, voorrang en inhalen is het redelijkerwijs te voorzien dat overtreding van dergelijke gedragsregels dood of letsel bij anderen kan teweegbrengen. Dit soort gevolgen is typisch voor verkeersovertredingen. Zonder gevaar ontstaat immers geen ernstig gevolg.

De beperkte werking van de strafuitsluitingsgronden in het verkeersrecht

Dames en heren, het kost vaak moeite om een deugdelijke rechtvaardiging te vinden voor lichtere onvoorzichtigheid, gerubriceerd onder onbewuste schuld.⁵¹ De rechtspraak leert dat de verdachte die terecht staat voor een verwijt, dat is geënt op onbewuste schuld, zelf moeilijk kan leven met de dood of het letsel van de slachtoffers.⁵² Alhoewel hij zich vaak moreel schuldig voelt gaat juridische aansprakelijkheid hem te ver. Ook hij kent het spreekwoord over het ene moment van onbedachtzaamheid dat hem zijn hele leven zal kwellen, maar het juridische kernverwijt over zijn verkeersgedrag vindt veelvuldig geen weerklank. Hij meent oplettend en voorzichtig te zijn geweest en kan geen verklaring geven waarom hij het slachtoffer net niet heeft gezien. Dit gegeven vertalen in grove schuld,

hetgeen bij artikel 6 Wegenverkeerswet, in ieder geval formeel, toch het geval is, wordt als on(te)recht ervaren. In het verleden zijn door Van Veen en Vellinga verschillende voorstellen gedaan om de lichtere verkeersschuld te elimineren.⁵³ Voor een deel is dit probleem binnen het hiervoor geschetste denkkader niet langer aan de orde. Mijn voorstellen beogen immers een vloeiende overgang tussen overtredingen en opzetdelicten te bewerkstelligen. Gradaties tussen bewuste en onbewuste schuld, tussen lichte onvoorzichtigheid en roekeloosheid, verdwijnen. Het aansprakelijkheidsbereik van artikel 6 Wegenverkeerswet zal echter niet optimaal gesubstitueerd worden door de drie voorgestelde opzetmisdrijven. Voor het restgedrag zal teruggevallen moeten worden op de overige gedragsregels in de verkeerswetgeving, voornamelijk die in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens. In verschillende gevallen gaat het om inschattingfouten die niet altijd gekwalificeerd kunnen worden als opzettelijk gepleegd.

Daarmee kom ik toe aan het laatste deel van mijn betoog, te weten de rol van de strafuitsluitingsgronden, die bij verkeersongevallen een geringe rol lijken te vervullen. De verklaring is dat de verkeersdeelnemer als functionaris wordt aangemerkt die geacht wordt de regels na te leven en onvoorzichtigheid te vermijden. Het verkeer is vol risico's die aanvaardbaar zijn teneinde verkeersdeelname niet onmogelijk te maken. De bekendheid met de vele dodelijke slachtoffers van verkeersovertredingen brengt mee dat het overtreden van een verkeersregel als een onaanvaardbaar risico moet worden gezien waarvoor weinig begrip moet worden opgebracht. Deze normatieve en mogelijk streng aandoende stellingname staat in de weg aan een ruimhartige toepassing van strafuitsluitingsgronden. Mijn tweede stelling voor vanmiddag luidt dat dit vrijwel altijd terecht is. Ik loop enkele verkeerssituaties met u langs.⁵⁴

In de eerste plaats kan lichte onvoorzichtigheid niet gelijkgeschakeld worden met lichte overtredingen. In mijn optiek bestaan geen geringe overtredingen. Het door rood licht rijden op een verlaten kruising oogt als een bagatel. De wetenschap dat ander verkeer daadwerkelijk ontbrak ontstaat echter pas achteraf. Indien het negeren van het rood licht leidt tot een aanrijding van een niet eerder waargenomen andere weggebruiker is er geen sprake van een geringe overtreding.

In elke concrete verkeerssituatie zijn niettemin omstandigheden denkbaar die een rechtvaardiging opleveren voor gedrag waarvan de verdachte op zichzelf wist dat het zou kunnen leiden tot een fataal gevolg. Een succesvol verweer heeft veelal betrekking op een conflict van plichten dat vertaald wordt in de rechtvaardigingsgrond noodtoestand. In dat geval is de verdachte zich goed bewust van zijn overtreding van een geschreven of ongeschreven plicht maar heeft hij een andere plicht laten prevaleren. Indien de rechter het respecteren van de laatste plicht inderdaad aangewezen acht, valt de wederrechtelijkheid weg. Het overtreden van de maximumsnelheid constitueert in het algemeen de strafbaarheid. Het met dezelfde snelheid vervoeren van een zwaar gewond persoon naar het dichtstbijzijnde ziekenhuis kan door de rechter worden gezien als het resultaat van een correcte afweging van belangen. Gezegd kan ook worden dat de automobilist in dit geval een geoorloofd risico heeft genomen. Het geoorloofde risico kan derhalve tot op zekere hoogte eveneens worden gezien als een rechtvaardigingsgrond.⁵⁵ Niettemin zal deze exceptie mondjesmaat worden gehonoreerd. De Garantienstelling brengt terecht mee dat de weggebruiker zijn gedrag adequaat hoort in te richten op allerlei onverwachte situaties, waardoor niet snel sprake zal zijn van uitzonderlijke verontschuldigende of rechtvaardigende gronden.

Daarnaast doen zich verkeersongevallen voor waarbij een van de betrokkenen niet zorgvuldig heeft geanticipeerd op verkeersovertredingen van andere weggebruikers.

In het huidige verkeersbeeld worden veel overtredingen zichtbaar die tot het gewone verkeerspatroon zijn gaan behoren. Op bepaalde wegen is de regelmaat waarmee de maximumsnelheid wordt overschreden zo groot dat de rechter dit verkeersbeeld vat in een algemene ervaringsregel waarmee hij de verdachte voorhoudt dat hij met dat normverleggende gedrag rekening had dienen te houden.⁵⁶

Veel verkeersovertredingen ontstaan echter niet uit dringende acute veiligheidsbelangen maar uit particuliere vlotheidsoverwegingen. Deze weggebruikers nemen geen geoorloofd risico maar stellen zich met hun verkeersovertreding bloot aan de onaanvaardbare kans dat een ongeval ontstaat. Vlotheidsbelangen

mogen in sommige situaties het verkeerspatroon zijn gaan dicteren, het is niet aan de strafrechter om de wet opzij te zetten. In verband met de berekenbaarheid van het verkeersverloop is het primaat van de wet van het grootste belang voor andere verkeersdeelnemers. Indien niet langer aan het verkeer mag worden deelgenomen in het vertrouwen dat andere verkeersdeelnemers zich aan de voor hen geldende verkeersregels houden,⁵⁷ devalueert de werking van het wettelijk regelbestand.⁵⁸ Algemene ervaringsregels, zoals over (brom)fietsers die vaak onverlicht zouden rijden, dienen het strafrechtelijk aansprakelijkheidsbereik niet op te rekken.

Vanzelfsprekend dient rekening te worden gehouden met verkeersovertredingen die men waarneemt, of die men op grond van bijzondere kennis, mag verwachten. In de laatste situatie moet men denken aan het rijden langs uitgaande scholen, waarbij kinderen soms de rijbaan op rennen. Wanneer geen sprake is van bijzondere kennis van de te verwachten verkeersovertredingen of van een waarneembare overtreding zal er eerder sprake zijn van een verschoonbare feitelijke dwaling. In dat geval hoeft de verdachte zich cognitief geen rekenschap te geven van een mogelijke verkeersovertreding van anderen. Indien voor een kruising een bestuurder een voorrangsgerechtigde motorrijder ziet naderen en hij meent dat hij nog veilig de kruising kan oversteken, dient hij dit voornemen niet achterwege te hoeven laten op grond van de kans dat de motorrijder twintig kilometer per uur te hard rijdt, tenzij de motorrijder een dusdanig hoge snelheid aanhoudt dat deze voor eenieder waarneembaar is.⁵⁹

Ten slotte worden de inspanningen van weggebruikers nogal eens afgezet tegen de hoge maatstaven waaraan ze moeten voldoen. Er zijn voorbeelden te over. Bij een beslagen ruit werd een verdachte geacht de ruit met zijn vuist te versplinteren teneinde zijn zicht op de weg te behouden en pompend te remmen.⁶⁰ Verder kunt u denken aan de bestuurder die tijdens het inhalen van een vrachtwagen door het opspattende water een voorgesorteerde fietser niet ziet en deze raakt. Hebben deze weggebruikers onder zeer beroerde omstandigheden niet voldoende hun best gedaan?⁶¹ De stelling dat in deze zaken het onmogelijke wordt gevegd, oogt verdedigbaar, maar is het niet. In het eerste geval bleef de verdachte in pa-

niek doorrijden, hetgeen niet aanvaard hoeft te worden van een automobilist, die, opgeleid en voorzien van een rijbewijs, geacht wordt vaardig aan het verkeer deel te nemen. In het tweede geval was de moeilijke zichtbaarheid bewerkstelligd door tijdens het slechte weer te gaan inhalen. Deze verdachte heeft zichzelf immers in de situatie gebracht dat hij niet meer adequaat kón reageren. Sympathiek ogende inspanningen mogen naar mijn smaak niet baten en zeker geen schuld-uitsluitings- of rechtvaardigingsgrond opleveren, indien slechts sprake is van een poging om de gevolgen van een eerder gemaakte verkeersfout te reduceren.

