



# Verkeersstrafrecht

Strafblad #2



## Inhoudsopgave

Voorwoord.....	3
De ongelukken slapen en rusten niet .....	4
Roekeloosheid in het verkeer .....	7
Ver(ont)schuldigbaar?.....	11
De (on)mogelijkheden bij het rijden onder invloed van alcohol.....	15
Vrijheid of veiligheid? .....	20

## Colofon

### Hoofdredacteur

Rebecca Neisingh

### Redactie

Shannen Jongmans

Robin Creuels

Eva Thijssen

Lizzy van Keulen



### N.C.S.V. Dr. Nico Muller

Postbus 9049

6500 KK Nijmegen

Website: [www.drnicomuller.nl](http://www.drnicomuller.nl)

E-mailadres: [info@drnicomuller.nl](mailto:info@drnicomuller.nl)

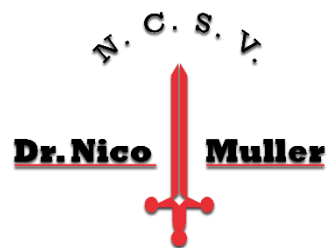
## Voorwoord

Beste lezer,

Bij dezen presenteer ik u met trots ons tweede nummer van het strafblad 2017/2018. Dit keer staat het geheel in het teken van het verkeersstrafrecht, met onder anderen onderwerpen als roekeloosheid, alcohol in het verkeer en de rijgeschiktheid van ouderen.

Veel leesplezier!

Rebecca Neisingh  
Voorzitter Strafbldcommissie en hoofdredacteur



## De ongelukken slapen en rusten niet

door Shannen Jongmans



Het aantal mensen dat in het verkeer om het leven is gekomen is wederom gestegen. Dat blijkt uit onderzoek van het CBS. Onder autobestuurders vielen naar verhouding de meeste slachtoffers (ruim 30 procent), vooral onder automobilisten tussen de 18 en 25 jaar en boven de 75 jaar komt dit steeds vaker voor. Maar liefst 231 inzittenden van personenauto's kwamen om het leven, van wie 186 achter het stuur zaten en 45 passagier waren. Onder fietsers vielen 189 dodelijke slachtoffers en onder voetgangers 51. De grootste boosdoeners van deze droevige cijfers zijn voornamelijk alcohol- en telefoongebruik achter het stuur.<sup>1</sup> Bovenstaande gegevens zijn slechts een kleine greep uit het totaal aantal dodelijke slachtoffers tijdens verkeersongevallen.

De bestraffing van verkeersdelicten zorgt al een geruime tijd voor maatschappelijke onrust. Opgelegde straffen worden vaak niet begrepen. Kritiek is er voornamelijk op de straffen van een aantal specifieke delicten zoals rijden onder invloed, doorrijden na een ongeval en rijden tijdens een rijontzegging. Ook gebeuren er veel ongelukken door toedoen van de smartphones, jongeren checken regelmatig vluchtig een binnengekomen appje of sturen snel nog even een snapchat naar die ene goede vriend. Een kleine onoplettendheid in het verkeer kan verschrikkelijke gevolgen hebben, maar aan de andere kant komt het ook geregeld voor dat een grote verkeersfout zonder enige slachtoffers kan aflopen. Verkeersongevallen brengen de nodige morele dilemma's met zich mee. Aan de rechter de taak om telkens te kijken of iemand een delict heeft begaan en in hoeverre dat hem te verwijten is.<sup>2</sup> Naar aanleiding van alle commotie rondom de straftoemeting van verkeersongelukken is er op 20 juli 2017 een onderzoek verschenen over de straftoemeting van ernstige verkeersdelicten. Uit dit onderzoek blijkt dat over het geheel genomen de strafoplegging 'adequaat' is: naarmate de ernst van de verkeersfout en het letsel toenemen, wordt de straf die rechters opleggen hoger.

---

<sup>1</sup> CBS

<sup>2</sup> [https://www.rechtspraak.nl/Organisatie-en-contact/Organisatie/Raad-voor-de-rechtspraak/Nieuws/Paginas/Wegenverkeerswet-wordt-aangepast-andere-invulling-van-roekeloosheid.aspx?pk\\_campaign=redactie&pk\\_medium=e-mail&pk\\_source=nieuwsbrief&pk\\_keyword=nieuwsbrief](https://www.rechtspraak.nl/Organisatie-en-contact/Organisatie/Raad-voor-de-rechtspraak/Nieuws/Paginas/Wegenverkeerswet-wordt-aangepast-andere-invulling-van-roekeloosheid.aspx?pk_campaign=redactie&pk_medium=e-mail&pk_source=nieuwsbrief&pk_keyword=nieuwsbrief)

## **Systematiek Wegenverkeerswet 1994**

'De Wegenverkeerswet 1994 kent bij de vormgeving van strafbaarstellingen een andere systematiek dan het Wetboek van Strafrecht. In hoofdstuk II van de wet zijn in de eerste paragraaf een aantal 'gedragsregels' verwoord. In hoofdstuk XI van de wet zijn de strafbepalingen te vinden die op deze gedragsregels voortbouwen. De delictsomschrijvingen uit de Wegenverkeerswet 1994 die bij ernstige verkeersdelicten tot een veroordeling kunnen leiden, moeten aldus uit de bepalingen die in deze beide hoofdstukken zijn opgenomen worden afgeleid.'<sup>3</sup> Binnen ernstige verkeersdelicten kunnen we meerdere categorieën onderscheiden. Vanwege de omvang zal ik mij beperken tot één van de onderdelen die in de samenleving voor het merendeel voor de maatschappelijke onrust zorgt, namelijk rijden onder invloed (artikel 6 WVV jo. 175 WVV).