Vaak wordt met juridische empathie gewezen op de situatie dat een verkeersdeelnemer zijn uiterste best doet om een verkeersregel na te leven, maar niet slaagt. Bekend is het beeldende voorbeeld van de melkrijder die in dichte mist voor een kruising staat te wachten, met het raam open had geluisterd of er voorrangsgerechtigd verkeer naderde, naar beide zijden had gekeken en vervolgens met zijn tractor en twee aanhangers was opgetrokken.⁶² Na de daaropvolgende aanrijding met een voorrangsgerechtigde motorrijder waarna hij veroordeeld werd wegens het niet verlenen van voorrang was de begrijpelijke vraag van annotator Van Veen wat de melkrijder nog had moeten doen voor hij mocht oversteken. In wezen is de vraag of in een dergelijke situatie het voorrangsgedebod niet te rigide uitpakt.

Enerzijds meen ik dat zich voor het kale gebod aan naderend voorrangsgerechtigd verkeer voorrang te verlenen niet snel disculpatie voordoet. In geval men dat naderend verkeer door de dichte mist niet kan zien is er eerder reden niet te gaan deelnemen aan het verkeer of om nog langer stil te staan dan zich bij het oprijden van de kruising verontschuldigd te achten.

Anderzijds mag een stelsel van precieze verkeersgeboden geen wurggreep vormen op de normadressaat. In het kielzog van deze stelling doet het redelijk aan dat een exceptie als afwezigheid van alle schuld een veiligheidsklep vormt die een onredelijke strafbaarheid tegengaan.⁶³ Niettemin meen ik ook inzake deze inschattingkwesties dat in het verkeersrecht niet snel straffeloosheid aan de orde is. Zo gaat het bij de exceptie afwezigheid van alle schuld niet om afwezigheid van een groot deel van de schuld, maar om afwezigheid van *alle* schuld. Daarvan zal slechts sprake zijn indien de verdachte de maximaal te vergen zorg heeft be-

tracht.⁶⁴ Vellinga zag deze opvatting als een verschraling van de exceptie avas. In zijn visie wordt door het honoreren van het geoorloofd risico en het vertrouwen-beginsel de vraag verbreed van het kunnen handelen naar het anders behoren te handelen.⁶⁵ Naar mijn smaak gaat het bij avas om een smaller materieelrechtelijk kader. Overmacht-noodtoestand, met een verwijzing naar een genomen geoorloofd risico, tast mogelijk de wederrechtelijkheid aan en komt aan de orde bij de eerste materiële vraag van artikel 350 Wetboek van Strafrecht. Bij de exceptie afwezigheid van alle schuld kan hooguit de verwijtbaarheid gemitigeerd worden. In de volgorde van het rechterlijk beslisschema is de vraag naar het behoorlijk gedrag reeds bij de bewijsvraag beslist: het materieelrechtelijke restant, neerslag vindend in de afwezigheid van alle schuld komt bij de persoonlijke strafuitsluitingsgronden aan de orde.⁶⁶

De aan te leggen toets is op grond van de ratio van de honderden veiligheidsvoorschriften in het verkeer terecht zeer streng, waardoor een schijntje verwijtbaarheid reeds voldoende is om een beroep op afwezigheid van *alle* schuld te frustreren.⁶⁷ Afwezigheid van alle schuld moet gereserveerd blijven voor exceptionele omstandigheden. Daarvan is in het verkeer niet snel sprake.

Toch doen inschattingkwesties als bij de Rijperkerkse melkrijder de vraag rijzen of het stelsel van excepties niet te streng wordt benaderd. Voor een afdoende oordeel denk ik dat het recht de kennis ontbeert om deze kwestie afdoende te beoordelen. Daarover het volgende.

De rechter legt de meetlat waaraan een verkeersdeelnemer moet voldoen, terecht hoog. Deze invulling van de strafrechtelijke aansprakelijkheid is normatief geaard.⁶⁸ Daarin verschilt het recht niet van de psychologie. Ten behoeve van ongevalsanalyses hanteert de psycholoog de normatieve taakanalyse om te bepalen wat het gewenste, normatieve gedrag is. Vanuit de normatieve belichting van de aansprakelijkheid is het relevant of niet te hoge eisen aan de verkeersdeelnemer worden gesteld. Indien gedachten in het verkeer niet afdwalen is het immers vaak zo dat de weggebruiker zijn gedachten richt op aspecten van het verkeersbeeld, die achteraf minder cruciaal blijken dan hij eerst meende. Anders gezegd: men kan intensief oplettend denken te zijn, terwijl onbelangrijk ogende verkeersde-

tails verkeerd worden ingeschat. Het snel wijzigende verkeersbeeld schept vele momenten en aspecten die in gevaar verschillen en waarin de verkeersdeelnemer pleitbaar de aandacht kan, mag of zelfs moet verleggen van het ene risico naar het andere.⁶⁹ Ook daarvan zijn voorbeelden te over, waarvan niet direct kan worden gezegd dat het gewraakte verkeersgedrag doleus of culpoos van aard is. Zelfs bij een tenlastegelegde overtreding menen veel verdachten dat zij alles hebben gedaan wat van hen gevergd mag worden. Veel van deze inschattingkwesties dienen aanleiding te zijn tot wetenschappelijk onderzoek naar het realiteitsgehalte van de zorgvuldigheidseisen die wetgever en rechter stellen.

Het vaststellen van een bandbreedte van het geoorloofd risico naar het ongeoorloofd risico alsmede de beoordeling van de mate waarin een verkeersdeelnemer cognitief kan hebben gedwaald, dient gepaard te gaan met aandacht voor risicotherorieën.⁷⁰ Elke verkeersdeelnemer hanteert een doelrisico op grond waarvan hij zijn verkeersgedrag regelt.⁷¹ Op de verschillende terreinen van het verkeersgedrag dient onderzocht te worden hoe de subjectieve inschatting van risico's zich verhoudt tot objectieve (statistische) ongevalsanalyses, waarvan de uitkomst ten behoeve van de wetgever kan worden gespiegeld aan de validiteit van de verkeersregels en ten behoeve van de rechter duidelijk maakt of de wetgever te hoge eisen stelt.⁷²

Het is een prangende vraag of de normaliteitssyllogismen binnen het verkeersstrafrecht aan herijking toe zijn. Bij die toets kan de (verkeers)psychologie goede diensten bewijzen. Aan de psychologie kunnen inzichten worden ontleend die op het gebied van taakanalyse, verkeersgedragsmodellen, verrichtingsaspecten van rijgedrag en de invloed van de omgeving, meer duidelijkheid bieden over de cognitieve mogelijkheden van weggebruikers. Deze uitkomsten zullen leren of wetgever en strafrechter de verkeersnorm te hoog stellen of nog naar boven kunnen bijstellen.

Zeer gewaardeerde toehoorders,

Aan het eind van deze rede gekomen wil ik mij nog - overeenkomstig de traditie - tot u richten met een aantal persoonlijke woorden.

Graag wil ik mijn dank uitspreken aan het College van Bestuur, het bestuur van de Faculteit der Psychologische, Pedagogische en Sociologische wetenschappen en het bestuur van de Faculteit der Rechtsgeleerdheid voor mijn benoeming.

In het bijzonder wil ik ook mijn dank uitspreken aan het Bestuur van de Nederlandse Vereniging van Wegenbouwers, die deze leerstoel hebben ingesteld en bij de huidige betrokkenheid van het Centrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur. Alhoewel het verkeersrecht voor u niet direct in beeld was, heeft u vorig jaar het belang van de verbreding van de leerstoel zonder meer onderschreven.

Erkentelijk ben ik naar de vakgroep Straf(proces)recht van de Katholieke Universiteit Brabant waar ik onder de scherpzinnige leiding van mijn promotor Groenhuijsen mijn wetenschappelijke vorming heb ondergaan en mijn proefschrift heb kunnen schrijven en voltooien. Van mijn promotor heb ik geleerd dat in het recht veel pleitbaar is maar zelden overtuigend. Deze noodzakelijke relativering is mij altijd tot gids geweest.

Sinds 1993 koester ik mij in de hartelijkheid en wetenschappelijke ruimdenkendheid van de Groningse beoefening van het strafrecht en de criminologie. Van alle collega's wil ik in het bijzonder de hoogleraren de Jong en Knigge memoreren. Jullie hebben mij in onderwijs en onderzoek dermate veel ruimte gelaten - en mij in mijn belangstelling gestimuleerd - dat ik mij tussen het positiefrechtelijke geweld van veel andere collega's thuis voel.

Dank is ook op zijn plaats naar de collega's van psychologie, in het bijzonder mijn collega proximus Rothengatter. Alhoewel mijn benadering van verkeerspro-

blemen volstrekt anders is, en ik volgens u te eenzijdig vasthoudt aan het primaat van de wet, valt mij de openheid op waarmee u openstaat voor de juridische inzichten. Ik ben u ook erkentelijk voor de aanvaarding van mijn hoofdzakelijke verblijf binnen de vakgroep strafrecht. Vanaf het begin van onze samenwerking hebben we gezocht naar overeenkomsten tussen ons werk zodat we voor de terminologie binnen onze disciplines gemeenschappelijke noemers weten te vinden. Ik ben er van overtuigd dat onze samenwerking zich nog verder zal verdiepen.

Ik ben verheugd dat vandaag collega's van het gerechtshof en het ressortsparket Arnhem aanwezig zijn. Ik prijs mij gelukkig met de goede verhoudingen waarin wij ons werk kunnen doen. Met enige ironie is de afgelopen weken door een van de collega's opgemerkt dat beoefening van het verkeersrecht blijkbaar mogelijk is zonder het bezit van een auto. Deze goedmoedigheid was en is mij dierbaar. Ik ben blij dat het hof - bij monde van de hier aanwezige president Van der Weij - geen moeite heeft met het feit dat ik voor een klein deel werkzaam ben binnen de universiteit. Dat theorievorming en rechtsvinding onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn, verklaart waarom ik tijdens mijn verblijf in het Arnhemse wel eens verlang naar Groningen en dat ik soms aan de Oude Kijk in 't Jatstraat in gedachten verwijl bij de strafzitting. Zolang mij deze tweeslachtigheid niet wordt aangerekend ben ik blij in jullie midden te mogen vertoeven.

Naar goed gebruik richt ik mij tot de dames en heren studenten waarmee ik reeds vele jaren goede banden onderhoud. Tussen onderzoek en onderwijs is de overeenkomst dat een boodschap wordt overgebracht. Het tijdens uw studie verwerven van de instrumenten om bij het zoeken naar juridische oplossingen tot een billijke uitkomst te geraken, kan alleen succesvol zijn indien het de docent lukt om u de kern der dingen te tonen en u daarbij - het liefst blijvend - te raken. Zonder ontroering geen begeestering en is juridische dorheid uw lot. Het doceren is de kunst een oud strafrechtelijk verhaal zodanig van nieuwe elementen te voorzien dat het recht u gaat boeien en niet meer loslaat. Indien dat het geval is ben ik in mijn opdracht geslaagd.

In de geest van mijn overleden vader en van mijn aan huis gekluisterde moeder merk ik dat op een dag als vandaag mijn gedachten zich vermenigvuldigen. Velen ben ik erkentelijk voor hun betrokkenheid en vriendschap. Ik laat al diegenen verder ongenoemd. Maar staat u mij toe dat ik mijn gezin noem. Het huiselijk welbevinden ontstijgt nog steeds de beslommeringen van het werk. Wij zijn ervan overtuigd dat dit geluk zich nog verder zal verdiepen met de komst van een boreling in de zomer van dit jaar. Dit verheugende - voor vrijwel alle aanwezigen onbekende - feit is in essentie van een groter belang dan datgene wat ik u in mijn verhaal heb voorgehouden.

Ik dank u voor uw aandacht.

Noten

1. Deze strafzaak is de jurisprudentie ingegaan onder de titel "Porsche-arrest" maar ook als "Doodslag in het verkeer" (HR 15 oktober 1996, NJ 1997, 199, m.nt. 't Hart). Overigens ontkende de verdachte te hebben gereden. In deze rede wordt uitgegaan van de bewezenverklaring waarin de verdachte is aangemerkt als bestuurder.
2. Smidt, Geschiedenis van het Wetboek van Strafrecht, Haarlem 1891, deel I, pp. 85-86. Zie voor rechtshistorische kanttekeningen bij het begrip culpa lata J.M.A.V. Moons, Het schuldgehalte van het culpoze misdrijf, Tijdschrift voor Strafrecht 1969, pp. 170-171; uitvoeriger A. Krikke, Rechtshistorische en dogmatische problemen rond het culpa-begrip, in: Strafrecht in perspectief, Arnhem 1980, p. 197 e.v.
3. De wetgever heeft met de redactie van artikel 6 Wegenverkeerswet gemeend slechts een enkele vereenvoudiging door te voeren die de inhoud van het schuldbegrip niet regardeerde en merkt daarover in de MvT op: "Ten aanzien van de voor deze bepaling zo kenmerkende dubbele causaliteit - de causaliteit tussen de schuld en de dood of het zwaar lichamenlijk letsel alsmede het causaal verband tussen het ongeval en deze gevolgen - treedt geen wijziging op. Wel brengt de gewijzigde redactie mee dat die dubbele causaliteit anders van opzet wordt. In de voorgestelde bepaling wordt primair causaal verband geëist tussen de schuld en het ongeval en vervolgens tussen het ongeval en het gevolg. Aangezien deze wijziging niet inhoudelijk van aard is, heeft zij geen invloed op de vervolging en berechting van de hier aan de orde zijnde feiten" (TK 1990-1991, 22030, nr. 3, pp. 68-69). De parlementaire behandeling in de Tweede Kamer is volledig in lijn met de weergegeven opvatting van de wetgever. Alhoewel de nieuwe wettekst bij sommigen - zeker in grammaticale zin - verwarring lijkt te wekken en wel is bepleit artikel 6 Wegenverkeerswet niet langer als gevolgsdelict te beschouwen (H.G.M. Krabbe, De artikelen 5 en 6. Gevaar veroorzaken, hinderen en schuld aan een verkeersongeval, in: De wegenverkeerswet 1994, Deventer 1999, pp. 121 e.v.) is de verhouding tot het commune strafrecht niet daadwerkelijk veranderd. Het moge zo zijn dat de wetgever iets te lichtvoetig heeft gemeend een vereenvoudigde redactie te moeten opnemen, de Memorie van Toelichting laat evenwel aan duidelijkheid niets te wensen over: "de inhoud van het schuldbegrip is ongewijzigd". In de wetsgeschiedenis kan geen enkel argument worden getraceerd dat de juridische verbijzondering van de artikelen 307 en 308 Wetboek van Strafrecht in artikel 6 Wegenverkeerswet heeft willen doorbreken. Zolang de cassatierechter niet uitdrukkelijk tot een andere opvatting komt, kan artikel 6 Wegenverkeerswet derhalve als een gevolgsdelict worden gezien.
4. Het tekortschieten in behoren heeft onder meer betrekking op de objectieve vaststelling van

de onvoorzichtigheid, maar tevens op de individuele mogelijkheden van de verdachte om de norm na te leven (S.I. Politoff en F.A.J. Koopmans, *Schuld*, Arnhem 1988, pp. 99-100 en 129-130, waar zij spreken over de vergaarheidscomponent van de culpa).