**Artikel 6; Het is een ieder die aan het verkeer deelneemt verboden zich zodanig te gedragen dat een aan zijn schuld te wijten verkeersongeval plaatsvindt waardoor een ander wordt gedood of waardoor een ander zwaar lichamelijk letsel wordt toegebracht of zodanig lichamelijk letsel dat daaruit tijdelijke ziekte of verhindering in de uitoefening van de normale bezigheden ontstaat.**

**Artikel 175; Overtreding van artikel 6 wordt gestraft met:**

**a. gevangenisstraf van ten hoogste drie jaren of geldboete van de vierde categorie, indien het een ongeval betreft waardoor een ander wordt gedood;**  
**b. gevangenisstraf van ten hoogste een jaar en zes maanden of geldboete van de vierde categorie, indien het een ongeval betreft waardoor een ander lichamelijk letsel wordt toegebracht.**

**2. Indien de schuld bestaat in roekeloosheid, wordt overtreding van artikel 6 gestraft met:**

**a. gevangenisstraf van ten hoogste zes jaren of geldboete van de vijfde categorie, indien het een ongeval betreft waardoor een ander wordt gedood;**  
**b. gevangenisstraf van ten hoogste drie jaren of geldboete van de vierde categorie, indien het een ongeval betreft waardoor een ander lichamelijk letsel wordt toegebracht.**

**3. Indien de schuldige verkeerde in de toestand, bedoeld in artikel 8, eerste, tweede, derde of vierde lid, dan wel na het feit niet heeft voldaan aan een bevel, gegeven krachtens artikel 163, tweede, zesde, achtste of negende lid, of indien het feit is veroorzaakt of mede is veroorzaakt doordat hij een krachtens deze wet vastgestelde maximumsnelheid in ernstige mate heeft overschreden, dan wel zeer dicht achter een ander voertuig is gaan rijden, geen voorrang heeft verleend of gevaarlijk heeft ingehaald kunnen de in het eerste en tweede lid bepaalde gevangenisstraffen met de helft worden verhoogd.**

Hieruit kunnen we opmaken dat de wettelijke strafmaximum bij overtreding van de gedragsregel van artikel 6 WVV door middel van verschillende omstandigheden sterk kan verschillen. Indien er sprake is van lichamelijk letsel dat aan de schuld van de verdachte te wijten is, spreken we van een maximale gevangenisstraf van één jaar en zes maanden.

Betreft het een ongeluk waarbij een ander wordt gedood dan wordt de maximale gevangenisstraf verdubbeld. De hoogste gevangenisstraf kan worden opgelegd indien de schuld bestaat in roekeloosheid waarbij een ander om het leven komt, de maximale gevangenisstraf die hiervoor staat is zes jaar. Het derde lid, ten slotte, brengt mee dat de in

---

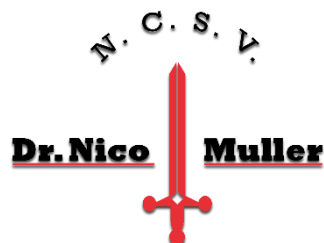
<sup>3</sup> 'Onderzoek ernstige verkeersdelicten' Rijksoverheid

het eerste en het tweede lid bepaalde gevangenisstraffen nog eens met de helft worden verhoogd indien één van de in dit artikellid omschreven gronden voor strafverhoging zich voordoet. Daartoe behoort onder meer het geval waarin de schuldige zijn auto bestuurde terwijl bij een onderzoek is vastgesteld dat zijn ademalcoholgehalte te hoog was (art. 8 lid 2 WVV 1994).<sup>4</sup>

Om eenheid te creëren zijn in het kader van het LOVS (Landelijk Overleg Vakinhoud Strafrecht) oriëntatiepunten voor de straftoemeting geformuleerd. Rechter kunnen bij het bepalen van de straf terugvallen op deze aanwijzingen.<sup>5</sup>