5. Zie W.H. Vellinga, *Gevaar en schuld op de weg*, Alphen aan den Rijn 1979, pp. 106-107.
6. G.E. Mulder, *Geen straf zonder schuld (I)*, *Verkeersrecht* 1974, p. 233; C.J. Wijnaendts Francken, *Over wezen en omvang der culpa*, *Tijdschrift voor Strafrecht* 1911, pp. 311-313. Zie als voorbeeld HR 22 april 1969, VR 1969, 120. Vergelijk ook D. Simons, *Leerboek van het Nederlandsche Strafrecht, Eerste deel*, Groningen/Batavia, 267-268; W.P.J. Pompe, *Handboek van het Nederlandse strafrecht*, Zwolle 1959, p. 147.
7. Deze ontwikkeling in de rechtspraak is uitvoerig beschreven in A.J. Machielse, *Wederrechtelijkheid en schuld bij het culpoze delict*, in: *Strafrecht in perspectief*, Arnhem 1980, pp. 215-233.
8. Vergelijk W.P. Bakhoven die de rechtspraak over culpa ziet tenderen naar door het gevolg gekwalificeerde delicten (*De onbewuste schuld: morele schuld of maatschappelijke schuld?*, *Tijdschrift voor Strafrecht* 1964, pp. 55, 59, 62 en 69); D. van Eck, *Enkele gedachten over het schuld misdrijf*, *TvS* 1966, p. 120, noot 11; D. van Eck, *De rechtspraak over causaliteit en aansprakelijkheid voor gevolgen in het strafrecht*, *TvS* 1967, p. 180, noot 14; J.M.A.V. Moons, *Het schuldgehalte van het culpoze misdrijf*, *Tijdschrift voor Strafrecht* 1969, p. 171. Moons meent dat het bewezen gevaar (in de zin van artikel 5 *Wegenverkeerswet*) automatisch de aansprakelijkheid creëert voor de dood of letsel die uit een aanrijding kan voortvloeien. In die visie is de aansprakelijkheid voor een overtreding gelijkgeschakeld met de grove schuld die vereist is voor het bewijs van het schuld misdrijf van artikel 6 *Wegenverkeerswet*. Moons sluit zich overigens ten onrechte aan bij Van Eck. Van Eck meende dat het veroorzaken van verkeersgevaar niet mocht worden bestreken door de overtredingen uit de *Wegenverkeerswet* maar diende te worden vertaald in een opzettelijk misdrijf. Van Eck was derhalve van oordeel dat in de huidige wetgeving en rechtspraak de door Moons bepleite gelijkschakeling niet optimaal tot zijn recht kwam. Vergelijk tenslotte J. R Emmelink, *Enige opmerkingen over art. 36 WWV*, VR 1964, p. 252. Als eerste arrest in de hiervoor genoemde ontwikkeling noemt hij HR 13 maart 1911, W 9167: "Schuld als gevorderd voor toepassing van art. 308 is aanwezig, wanneer de beklagde als voerman van een kar en paard op de openbare weg een ongeval heeft veroorzaakt, dat hij, ware hij zodanig oplettend geweest als van iedere voerman mag worden geëist, lichtelijk had kunnen voorkomen".
9. J. Bins bepleit dit ook nadrukkelijk. Zij ziet de huidige schuldleer waarin geabstraheerd wordt van de individuele mogelijkheden van de verdachte als strijdig met het schuldbeginsel (*Schuldbeginsel en schuldbegrip in het strafrecht*, in: *Beginselen (liber amicorum G.E.*

- Mulder), Arnhem 1981, p. 3-4).
10. Na vele anderen recent Y. Buruma, Het schuldig subject, in: Verwijtbare uitholling van schuld?, Nijmegen 1998, p. 6; D.H. de Jong, Verantwoordelijkheid en schuld, Delikt en Delinkwent 1999, m.n. p. 831 e.v.
 11. M. Otte, Hoofdwegen door het verkeersrecht, Deventer 2000, paragraaf 5.10; D.H. de Jong en G. Knigge, Het materiële strafrecht, Deventer 1998, dertiende druk, p. 113; D.H. de Jong, Het strafrechtelijk schuldbegrip: ontwikkeling of ontbinding, Delikt en Delinkwent 1999, pp. 4-5. Zie voor oudere rechtspraak HR 22 juli 1953, VR 1953, 69; HR 12 september 1978, NJ 1979, 60 en HR 3 februari 1987, NJ 1987, 732.
 12. Vergelijk de bundel opstellen Verwijtbare uitholling van schuld (redactie M.J. Borgers e.a.), Nijmegen 1998.
 13. Smidt, Geschiedenis van het Wetboek van Strafrecht, Haarlem 1891, deel 1, p. 87.
 14. Soms ontstaat forse maatschappelijke kritiek, zoals in het geval van de Zeeuwse motorrijder die binnen de bebouwde kom 'voor de kick' minimaal 150 kilometer per uur reed en op het langs de rijbaan gelegen fietspad een kind doodreed. Met de door hem aangehouden snelheid, rijdende binnen de bebouwde kom, over een weg die ook door andere verkeersdeelnemers werd gebruikt, heeft de motorrijder bewust enorme risico's in het leven geroepen (HR 25 juni 1996, NJ 1996, 714; zie nader Verkeersrecht 1995, pp. 204-206). Voor vele burgers is het onbegrijpelijk waarom deze en andere verdachten niet werden vervolgd op basis van doodslag.
 15. TK 1998-1999, 25564, nr. 1, p. 8.
 16. TK 1999-2000, 26800 VI, nr. 66, p. 2.
 17. Ik kan J. de Hullu en W. Wedzinga niet volgen waar zij bepleiten dat de strafmaxima van de culpose delicten over de gehele linie dienen te worden opgeschroefd teneinde deze meer in de buurt van de doleuse delicten te brengen (Naar een hoger strafmaximum voor culpose (verkeers-)delicten?, Delikt en Delinkwent 1997, p. 767). Ook bij hen ontbreekt een ruime onderbouwing waarom beide aansprakelijkheidsvormen dichter naar elkaar moeten worden gebracht.
 18. In het kielzog van de minister wordt door sommige onderzoekers te gemakkelijk geponereerd dat de enorme toename van het gemotoriseerde wegverkeer ook een vergrote ernst van verkeersmisdragingen impliceert (J. de Hullu e.a., Het wettelijk strafmaximum, Deventer 1999, pp. 119-122). Het komt mij voor dat een dodelijk verkeersongeval in 1900 dezelfde ernst kent als in 2001. Belangrijker evenwel is dat het aantal dodelijke verkeersslachtoffer vlak voor de tweede wereldoorlog en begin jaren zeventig piekte op meer dan 3500 doden per jaar. Sinds 1975 neemt het absolute aantal geregistreerde doden af. Terwijl het aantal voertuigkilometers

in de laatste decennia aanzienlijk is toegenomen. In de definitie van het aantal ongevallen per gereden kilometer is het risico sterk afgenomen. Met deze statistische gegevens wordt de geschetste stelling over de verhoging van de strafmaxima moeilijker houdbaar.

19. Daarbij laat ik mij leiden door de volgende opmerking van D.H. de Jong: "Laten we in ons juridisch denken iets niet als een extra schuldvereiste op misdrijfniveau (opzet of culpa) blijven hanteren, indien/voorzover het dat in wezen niet meer is. Als we dat wel blijven doen, ontkennen we de juridische werkelijkheid. Erkenning van die werkelijkheid geeft ons vervolgens de ruimte voor vernieuwend denken. We kunnen dan op zoek gaan naar een *nieuwe fundering* van het onderscheid tussen misdrijven en overtredingen (Schuld in het hedendaagse strafrecht: funderend begrip of machtswoord?, in *Recht en verandering* (redactie J.H. Nieuwenhuis e.a.), Den Haag 1999, pp. 47-48).
20. W. Wedzinga, Voorwaardelijk opzet is geen smeermiddel, *Advocatenblad* 1997, p. 497 e.v. In zijn annotatie bij het Porsche-arrest meent t Hart dat tegen opdringende opzetconstructies een dam dient te worden opgeworpen. Waar het weten zowel bij het (voorwaardelijk) opzet als bij de (bewuste) schuld vrijwel overeenstemt, dient volgens hem de wil, het "emotionele element", het onderscheidend criterium tussen opzet en schuld te blijven. Recent is een artikel van H.D. Wolswijk verschenen, *Opzet en willen*; een bijdrage aan de discussie over het opzetbegrip, *Delikt en Delinkwent* 2000, p. 793, waar deze betoogt dat het Porsche-arrest geen afwijking is van het arrest *Inrijden op agent* (HR 6 februari 1951, NJ 1951, 475). Naar mijn smaak ligt de kwestie genuanceerder. In de laatste zaak werd door de cassatierechter het voorwaardelijk opzet aanvaard. De verdachte negeerde het stopteken van een agent en reed door in de richting van de agent die opzij moest springen om niet aangereden te worden. De hoge raad overwoog dat de automobilist, die bewust een kans in het leven roept om een ander omver te rijden, die daarbij naar redelijke verwachting het leven zal verliezen en zich slechts kan redden door opzij te springen, welke kans de verdachte blijkens zijn doorrijden blijft aanvaarden, handelt met het voor poging tot doodslag vereiste opzet. Was de wil van deze automobilist gericht op de dood van de agent? Zoals Peters opmerkt is die aanname hoogst onwaarschijnlijk. De automobilist wilde snel zijn weg vervolgen en daartoe wilde hij de agent laten opzij springen. De overeenkomst tussen deze verdachte en de Porsche-bestuurder is dat beiden geen enkel belang hadden bij een ongeval. Door een ongeval zouden ze letterlijk langer opgehouden worden en hun haast niet kunnen continueren (*Opzet en schuld in het strafrecht*, dissertatie RU Leiden, Deventer 1966, p. 133). Daarnaast verklaren vrijwel alle verdachten in verkeerszaken dat zij gericht waren op het zich veilig verplaatsen van de ene naar de andere plaats. Indien bij het rijden door het rode licht geen overig verkeer aanwezig is voelt de doorsnee overtreder zich niet bij-zonder schuldig, geen veroorzaker van groot gevaar.