Met enige regelmaat ontstaat verontwaardiging over de straffen die door rechters worden opgelegd bij verkeersongelukken met een dodelijke afloop. Vanuit het standpunt van de nabestaanden is dat ook zeer begrijpelijk, neem bijvoorbeeld het volgende geval: een 33-jarige man kreeg een taakstraf opgelegd voor een verkeersongeval dat hij in het Limburgse Meijel had veroorzaakt. Hierbij kwamen een 2-jarig kind en haar grootouders om het leven. Doordat er zo veel verschillende soorten straffen kunnen worden opgelegd voor de velerlei typen verkeersfouten die worden begaan komt het geregeld voor dat bepaalde verwachtingen van nabestaanden van dodelijke verkeersongelukken niet overeen komen met de opgelegde straf. De rechter neemt alle omstandigheden mee waardoor de zaak veelal gecompliceerder wordt. Lage gevangenisstraffen, of in veel gevallen taakstraffen brengen de nodige emotie mee in de samenleving. De nabestaanden voelen onherstelbaar leed en zoeken derhalve vaak genoegdoening in de opgelegde straf die menigmaal lager uitvalt dan gedacht. Wat ook een reden kan zijn voor deze verwachtingen van de strafmaat is dat er veelal een lijn door de nabestaanden wordt getrokken naar moord of doodslag. Bij deze twee misdrijven volgt regelmatig een hoge gevangenisstraf. De reden hiervoor is dat de dader bij moord of doodslag iemand opzettelijk heeft gedood. Bij een dodelijk ongeluk is meestal niet van opzet sprake, of belangrijker kan het niet worden bewezen. Een automobilist zal (hopelijk) vrijwel nooit de weg op gaan met de intentie om een ongeluk te veroorzaken of iemand dood te rijden.<sup>6</sup> Maar zoals het wellicht bekende spreekwoord 'de ongelukken slapen en rusten niet' zegt, kan een ongeluk altijd onverwachts ontstaan. Dat is dan ook de reden waarom lagere straffen worden opgelegd dan bij bijvoorbeeld moord of doodslag. Toch blijft het voor nabestaanden moeilijk om te begrijpen, en heel eerlijk, dat zouden we waarschijnlijk allemaal in die situatie hebben.

De minister van Veiligheid en Justitie kondigde naar aanleiding van het verschenen onderzoek 'strafmeting ernstige verkeersdelicten' een wetswijziging aan. De Wegenverkeerswet wordt aangepast. De term roekeloosheid zorgde namelijk in de praktijk voor te veel verwarring. Willen jullie meer lezen over roekeloosheid binnen het verkeersstrafrecht dan verwijs ik jullie naar de tekst van Robin Creuels op de volgende pagina.



<sup>4</sup> 'Onderzoek ernstige verkeersdelicten' Rijksoverheid

<sup>5</sup> Idem

<sup>6</sup> <https://www.rechtspraak.nl/Organisatie-en-contact/Organisatie/Raad-voor-de-rechtspraak/Nieuws/Paginas/Tekst-en-uitleg-over-straffen-bij-dodelijke-verkeersongelukken.aspx>



# Roekeloosheid in het verkeer

door Robin Creuels



Het veroorzaken van een 'aan zijn schuld te wijten' verkeersongeval is strafbaar gesteld in artikel 6 van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV). Het wettelijk strafmaximum van dit gevolgsdelict kan zeer uiteenlopen. Indien het een ongeval betreft waardoor een ander lichamelijk letsel wordt toegebracht, is de maximale gevangenisstraf 1 jaar en 6 maanden.<sup>7</sup> Indien het een ongeval betreft waardoor een ander wordt gedood is de maximale gevangenisstraf 3 jaar.<sup>8</sup> Voornoemde straffen worden echter verdubbeld indien de schuld bestaat in roekeloosheid.<sup>9</sup> In dit artikel zal ik de invulling van het begrip 'roekeloosheid' door de wetgever beschrijven en de interpretatie daarvan door de Hoge Raad.

## Culpa

Het bestanddeel 'aan zijn schuld te wijten' impliceert dat artikel 6 WVV een culpoos delict is. Het moet met andere woorden de schuld van de veroorzaker zijn dat een ongeval heeft plaatsgevonden. Van verkeersschuld is pas sprake in het geval van een *aanmerkelijke mate van verwijtbare onvoorzichtigheid*.<sup>10</sup>

Een gedraging is doorgaans als *onvoorzichtig* aan te merken wanneer de verdachte had kunnen én moeten voorzien dat zijn gedraging zou kunnen leiden tot een verkeersongeval. Het is bijvoorbeeld redelijk voorzienbaar dat een verkeersongeval kan ontstaan wanneer een persoon geen voorrang verleent of te hard rijdt. Tevens zal de onvoorzichtigheid te *verwijten* moeten zijn aan die persoon. Onvoorzichtig gedrag, zoals het op de verkeerde weghelft terechtkomen, valt niet te verwijten aan de verdachte indien het gedrag een gevolg is van bijvoorbeeld een onvoorzienbare black-out.<sup>11</sup> Tot slot moet de onvoorzichtigheid *aanmerkelijk* zijn. Dit wordt ook wel grove schuld genoemd. In het algemeen valt niet aan te geven of één verkeersovertreding voldoende is voor de bewezenverklaring van schuld in de zin van artikel 6 WVV. Daarvoor zijn verschillende factoren van belang, zoals de aard en de concrete ernst

<sup>7</sup> Artikel 175 lid 1 sub b Wegenverkeerswet 1994

<sup>8</sup> Artikel 175 lid 1 sub a Wegenverkeerswet 1994

<sup>9</sup> Artikel 175 lid 2 Wegenverkeerswet 1994

<sup>10</sup> J.W. van der Hulst, [T&C Strafrecht](#), artikel 6 Wegenverkeerswet 1994, aant. 8.

<sup>11</sup> HR 1 juni 2004, [ECLI:NL:HR:2004:AO5822](#), NJ 2005, 252, r.o. 3.7 (Black-out).

van de verkeersovertreding en de omstandigheden waaronder die overtreding is begaan.<sup>12</sup> Niet elke verkeersfout is dus voldoende voor aanmerkelijke of grove schuld.

### Het begrip roekeloosheid

Met de inwerkingtreding van de Wet herijking strafmaxima geldt sinds februari 2006 'roekeloosheid' als wettelijke strafverzwarringsgrond.<sup>13</sup> Middels een wijziging van artikel 175 WWV werd roekeloosheid in lid 2 geïntroduceerd als de zwaarste vorm van culpa. Ook werd in lid 3 bepaald dat bij het rijden onder invloed, het niet meewerken aan een alcoholonderzoek en het in ernstige mate overschrijden van de maximumsnelheid de vier strafmaxima in de eerste twee leden alle met de helft worden verhoogd.

De wetgever omschreef roekeloosheid als *zeer onvoorzichtig gedrag* waarbij *welbewust* en met ernstige gevolgen *onaanvaardbare risico's* worden genomen. Roekeloosheid vereist daarmee niet slechts een aanmerkelijke onvoorzichtigheid, maar een zeer ernstig gebrek aan zorgvuldigheid. Volgens de wetgever zal in het algemeen sprake moeten zijn van bewustheid van het risico van ernstige gevolgen, waarbij op zeer lichtzinnige wijze ervan wordt uitgegaan dat deze risico's zich niet zullen realiseren.<sup>14</sup>

Door de jaren heeft de Hoge Raad echter een andere invulling gegeven aan het begrip 'roekeloosheid'. Allereerst scherpte de Hoge Raad in 2012 de motiveringsplicht aan.<sup>15</sup> Zo oordeelde hij dat de vaststelling van het Hof dat *'de verdachte 's nachts op een vrij smalle, onverlichte weg buiten de bebouwde kom met een onbelemmerd uitzicht aanmerkelijk sneller heeft gereden dan ter plaatse was toegestaan en met onverminderde snelheid tegen een voor hem op die weg rijdende bromfietser is gebotst, en voorts dat hij ondanks een waarschuwing van zijn moeder was gaan rijden terwijl hij 'opgefokt' was en had gedronken'* niet zonder meer toereikend was gemotiveerd voor het oordeel dat verdachte 'roekeloos' in de zin van artikel 6 jo artikel 175 WWV heeft gereden. Aan de vaststelling dat sprake is van roekeloosheid moet volgens de Hoge Raad dan ook *'bepaaldelijk eisen worden gesteld en dient de rechter in voorkomende gevallen daaraan in zijn motivering van de bewezenverklaring nadere aandacht te geven'*.<sup>16</sup>

In 2013 laat de Hoge Raad zich vervolgens inhoudelijk uit over het begrip 'roekeloosheid'.<sup>17</sup> De Hoge Raad formuleert de maatstaf *'of zich zodanige feiten en omstandigheden hebben voorgedaan dat daaruit is af te leiden dat door de buitengewoon onvoorzichtige gedraging van de verdachte een zeer ernstig gevaar in het leven is geroepen, alsmede dat de verdachte zich daarvan bewust was, althans had moeten zijn'*.<sup>18</sup> Het oordeel van het Hof dat verdachte 'roekeloos' in de zin van artikel 6 WWV in verbinding met artikel 175 WWV heeft gereden laat de Hoge Raad in stand.<sup>19</sup> Daarbij neemt de Hoge Raad in aanmerking dat uit de door het Hof gebezigde bewijsvoering kan worden afgeleid dat het Hof in het bijzonder acht heeft geslagen op het samenstel van gedragingen van de verdachte. Dat samenstel bestond

---

<sup>12</sup> HR 1 juni 2004, [ECLI:NL:HR:2004:AO5822](#), NJ 2005, 252, r.o. 3.5 (Black-out).

<sup>13</sup> Stb. 2006, 11.

<sup>14</sup> Kamerstukken II 2001/2, 28484, nr. 3.

<sup>15</sup> HR 22 mei 2012, [ECLI:NL:HR:2012:BU2016](#), NJ 2012, 488.

<sup>16</sup> HR 22 mei 2012, [ECLI:NL:HR:2012:BU2016](#), r.o. 4.3.2.

<sup>17</sup> HR 15 oktober 2013, [ECLI:NL:HR:2013:959](#), NJ 2014, 27.