Een overtreding levert vaak een kale schending van de wet op zonder dat het belang van die wet geschonden lijkt. Een verkeersregel wordt meestal bewust overtreden, maar de overtreder meent tegelijkertijd dat de kans op onheil (dat is gevaar) wel zal uitblijven. De meeste verkeersdeelnemers zijn wel degelijk overtuigd van de zin van de verkeersregels, maar minder van de noodzaak om deze regels in alle gevallen na te leven! Dit blijkt in de situatie waarin een ongeval dreigt: de op de conflictsituatie betrekking hebbende verkeersregels worden dan - zo veel als nog mogelijk is - nageleefd.

21. HR 6 februari 1951, NJ 1951, 475 (Inrijden op agent-arrest); HR 19 februari 1985, NJ 1985, 633 (Heroïne in koffer-arrest) en recent HR 10 oktober 2000, NJ 2001, 4.
22. Dit blijkt uit de volgende stellingname van de wetgever uit 1886: "Zeer zeker, hij die bijvoorbeeld in zijn beroep handelt of, zonder een beroep uit te oefenen, zonder noodzaak, eene beroepsbezigheid vervult, is tot meer nadenken, kennis, beleid verplicht dan de mensch in 't algemeen. Maar ook voor hem is het voldoende dat hij zóóveel nadenken, kennis, beleid openbaart als van de leden dier beroepsklasse *in 't algemeen* gevorderd wordt" (Smidt, Geschiedenis van het Wetboek van Strafrecht, Haarlem 1891, deel I, p. 86). Door de kennis die hem wordt toe-gedicht wordt de verkeersdeelnemer geacht eerder gevaren van fout verkeersgedrag te beseffen en zich verplicht te weten dat gedrag achterwege te laten. Het gedetailleerde stelsel van gedragsregels legt de weggebruiker de plicht op die regels na te leven in het belang van de verkeersveiligheid. In deze gang van zaken wordt aan de verdachte verkeersdeelnemer een gemiddelde verkeersdeelnemer voorgehouden. Indien deze "maatmanfiguur" aan de voorzienbaarheidseisen voldoet wordt de verdachte geacht daaraan eveneens te kunnen voldoen. Vergelijk A.J. Machielse en J. Bins die spreken over de criterium-figuur (in respectievelijk Wederrechtelijkheid en schuld bij het culpoze delict, in: Strafrecht in perspectief, Arnhem 1980 en Schuldbeginsel en schuldbegrip in het strafrecht, in: Beginselen (liber amicorum G.E. Mulder), Arnhem 1981, p. 3.
23. Nota bene: de maatmanfiguur moet niet worden gezien als de gemiddelde verkeersdeelnemer in de praktijk maar als de gemiddelde verkeersdeelnemer zoals die volgens de wetgever hoort te zijn. Centraal staat de gemiddelde burger die zijn gedrag inricht overeenkomstig de bedoelingen van de wetgever.
24. Aldus A.A.G. Peters, Opzet en schuld in het strafrecht, dissertatie RU Leiden, Deventer 1966, o.a. p. 33. Peters heeft bij zijn stellingname ruime inspiratie ontleend aan F.J.J. Buytendijk, Algemene theorie der menselijke houding en beweging, als verbinding en tegenstelling van de fysiologische en de psychologische beschouwing, Utrecht/Antwerpen 1957. Peters sloot eveneens aan bij J.F. Glastra van Loon, Norm en handeling. Bijdrage tot een kentheoretische fundering der Sociale Wetenschappen, dissertatie RU Leiden, Haarlem 1957.

25. G.E. Langemeijer, De nieuwste Nederlandse rechtspraak over strafbare onvoorzichtigheid, in: *Recht in beweging (liber amicorum Victor)*, Arnhem 1973, p. 637. Ook de huidige minister van justitie gaat er vanuit dat dronken rijden of te snel rijden gewoonlijk opzettelijk geschiedt (TK 1998-1999, 25564, nr. 1, pp. 8-9).
26. W. Nieboer, *Wetens en willens*, oratie KUB, Arnhem 1978, p. 19.
27. In deze optiek verschuift opzet in de richting van bewuste schuld (A.A.G. Peters, *Opzet en schuld in het strafrecht*, dissertatie RU Leiden, Deventer 1966, p. 48). Peters zoekt met dit standpunt aansluiting bij Pompe die onder HR 9 november 1954, NJ 1955, 55 (Cicero) opmerkt dat de constructie voorwaardelijk opzet niets anders om het lijf heeft dan de naakte bewuste onachtzaamheid. De voorzienbare of de te verwachten kans op het gewraakte gevolg binnen het opzet of de culpa wordt daarmee gelijkgeschakeld. Verschil tussen Peters en Nieboer blijft dat bij de eerste het opzet opgaat in de handeling, waardoor de schuldvormen te veel geabstraheerd worden van de dader. Nieboer nuanceert naar mijn smaak overtuigender waar in zijn gedachtengoed de wil een belangrijke plaats behoudt. Het cruciale probleem in het strafrecht inzake de omvang van het weten en het willen heeft hij benaderd door de omvang van het willen te relateren aan de omvang van het weten. Weten en niettemin handelen in strijd met die wetenschap constitueert het wilsmoment. Bij de volgende kanttekeningen bij het Porsche-arrest zal dat blijken.
28. Een preliminaire kanttekening is gericht op de vanzelfsprekendheid van het bewijs. In deze strafzaak gaat men gemakshalve uit van hoogst roekeloos verkeersgedrag. Binnen de bewijsvoering kan die aanname beter worden onderbouwd. Voor het bepalen van de toedracht van het ongeval is een ongevalsanalyse vaak zeer vruchtbaar. De ongevalsanalyse richt zich op het bepalen van het belang van de factoren die aan het ongeval hebben bijgedragen. In verschillende EU-landen functioneren multi-disciplinaire onderzoeksteams, die alle dodelijke ongevallen in het wegverkeer op toedracht onderzoeken. In Nederland wordt in sterke mate gesteund op de verklaringen van betrokkenen en getuigen. Deze blijken echter, met name bij traumatische verkeersongevallen, een onjuiste of onvolledige herinnering van de gebeurtenissen te hebben en blijken diverse aspecten van het gebeurde weg te laten of aan te vullen om tot een logische en consistente verklaring te komen. De waarneming van de piepende en rokende banden alsmede van de hoge snelheden van de in deze rede beschreven Porsche dienen met een zekere relativering te worden benaderd. Een enkel voorbeeld. In de Porsche-zaak ontbreken gegevens die van belang hadden kunnen zijn voor een doeltreffende ongevalsanalyse. Een voorbeeld. De bestuurder van de Seat verklaart dat hij tijdens de vierde (fatale) inhaalpoging in een flits uit de tegenovergestelde de donkerkleurige auto zag naderen. Hoe kan dit? De weg- en lichtomstandigheden waren gunstig, het zicht goed. De tegemoetkomende

auto reed, volgens een verklaring ongeveer 80 kilometer per uur, de Seat ongeveer 65 kilometer per uur. De Audi is gedurende meerdere seconden waarneembaar geweest voor de bestuurder van de Seat (en derhalve ook voor de verdachte in zijn Porsche). Op basis van verklaringen hadden beide bestuurders seconden de tijd om een ontwijkmanoeuvre in te zetten; hetzelfde geldt uiteraard voor de tegemoetkomende bestuurder. Gegeven het acceleratievermogen van de Porsche en gegeven de verklaring van de bestuurder van de Seat bestuurder dat deze de inhaalmanoeuvre reeds had ingezet, zou de geschatte tijd waarop de tegemoetkomende Audi zichtbaar is geweest, voldoende moeten zijn geweest om de inhaalmanoeuvre te voltooien. Dat is niet gebeurd. De Porsche heeft laat geremd. Het ongeval vond plaats op een vroege voorjaarsdag om ongeveer 20.00 uur. Het licht was volgens de verklaring van de verbalisanten "normaal". Maar wat, dankzij het vermogen van het oog zich aan wisselende lichtomstandigheden te adapteren, als "normaal" wordt ervaren, is in feite al verre van optimaal. Daarvan was men zich, zoals ook blijkt uit de verklaring van de verbalisant niet bewust. De minder dan optimale lichtomstandigheden maken het aanzienlijk moeilijker om afstand, snelheid, tijd en tijd-tot-botsing in te schatten. Dat dit een rol heeft gespeeld lijkt waarschijnlijk, gegeven de donkere kleur van de tegemoetkomende auto. In het verkeersstrafrecht is het gebruikelijk dat de verdachte aan de norm wordt gehouden dat hij zo veilig mogelijk dient te anticiperen op de omstandigheden van de weg, enzovoorts. Het is goed mogelijk en zelfs pleitbaar dat het bedrieglijke zicht de verdachte juist wordt aangerekend. Voordat dit type gegeven het verwijt verzwaart danwel ontlast dient dat gegeven eerst te worden vastgesteld. Daaraan ontbreekt het in verschillende verkeerszaken nogal eens. Voor het vaststellen van het relevante verhaal en het uitsluiten van een tegenverhaal zou daarom een multidisciplinaire ongevalsanalyse de strafrechter goede diensten kunnen bewijzen.