<sup>18</sup> HR 15 oktober 2013, [ECLI:NL:HR:2013:959](#), r.o. 3.5.

<sup>19</sup> Dit was overigens de eerste keer in een reeks cassatiezaken dat de Hoge Raad een veroordeling van 'roekeloosheid' in stand liet.



eruit dat de verdachte, kort gezegd, als bestuurder van een motorrijtuig, nadat hij met een andere bestuurder, te midden van medeweggebruikers, in een 'kat-en-muis-spel' verwickeld was geraakt, met zeer grote overschrijding van de ter plaatse geldende maximumsnelheid van 50 km per uur door rood licht een kruispunt is opgereden.<sup>20</sup>

De Hoge Raad merkt op dat van roekeloosheid als zwaarste, aan opzet grenzende, schuldvorm slechts sprake is in uitzonderlijke gevallen. 'Roekeloosheid' in de zin van de wet heeft daarmee een specifieke betekenis die niet noodzakelijkerwijs samenvalt met wat in het normale spraakgebruik onder 'roekeloos' wordt verstaan.<sup>21</sup> Het enkel vaststellen dat de verdachte zich schuldig heeft gemaakt aan een of meer in artikel 175 lid 3 genoemde gedragingen volstaat niet.<sup>22</sup> Er moet dus meer aan de hand zijn dan het onder invloed rijden of veel te hard rijden zoals een kat-en-muispel,<sup>23</sup> een snelheidswedstrijd,<sup>24</sup> een wedstrijdachtige achtervolging<sup>25</sup> of het ontkomen aan achtervolgende politieauto's.<sup>26</sup>

### Knelpunt

Bovenstaande geeft weer dat de Hoge Raad de lat hoger legt dan de wetgever voor ogen had.<sup>27</sup> Naast de formeel zware motiveringsplicht wordt 'roekeloosheid' ook materieelrechtelijk gezien restrictief geïnterpreteerd. Zoals hiervoor uiteengezet doet roekeloosheid zich volgens de wetgever voor in die gevallen waarin sprake is van *zeer* onvoorzichtig gedrag waarbij welbewust en met ernstige gevolgen *onaanvaardbare* risico's zijn genomen. De Hoge Raad overweegt daarentegen dat het moet gaan om een *buitengewoon* onvoorzichtige gedraging die een *zeer* ernstig gevaar in het leven heeft geroepen.<sup>28</sup> Bovendien kan de rechter volgens de Hoge Raad niet alleen tot 'roekeloosheid' komen indien de verdachte *welbewust* was van de buitengewoon onvoorzichtige gedraging, maar anders dan de Memorie van Toelichting tot uitdrukking heeft gebracht, ook wanneer de verdachte niet bewust was maar wel *had moeten zijn*.<sup>29</sup>

Wolswijk, Postma en Keulen concluderen dan ook in hun onderzoek, uitgevoerd in opdracht van het WODC op verzoek van het Ministerie van Veiligheid en Justitie,<sup>30</sup> dat het verschil in benadering tussen wetgever en Hoge Raad een indicatie is dat de invulling van het begrip 'roekeloosheid' een knelpunt van juridische en praktisch oplevert bij de afdoening van ernstige verkeersdelicten.

Voormalig Minister van Veiligheid en Justitie Stef Blok heeft naar aanleiding van dit onderzoek aangekondigd een voorstel tot wijziging van de Wegenverkeerswet voor te

---

<sup>20</sup> HR 15 oktober 2013, [ECLI:NL:HR:2013:959](#), r.o. 3.7.

<sup>21</sup> HR 15 oktober 2013, [ECLI:NL:HR:2013:959](#), r.o. 3.4.

<sup>22</sup> HR 15 oktober 2013, [ECLI:NL:HR:2013:959](#), r.o. 3.5.

<sup>23</sup> HR 15 oktober 2013, [ECLI:NL:HR:2013:959](#), NJ 2014, 27.

<sup>24</sup> HR 3 december 2013, [ECLI:NL:HR:2013:1554](#).

<sup>25</sup> HR 16 december 2014, [ECLI:NL:HR:2014:3620](#).

<sup>26</sup> HR 16 juni 2015, [ECLI:NL:HR:2015:1656](#) (Filefuik-zaak).

<sup>27</sup> Aldus ook S. van der AA, *Verkeerslachtoffers. Over de strafrechtelijke reactie op (ernstige) verkeersdelicten*, Tilburg: Tilburg University 2016.

<sup>28</sup> Concl. A-G D.J.C. Aben, [ECLI:NL:PHR:2014:2287](#), r.o. 14.

<sup>29</sup> Zie ook W.H. Vellinga, 'Roekeloosheid in vormen', *Verkeersrecht ANWB* 2017/78, afl. 7/8.

<sup>30</sup> H.D. Wolswijk, A. Postma & B.F. Keulen, *'Ernstige verkeersdelicten'*, Groningen: Rijksuniversiteit Groningen – Faculteit Rechtsgeleerdheid 2017.

bereiden.<sup>31</sup> Het is dan ook aan het nieuwe kabinet om het controversiële onderwerp<sup>32</sup> weer op te pakken en een andere wijze van invulling te geven aan het begrip 'roekeloosheid'.<sup>33</sup>



---

<sup>31</sup> *Kamerstukken II 2016/17, 29398, [567](#).*

<sup>32</sup> *Kamerstukken II 2017/18, 43707, [38](#), p. 12-13.*

<sup>33</sup> *Kamerstukken II 2016/17, 29398, [567](#).*

## Ver(ont)schuldigbaar?

door Eva Thijssen



Verkeersfouten kunnen tot een ernstig ongeval leiden. 'Vermijd dat ene risico' kan niet vaak genoeg worden gezegd. Dat laat bijvoorbeeld een ongeval in december 2017 zien, dat plaatsvond in Ede. Een Edenaar wilde met zijn auto een kruising oversteken en op de kruising linksaf slaan. Voor het oversteken verminderde de man nog vaart om te controleren of hij iemand van links of rechts het kruispunt naderde. Op zijn weg, vooraan de kruising stond een verkeersbord, dat verkeersdeelnemers gebiedt 'anderen op de kruising voorrang verlenen'. Haaiantanden stonden ook op de weg, waar de man vandaan kwam. De automobilist zag vanuit zijn oogpunt een fietser van links de kruising naderen. Toch trok de man op en stak de weg over. Hij had gedacht dat hij nog voorlangs had kunnen gaan. Een inschattingsfout, want de fietser (die niet gerekend had op het oversteken van de auto) viel tegen de auto en overleed later in het ziekenhuis.<sup>34</sup>

Een dergelijke fout kan tot een strafrechtelijke vervolging leiden. Overtredingen van artikel 5 en artikel 6 van de Wegenverkeerswet (hierna: 'WVW') vormen dan de tenlastelegging. Het eerste artikel stelt 'gevaarlijk of hinderlijk gedrag op de weg' strafbaar. In art. 6 WVW gaat het om 'zich zodanig gedragen dat het aan jouw schuld is te verwijten dat een ongeval plaatsvindt, waardoor een ander wordt gedood of waaruit zwaar lichamelijk letsel aan een ander wordt toegebracht.' Terwijl art. 5 WVW een overtreding is, wordt art. 6 WVW als een misdrijf gekwalificeerd (te lezen in art. 175 WVW). De gedraging in art. 6 WVW heeft een ingrijpend gevolg en vereist in tegenstelling tot art. 5 WVW schuld. Temeer vereist Art. 6 WVW een bepaalde gradatie schuld. Niet alle verkeersgedragingen zijn zo verwijtbaar dat ze tot een veroordeling van art. 6 WVW leiden. Daarvoor moeten de gedragingen 'aanmerkelijk onoplettend of onachtzaam' worden aangemerkt. In art. 6 WVW - jurisprudentie aanschouwt men dat het criterium onderhevig is aan de concrete omstandigheden. De rechter weegt verschillende factoren af. Die factoren zijn de ernst en de aard van de gedragingen en de gevolgen, die door de gedragingen zijn ontstaan. Ook andere omstandigheden kunnen

---

<sup>34</sup> 'Wel schuldig, geen straf voor veroorzaken verkeersongeval' (22-09-17)  
[<http://edestad.nl/lokaal/wel-schuldig-geen-straf-voor-veroorzaken-verkeersongeval-271542>]

meewegen, zoals een strafblad.<sup>35</sup> Zo werd de Edenaar, die geen voorrang had verleend van art. 6 WVV vrijgesproken. De rechtbank nam voor zijn beslissing de volgende omstandigheden: De automobilist had, bij het naderen van de kruising, zijn snelheid geminderd en daarbij gecontroleerd op ander verkeer op de kruising. De man zag een fietser die het kruispunt naderde, maar maakte de inschatting, dat hij nog voorlangs kon gaan. Alhoewel de inschattingsfout uitliep tot een ingrijpend gevolg, zag de rechter het gedrag van de automobilist als een kleine verkeersfout. De fout was niet als zodanig dat kon worden gesproken van aanmerkelijk onvoorzichtig rijgedrag. Voor de overtreding van art. 5 WVV werd de autobestuurder wel vervolgd. Ondanks art. 5 geen 'aanmerkelijke schuld' vereist, was de rechter van oordeel dat de autobestuurder zich wel in een mate gevaarlijk en dus verwijtbaar had gedragen. Echter legde de rechter geen straf op. De rechter zag onder andere dat de verdachte niet eerder verkeersovertredingen had begaan en zich schuldbevuste houding toonde jegens de nabestaanden.<sup>36</sup>