29. A. Heino, Risk taking in car driving: perceptions, individual differences and effects of safety incentives, dissertatie RUG 1996, Zutphen 1996, p. 11.
30. Aldus terecht J. de Hullu in zijn annotatie onder dit arrest in *Ars Aequi* 1997, p. 441. In gelijke zin *Materieel strafrecht*, Deventer 2000, p. 227. Na verwijzing heeft de advocaat-generaal bij het Arnhemse hof, Van den Boezem, in zijn requisitoir betoogd dat zelfs binnen de grenzen van de geïntroduceerde hulpregel tot doodslag dient te worden geconcludeerd. Hij vergelijkt de Porsche-bestuurder met een speler van Russische roulette. Uit de objectieve omstandigheden van deze verkeerszaak valt volgens hem af te leiden dat de bestuurder een geringere kans had om het leven te laten dan te behouden. Ook de speler van Russische roulette denkt dat hij het wel zal redden, maar heeft objectief gezien maar twintig procent kans om te overleven, welke kans hij welbewust accepteert. Alhoewel Van den Boezem meent dat deze tournure in de leer van het voorwaardelijk opzet een eenmalige pirouette van een stervend le-

lijk eendje zal blijken te zijn, blijft hij - op een intrigerende wijze - binnen de kaders van de hulp-regel.

31. HR 23 januari 2001, nr. 1805/00. Zie eerder HR 17 december 1996, NJ 1997, 245.
32. J. Remmelink, Hoofdwegen door het verkeersrecht, voortgezet door M. Otte, Deventer 2000, p. 46.
33. Verschillende juridische stellingen over de wil worden niet onderbouwd met fundamenten uit de functieleer. Vanuit de psychologie is een logische vraag of onvoorzichtigheid moet worden opgevat als gedrag of als attitude. Het voorzien van gevaren kan worden opgevat als het doen van predicties over de realisatie van kansen op negatieve uitkomsten; maar ook als de detectie van risico's. Wat dan de wil moet zijn, is een puzzel. Als bedoeld wordt de wil tot veiligheid dan ligt die reeds besloten in het voorzichtig zijn, want dat veronderstelt al een positieve attitude jegens de verkeersveiligheid. En aangezien een attitude niet veel meer is dan de evaluatie van het attitude object, is het redelijk te veronderstellen dat dat ook het wilsubject is. Tegen de achtergrond van deze definitieproblemen kan de jurist bij de aansprakelijkstelling maar beter voorzichtigheid betrachten met psychologische redeneringen.
34. *Ars Aequi* 1997, p. 442. Waar de jurist zijn blik niet moet laten vertroebelen door psychologie van de koude grond kan de psychologie wel dienstbaar zijn aan het recht bij het herformuleren van begrippen in cognitieve zin. Daarom een blik op de weg vanuit de verkeerspsychologie. Verkeersgedrag kan worden opgevat als een voortdurende toepassing van probleemoplossingsstrategieën, waarbij de verkeersdeelnemer gedragsregels hanteert om snel en efficiënt tot het realiseren van zijn verkeersdoelen te komen. Daarbij wordt getracht de verkeerssituatie te classificeren als één behorende tot een type situatie, waarvoor een regel voorhanden is. Slechts in het geval er geen enkele gedragsregel voorhanden blijkt te zijn, moet de bestuurder terugvallen op de hem ter beschikking staande declaratieve kennis. Naarmate de bestuurder ervaring opdoet, zullen situaties waarvoor geen regel voorhanden is, steeds minder vaak voorkomen. Nemen we het inhalen als voorbeeld. In eerste instantie zal de bestuurder hiervoor geen regel voorhanden hebben, hij zal de omstandigheden (snelheden, zichtafstand, afstand tegemoetkomend voertuig, acceleratievermogen eigen voertuig) moeten inschatten en zijn algemene kennis (waaronder de kennis van de geschreven gedragsregels) moeten toepassen. Dit vraagt in cognitieve termen veel inspanning en vergt ook relatief veel tijd. Onjuiste toepassing van regels, of van de verkeerde regels, zal leiden tot fouten. Door ervaring wordt dit proces geautomatiseerd tot het niveau waarop de bestuurder vaste regels voor de verschillende inhaalsituaties tot zijn beschikking heeft. Deze zullen zich afhankelijk van de situatie automatisch realiseren. Fouten treden op wanneer een situatie de verkeerde regel oproept. De regel kan op zichzelf goed zijn, maar niet in de onderhavige situatie. Een voorbeeld hiervan is

de situatie waarin de omgevingskenmerken leiden tot een inschatting van de afstand die tot een inhaalmanoeuvre leidt, terwijl de werkelijke afstanden tot het achterwege laten van de inhaalmanoeuvre hadden moeten leiden.

35. D.H. de Jong Verantwoordelijkheid en schuld, *Delikt en Delinkwent* 1999, pp. 838-839. Eerder had hij reeds gewezen op de ontwikkeling in de (cassatie)rechtspraak waarbij de verkeersculpa gereduceerd is tot een door het gevolg tot misdrijf gekwalificeerde (WVV-, RVV- of WVV)overtreding (Het strafrechtelijk schuldbegrip: ontwikkeling of ontbinding, *Delikt en Delinkwent* 1999, p. 5). Van Eck ging De Jong gedeeltelijk vooraf waar hij in navolging van Jescheck voorstelt om het veroorzaken van verkeersgevaar tot opzettelijk misdrijf te maken (D. van Eck, Enkele gedachten over het schuld misdrijf, *Tijdschrift voor Strafrecht* 1966, p. 127).

Waar De Jong zijn voorstel doet voor de lichte verkeersschuld volg ik hem niet. Opzetmisdrijven ondervangen naadloos zowel de roekeloosheid als de onoplettendheid. Bovendien zie ik in zijn voorstel dogmatische en praktische afbakeningsproblemen tussen de door hem voorgestelde door het gevolg gekwalificeerde opzetmisdrijven en de bovenkant van de verkeersschuld. Zijn voorstel zal ik daarom toesnijden op de gehele reikwijdte van artikel 6 Wegenverkeerswet.

36. Indien de tegenwerping wordt gemaakt dat het aansprakelijkheidsbereik van de kale overtreding van een gedragsregel wel erg ver wordt opgerekt zou ik willen opmerken dat de lichte bewijslast voor de grove schuld van artikel 6 Wegenverkeerswet reeds decennia voor lief wordt genomen. Waar de kale overtreding voldoende is om de verdachte te veroordelen voor de vergaande gevolgen van een verkeersongeval lijkt het me dogmatisch zuiverder om deze rechtspraktijk van een halve eeuw te vertalen in door het gevolg gekwalificeerde opzetdelicten die in de kern niet wezenlijk verschillen van de huidige gang van zaken.
37. HR 29 maart 1966, NJ 1966, 395: "dat uit de handeling voortvloeiend gevaar in het algemeen voorzienbaar moet zijn in verband met die handeling doch niet ook in het bijzonder voor de dader voorzienbaar behoeft te zijn".
38. Is het billijk een groot verschil te maken tussen de verdachte die door zijn overtreding een slachtoffer maakt, terwijl zijn fortuinlijker lotgenoot, die exact dezelfde fout heeft gemaakt en door toeval net geen fietser heeft geschept, slechts het aanmerkelijk minder defamerende etiket overtreder meekrijgt, of zoals in mijn tweede voorstel met een veel lichtere straf wegkomt? De rol van het toeval is inderdaad sterk bepalend. Er zijn echter meer delicten waarbij de straf niet primair wordt bepaald door de mate van verwijtbaarheid. Ik sluit mij aan bij De Jong en Knigge die als rechtvaardiging van dit type strafbaarstelling aanvoeren dat wanneer bij het parkeren een vuilnisbak wordt platgereden strafbaarheid ontbreekt, maar niet als bij