Een ander ongeval, van ruim viereneenhalf jaar geleden, bracht het wel tot een veroordeling van art. 6 WVV (ook art. 5 WVV). In Meijel raakte een automobilist bij het nemen van een bocht op de weghelft van diens tegenliggers. Dat de man nog probeerde bij te sturen, leed ertoe dat de auto slipte. De auto stooft veruit en belandde op een naast de weggelegen fietspad. De auto schepte drie fietsers, die om het leven kwamen; een echtpaar en een 2-jarig meisje dat bij haar opa voor aan het stuur in een kinderstoeltje had gezeten. Deze zaak verscheen voor het Gerechtshof 's-Hertogenbosch, omdat de officier van justitie in hoger beroep ging tegen het oordeel van de rechtbank. De rechtbank had de autobestuurder vrijgesproken van art. 6 WVV en een opmerkelijk lichte straf opgelegd (taakstraf van 200 uur, rijontzegging van 1 jaar). In hoger beroep werd wel van 'aanmerkelijke onvoorzichtigheid' uitgegaan. Het Hof achtte het aannemelijk dat de automobilist met (te) hoge snelheid had gereden en daardoor op de andere rijstrook was gekomen. Uiteindelijk had het rijgedrag de dood gekost van drie mensen. Uit onderzoek bleek dat er geen mankement aan de auto was aangetroffen. Ook al kon onderzoek de snelheid niet met zekerheid vaststellen, meerdere getuigen (tegenliggers op de dag van het ongeval) oordeelden op basis van ervaring, dat de automobilist met wel 100 km/h had gereden. Het Hof veroordeelde de man ook voor art. 6 WVV. De automobilist kreeg uiteindelijk een gevangenisstraf van 15 maanden en rijontzegging van 4 jaar.<sup>37</sup>

Was anders naar de zaak gekeken als de autobestuurder in Meijel had verklaard een plotselinge black-out te hebben gehad? Was de Edenaar veroordeeld voor het overtreden van art. 5 WVV indien er sprake was geweest van een acute hersenbloeding? Het verweer 'verontschuldgbare onmacht' komt dan in beeld. Bij verontschuldgbare onmacht verkeerde de verdachte die gevaarlijk had gereden en mogelijk een ongeval had veroorzaakt in 'een (tijdelijke) toestand van lichamelijke onmacht. Als de rechter zo'n verweer aanvaardt, zal een verdachte van art. 6 worden vrijgesproken. Waarom vrijspraak? De 'schuld' van art. 6 WVV is dan namelijk niet bewezen. Aangekomen bij art. 5 WVV, zorgt het verweer dat een verdachte met betrekking tot deze overtreding wordt ontslagen van alle rechtsvervolging. Dit strafbaar feit vereist geen schuld, maar de verontschuldgbare onmacht ontnemt *alle* verwijtbaarheid van wie zich in de zin van art. 5 WVV gedragen heeft. Volgens Mr. de Hullu

---

<sup>35</sup> HR 24 juni 2008, ECLI:NL:HR:2008:BC7914, NJ 2008, 422.

<sup>36</sup> Rb. Gelderland 22 september 2017, ECLI:NL:RBGEL:2017:4917.

<sup>37</sup> Hof 's-Hertogenbosch 23 september 2009, ECLI:NL:GHSHE:2015:3709.

geeft de verontschuldgbare onmacht uiting aan het grondbeginsel 'geen schuld', geen straf'. Dat men ook wel kan uitleggen als 'geen enkele schuld, geen straf.' Verontschuldgbare onmacht neemt dus ook de strafbaarheid weg aan overtredingen, zijnde geen schuld delict.

De Hoge Raad gaf in 2004 aan dat het om een 'onvoorzienbare toestand van lichamelijke onmacht' moet gaan.<sup>38</sup> In de zaak die voor de Hoge Raad lag, had de verdachte verklaard dat zij een black-out kon hebben gehad. Op de bewuste dag kwam een vrouw plotseling op de verkeerde rijstrook en botste tegen een tegenligger. De tegenligger had er zware verwondingen aan over gehouden, onder meer waren zijn speekselklieren kapot, vijf ribben gebroken en zijn rechtersvoet was verbrijzeld. De verdachte kon zich niets herinneren van het moment dat ze op de andere weghelft terecht kwam. Wat de verdachte zich nog wel kon herinneren, was dat er een auto van heel dichtbij recht op haar afkwam. De vrouw achtte vermoeidheid de mogelijke oorzaak van de black-out. Over de verklaring werd echter niets overwogen in eerste leg en hoger beroep. De Hoge Raad vond dit onbegrijpelijk. Immers werd in de verklaring aangevoerd dat het rijgedrag van de verdachte haar niet verweten kon worden door "een plotseling en voor haar onvoorzienbare black-out." Volgens de Hoge Raad had door de lagere rechters onderzocht moeten worden of de black-out, die wel was aangenomen, aan de verdachte verweten kon worden. Met een verwijzing naar het arrest van de Hoge Raad, volgt inmiddels uit lagere rechtspraak hoe een beroep op verontschuldgbare onmacht wordt beoordeeld. Uit de rechtspraak volgt dat eerst de vraag wordt gesteld of niet uitgesloten kan worden/het aannemelijk is of de voorgebrachte toestand van lichamelijke onmacht aanwezig was ten tijde van het ongeval. Ten tweede de vraag of uit omstandigheden blijkt dat het opkomen van de lichamelijke onmacht aan de verdachte kan worden verweten (of die toestand voor hem te voorzien was).