- precies dezelfde parkeermanoeuvre een kind wordt doodgedrukt. Bij de beoordeling van de strekking van deze delicten moet men niet primair aan de dader denken maar aan het slachtoffer en degenen, die het slachtoffer na staan. Een ander voorbeeld van hen is de grotere ernst van de diefstal ingeval het gestolen kistje een vermogen blijkt te bevatten, terwijl de dief tevoren niet weet of het kistje al dan niet leeg zal blijken te zijn (D.H. de Jong en G. Knigge, *Het materiële strafrecht*, Deventer 1998, dertiende druk, p. 63).
39. Het is opmerkelijk dat de strafrechter veelvuldig, ook in de Porsche-zaak, uit nauwelijks strafwaardig geachte gedragingen komt tot hoogst roekeloos gedrag. Die salto lijkt slechts verklaard te kunnen worden door het gevolg van de overtredingen. Zonder ernstig gevolg een bagatel, met ernstig gevolg een zeer kwalijk feit. Een niet direct overtuigende redenering.
 40. Zie reeds Bijlage Handelingen Tweede Kamer 1900-1901, 18.1, MvA, p. 3 en 4. TK 1987-1988, 20329, 3. In dezelfde zin RVV 1990, NvT, Stb. 1990, 460. Vergelijk eveneens Het recht ten uitvoer gelegd, rapport van de commissie heroverweging instrumentarium rechtehandhaving, Den Haag 1995. Strafrechtelijke handhaving zou aangewezen zijn voor delicten met een sterk morele lading, terwijl een bestuursrechtelijke handhaving geschikt is voor delicten met een geringe, morele lading.
 41. J.A. Rothengatter, *De risico's van rijplezier*, oratie RUG 1993, p. 6. Hij verwijst ter onderbouwing naar P.P.M. Opheusden, *Analysis of accident databases*, Report 1033/D5, Traffic Research Centre; F.M. Streff, *Crash avoidance: new opportunities for behavior analysis*, *Journal of Applied Behavior Analysis*, 24, pp. 77-79.
 42. Zie nader M. Otte, *verkeersregels in revisie*, Arnhem 1994, hoofdstuk 5. Deze ongevalsgerelateerde overtredingen werden overigens reeds genoemd door J.A. Leerink, *De verkeersveiligheid op den weg*, Alphen aan den Rijn 1938 en N.R.H. van Essen, *Veiligheid en verkeersorde*, Lochem 1939, pp. 156-161.
 43. De keuze om in beginsel de meeste verkeersongevallen te willen danwel te kunnen bestrijken door artikel 6 Wegenverkeerswet is arbitrair. Uit de meeste gepubliceerde jurisprudentie over dit artikel blijkt dat de meeste ongevallen kunnen worden herleid tot overtreden van snelheids-, voorrang- en inhaalvoorschriften.
 44. De verhouding tussen de overtreding en het misdrijf zal dan die van de gekwalificeerde logische specialis zijn.
 45. Al vallen bij de willekeurig aandoende negen jaren scherpe kanttekeningen te plaatsen. Vergelijk J. de Hullu en W. Wedzinga, *Naar een hoger strafmaximum voor culpose (verkeers-) delicten?*, *Delikt en Delinkwent* 1997, p. 758 e.v.
 46. Hierbij ga ik uit van het strafrechtelijke karakter van de verkeersregels. Een tegenwerping zou kunnen zijn dat de Wet Administratiefrechtelijke Handhaving Verkeersvoorschriften de

verkeersvoorschriften hun strafrechtelijke aard heeft ontnomen. Die opvatting miskent dat een niet-strafrechtelijke handhaving de strafrechtelijke aard van de verkeersregels intact laat en stoelt te lichtvaardig op de gedachte dat het rechtsgebied, waarin de materie geregeld wordt, het doorslaggevende criterium vormt voor de vaststelling van de aard van de sanctie. In de WVV 1994 is bovendien geen regel te traceren die voornoemde tegenwerping staft. Artikel 2 lid 1 Wet Administratiefrechtelijke Handhaving Verkeersvoorschriften bepaalt dat voorzover feiten onder deze wet vallen, voorzieningen van strafrechtelijke of strafvorderlijke aard zijn uitgesloten. Deze bepaling, waarin in de kern een vervolgingsuitsluitingsgrond is opgenomen, moet in de context van het voorkomen van een dubbele bestraffing worden begrepen (HR 12 december 1995, NJ 1997, 397-399; HR 23 januari 1996, NJ 1997, 400), hetgeen de stelling over het strafrechtelijke karakter van de verkeersvoorschriften onverlet laat. Artikel 92 lid 1 Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens tenslotte merkt de overtreding van de in dat reglement opgenomen gedragsregels aan als strafbare feiten.

47. HR 19 oktober 1999, NJ 2000, 109.

48. HR 31 oktober 1961, NJ 1962, 34. Ik meen met Remmelink dat het gevolg van deze rechtspraak is dat dit misdrijf in wezen functioneert als overtreding (Het Wetboek van Strafrecht, losbladig commentaar, supplement 91, p. 57.)

49. Ik geef een voorbeeld van een snelheidsmisdrijf.

Lid 1. de bestuurder die de krachtens deze wet gestelde maximumsnelheid overschrijdt wordt gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste zes maanden of geldboete van de derde categorie.

Lid 2. Indien het feit zwaar lichamelijk letsel ten gevolge heeft, wordt de schuldige gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste een jaar of geldboete van de derde categorie.

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

Lid 4. Indien het feit is begaan in de toestand, bedoeld in artikel 8, eerste of tweede lid, en het feit zwaar lichamelijk letsel ten gevolge heeft, wordt de schuldige gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste drie jaren of geldboete van de vierde categorie.

Lid 5. Indien het feit is begaan in de toestand, bedoeld in artikel 8, eerste of tweede lid, en het feit de dood ten gevolge heeft, wordt de schuldige gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste negen jaren of geldboete van de vijfde categorie.

Het is ook mogelijk dat de tekst van artikel 175 lid 2 Wegenverkeerswet wordt overgenomen, waarin de wetgever de bijkomende omstandigheid zo heeft geredigeerd dat sprake moet zijn van een ernstige mate waarin de maximumsnelheid is overschreden. In dat geval zal de rechter de ernst van de snelheidsoverschrijding moeten bepalen. Met de eerdere voorstellen wordt

deze discretionaire ruimte vermeden.

50. D.H. de Jong en G. Knigge, *Het materiële strafrecht*, Deventer 1998, p. 74.
51. Schuld wordt verdeeld in bewuste en onbewuste schuld. Men spreekt van onbewuste schuld bij de weggebruiker die, bij een kruising aangekomen, niemand ziet aankomen en daarom meent dat hij de voorrangsweg kan oversteken en bij het uitvoeren van zijn manoeuvre alsnog in botsing komt met een zeer snel naderende motorrijder die hij totaal over het hoofd heeft gezien. Bij de onbewuste verkeersschuld staat centraal het over het hoofd zien van een bepaald risico; de fout die iedereen wel eens maakt. De strafwaardigheid van de onbewuste schuld, in het bijzonder in dit soort situaties, wordt minder gebaseerd op de gedragsbeïnvloedende werking van de straf als wel op de normbevestigende betekenis van de straf. De onbewuste schuld wordt niet per definitie minder strafwaardig geacht dan de bewuste schuld. Als de weggebruiker de risico's van zijn weggedrag niet zag, treft hem geen geringer verwijt dan in het geval hij zich de risico's nog wel realiseerde. Wie een bepaald weggedrag ten toon spreidt waardoor de veiligheid van andere weggebruikers in gevaar wordt gebracht, zonder zich tevoren de gevolgen van zijn verkeersgedrag te realiseren, zou volgens sommige schrijvers wellicht zelfs een nog hogere straf verdienen dan degene die in ieder geval nog de mogelijke risico's van zijn weggedrag heeft doordacht. Vergelijk D. van Eck, *Enkele gedachten over het schuld misdrijf*, Tijdschrift voor Strafrecht 1966, p. 122, met name noot 14.
52. In dit verband wordt veelvuldig verwezen naar de opvatting van Röling in zijn annotatie onder het Verpleegsterarrest: "De zin van de bestraffing van dit soort misdrijven kan nauwelijks gezocht worden in de beïnvloeding van de dader (het leed van de straf verzinkt in het niet tegenover het zelfverwijt voortvloeiende uit de gebeurtenissen zelf). Het gaat hier om de normdemonstratie tegenover de rechtsgenoten" (HR 19 december 1963, NJ 1963, 512).
53. Th.W. van Veen, *Strafrecht en verkeersveiligheid*, Verkeersrecht 1974, p. 146: "Dat om al degenen, aan wie niet meer dan onoplettendheid is te verwijten, buiten de sfeer van het misdrijf te houden, waarin zij niet thuis behoren. De straf heeft voor hen weinig betekenis, vergeleken bij wat zij ondergaan als veroorzaker van de dood van een ander. In deze gevallen is soms het proces, waarin de schuld wordt vastgesteld en de beoordeling van de situatie door de rechter plaats vindt, van meer betekenis voor de betrokkene dan de sanctie zelf". In dezelfde zin G.E. Langemeijer, *Strafrecht of -onrecht?*, Deventer 1975, p. 54. Enkele jaren daarvoor pleitte Rutgers eveneens voor het vervangen van culpose misdrijven door overtredingen (P.S.J. Rutgers, *Schuld en verkeer*, dissertatie RU Leiden 1960, p. 72). In 1979 sloot Vellinga zich bij zijn promotor aan waar hij betoogde dat het onbillijk is om die enkele momenten van onoplettendheid te laten resulteren in een veroordeling voor een culpoos verkeersmisdrijf (*Gevaar en schuld op de weg*, Alphen aan den Rijn 1979, p. 199).

54. De openheid waarmee hiervoor een aantal denkrichtingen zijn geschetst dwingt bij de bespreking van de afwezigheid van alle schuld tot eenzelfde openheid. Zo zal bij een delictsomschrijving die een opzetbestanddeel bevat (het eerste alternatief) veel verweren als bewijsverweer worden aangemerkt. In het tweede deel van deze rede is die differentiatie achterwege gebleven.
55. Vergelijk M. Otte, Het stelsel van gedragsregels in het wegverkeer, dissertatie KUB, Arnhem 1993, p. 129: "Deze rechtvaardigingsgrond kan ontleend worden aan het gedachtengoed dat ten grondslag ligt aan art. 42 Sr. Het is interessant dat de Staatscommissie De Wal voorstelde om in aansluiting op art. 42 Sr een algemene strafuitsluitingsgrond op te nemen die zou luiden: "Niet strafbaar is een feit gepleegd door den dader ter uitoefening van een hem toekomend recht zonder schending van het recht van een ander" (Notulen van de Staatscommissie voor de zamenstelling van een Wetboek van Strafrecht "1870-1876", uitgave van de vakgroep Strafrecht van de Katholieke Hogeschool Tilburg, 1976, onder redactie van A.J.A. van Dorst e.a., Bijl. 107; deel II, p. 371-372; 100e vergadering, deel III, p. 57; Smidt, Geschiedenis van het Wetboek van Strafrecht, Haarlem 1891, p. 409).
56. HR 21 juni 1991, NJ 1991, 710 (civiel). De rechtbank stelde vast dat de verkeersdeelnemer bij zijn beslissing een voorrangsweg op te rijden, dient te anticiperen op de mogelijkheid van voorzienbare fouten van andere verkeersdeelnemers, waaronder overschrijding van de maximumsnelheid. Dit zou in redelijkheid slechts mogelijk zijn wanneer die fouten binnen redelijke grenzen blijven. Indien de betrokkene 125 km per uur heeft gereden, zijn die redelijke grenzen nog niet overschreden, want het is een *feit van algemene bekendheid* dat automobilisten zich op een autoweg vaak niet plegen te houden aan de wettelijk toegestane snelheid van 100 km per uur, doch gemiddeld 120 km per uur rijden. Zie voor een strafrechtelijke uitspraak het Wieringermeerarrest HR 1 mei 1973, NJ 1973, 399, VR 1974, 34.
- Het honoreren van dit normverleggend verkeersgedrag en andere weggebruikers dwingen hun rijgedrag aan te passen staat echter in verregaande mate haaks op de uitleg van het vertrouwensbeginsel waarbij het systeem van de wet de gerechtvaardigde verwachtingen vorm geeft. Uitvoerig M. Otte, Het stelsel van gedragsregels in het wegverkeer, dissertatie KUB, Arnhem 1993, paragraaf 36, waarin verschillende strafrechtelijke uitspraken worden geanalyseerd.
57. A.J. Colijn, De vertrouwensregel in het wegenverkeersrecht, Delft 1971, p. 42.
58. J. Leijten, De verschrikkelijke eenzaamheid van de inbreker, Amsterdam 1992, p. 133.
59. Bij een misdrijf, zoals door mij voorgesteld, hoeft de verwijtbaarheid niet te worden bewezen, zoals bij artikel 6 Wegenverkeerswet formeel wel het geval is. Het wettelijk systeem kent voor mijn voorstel als voordeel dat zowel de verwijtbaarheid als de wederrechtelijkheid op elementniveau worden voorondersteld. Het rechterlijk beslisschema dwingt de rechter om ten

- aanzien van de door mij voorgestelde delictsomschrijvingen op verweren afzonderlijk te responderen. Dat is winst vergeleken met de huidige situatie waar uit de bewijsmiddelen de weerlegging van de verweren moet worden gedestilleerd.
60. HR 15 juli 1983, NJ 1984, 63. Zie voor een vrijwel identieke casus HR 8 mei 1939, NJ 1939, p. 1038. De verdachte automobilist reed met een snelheid van 110 km per uur, raakte van de weg af nadat vogels (mussen voor de vogelliefhebber) tegen de voorruit van de auto zijn gevlogen. De bestuurder werd verweten dat hij bij het rijden met die snelheid erop bedacht had moeten zijn dat er vogels tegen de auto zouden kunnen aanvliegen en daar dus rekening mee had moeten houden. Met deze redenering werd het rijgedrag gekwalificeerd als het nemen van een ongeoorloofd risico.
 61. HR 8 april 1975, NJ 1975, 281, VR 1975, 74.
 62. HR 19 november 1974, NJ 1975, 118.
 63. W.P.J. Pompe, Handboek van het Nederlandse strafrecht, Zwolle 1959, p. 130. Zoals Bronkhorst opmerkte: "De ruime strekking van het overmachtsartikel ...schept de mogelijkheid de tegenstelling tussen recht, dat altijd een werkelijk gebeuren is, en de wet, die onvermijdelijk abstract en star is, op te lossen" (C. Bronkhorst, Overmacht in het strafrecht, dissertatie RU Utrecht, Nijmegen 1952, p. 299).
 64. HR 28 september 1993, NJ 1994, 178.
 65. W.H. Vellinga, Schuld in spiegelbeeld, dissertatie RUG, Arnhem 1982, p. 73 e.v.
 66. Aldus terecht J. Rimmelink, Inleiding tot de studie van het Nederlandse strafrecht, Arnhem 1994, p. 375.
 67. C. Kelk, Studieboek materieel strafrecht, Deventer 1998, p. 211. De matiging zal naar mijn smaak veelvuldig moeten worden gezocht in de vervolgingsbeslissing of in de straftoemeting.
 68. In gelijke zin J.M. van Bemmelen, De psychologie en de begrippen opzet en schuld, Tijdschrift voor Strafrecht 1952, p. 120; A.A.G. Peters, Opzet en schuld in het strafrecht, dissertatie RU Leiden, Deventer 1966; J. Ter Heide, Vrijheid. Over de zin van straf, dissertatie RU Leiden, Haarlem 1965; D.H. de Jong en G. Knigge, Het materiële strafrecht, Deventer 1998, p. 106: "culpa is een normatief begrip".
 69. Vergelijk G.E. Langemeijer, De strafwaardigheid der onbewuste culpa, in: Tijdschrift voor Strafrecht 1933, pp. 156-157.
 70. Bij het zorgvuldig wegen van een beroep op de verschillende excepties gaat het mede om psychologische begrippen als risico en veiligheid, waarbij de jurist veelvuldig de juiste expertise moet ontberen. In de psychologie is ruime kennis voorhanden over risicoperceptie alsmede over de beoordeling van keuzegedrag in riskante verkeerssituaties.
 71. Gerald J.S. Wilde, Target risk, PDE publications en Castor en Columba 1994, p. 36: "At zero

speed of zero subjective risk, there is no mobility and the net benefit of mobility is nil".

72. Overigens schat ik in dat de juridische maatstaven niet snel zullen samenvallen met harde onderzoeksgegevens uit de psychologie. Ik citeer Gerald J.S. Wilde, Tarket Risk, PDE publications en Castor en Columba 1994, pp. 36 en 40: "When speed is extremely high, the expected loss is greater than the expexted gain and the expected net benefit falls below zero" en "The perceived level of risk will be relatively low if the person is confident about having the necessary coping skills, and higher in the case of persons who doubt their abilities". De strafrechter zal blijven twijfelen of de inschatting van de eigen mogelijkheden niet gelijkgesteld moet worden aan een overschatting. Veel jeugdige automobilisten schatten vol zelfvertrouwen het gevaar ten onrechte lager in en stellen hun rijgedrag te laat bij. Het recht wordt met een zekere regelmaat als behoudzuchtig en volgend gekwalificeerd. De winst van een dergelijke opstelling is dat een langzame bijstelling van juridische presumpties de rechtszekerheid ten goede komt.