Voor de eerste vraag wordt in de meeste gevallen een onderzoek gedaan naar de oorzaak van de lichamelijke onmacht. In veel gevallen van lichamelijke onmacht is er namelijk sprake geweest van een medische oorzaak/ ziektebeeld. Zo kan er sprake zijn geweest van een epileptische aanval, een beroerte of een 'hypo' (bloedsuikerspiegel was te hoog, als gevolg van diabetes. Verschijnselen: een trillend lichaam, duizelingen, hoofdpijn).<sup>39</sup> In 2009 deed zich een ongeval voor. De aanrijding vond plaats door de automobilist, die epilepsie had. De man bracht naar voren dat hij een epileptische aanval had gehad. Als antwoord op de eerste vraag, werd de aanval aannemelijk gevonden naar aanleiding van een rapport van een neuroloog. Overgaande de tweede vraag was de rechter van oordeel dat de verdachte geen schuld kon worden verweten aan het ongeval. De rechter stelde dat de aanval voor de verdachte onvoorzienbaar was geweest, doordat de man sinds hij in 2000 gediagnostiseerd was met epilepsie, geen aanvallen had gehad. Bovendien had de man altijd zijn medicijnen ingenomen en de man had verklaard dat hij de aanval niet had voelen aankomen.<sup>40</sup> In 2013 werd een man die een epilepsie aanval had gehad echter veroordeeld. De rechter zag voor zich een man die, zo bleek uit neurologisch onderzoek, dat de man ondanks de medicatie

---

<sup>38</sup> HR 1 juni 2004, ECLI:NL:HR:2004:AO5822, NJ 2005, 252.

<sup>39</sup> Een aanval van epilepsie ontstaat door een kortsluiting in de hersenen. De verschijnselen bij een aanval hangen verder ook af van waar er in de hersenen kortsluiting plaatsvindt. In de hersenen bevinden zich namelijk miljarden grijze cellen die weer georganiseerd zijn in netwerken. Elk netwerk van cellen heeft een eigen taak. Zo is er een netwerk voor het kunnen zien en is een ander netwerk voor het bewegen van je handen. Afhankelijk van de netwerken waar de kortsluiting plaatsvindt, kan iemand vallen, schokken, vreemde bewegingen maken, iets vreemds ruiken, even afwezig zijn of buiten bewustzijn raken.

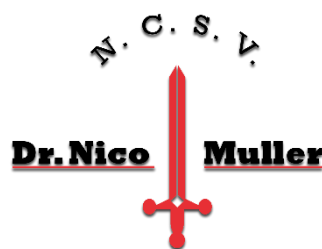
<sup>40</sup> Hof Amsterdam 12 december 2013, ECLI:NL:GHAMS:2013:4839.

die hij had, niet aanvalsvrij was. Daarnaast had, in tegenstelling tot de andere zaak, de man op de dag van het ongeval niet zijn medicatie ingenomen. Ook de omstandigheid dat er van regelmatige dokterscontroles geen sprake was, leidde ertoe dat de rechter van oordeel was dat de man bewust was van het risico dat hij in het verkeer had gevormd voor anderen.<sup>41</sup>

Zo werd ook een automobilist, die een hartinfarct kreeg, vrijgesproken. Weliswaar had de automobilist al langer een hartritmestoornissen, de rechter verweet hem de lichamelijke onmacht niet. Was het hartinfarct door de eerdere hartproblemen niet te voorzien? De rechter dacht daar anders over. De rechter zag dat de man regelmatig een afspraak had met een cardioloog en niet eerder zulke merkbare klachten had gehad.<sup>42</sup> Andere rechtspraak over verontschuldgbare onmacht wijst uit dat een beroep op verontschuldgbare onmacht niet opgaat, als de rechter heeft kunnen vaststellen, dat de verdachte eerder door een dokter is gewezen op het risico, dat de ziekte voor het rijden meebrengt.<sup>43</sup>

Kortom gaat een rechter bij lichamelijke onmacht ook na of er geen omstandigheden waren, waaruit blijkt dat de verkeersdeelnemer het ontstaan van de onmachtige toestand had kunnen zien aankomen.<sup>44</sup> Indien de autobestuurder in Meijel een beroerte had gehad, zou onderzocht worden of dan nog een verwijt was te maken. De belangrijke vraag is bij een beroep op verontschuldgbare onmacht of een autobestuurder zich bewust was van een ongeoorloofd risico? Dat risico wordt in de rechtspraak in ieder geval aanwezig geacht, als een autobestuurder geadviseerd was niet meer te rijden door een arts.

Er is een uitspraak, waarin de vraag centraal stond of bij een ernstige hoestbui een beroep op verontschuldgbare onmacht mogelijk is.<sup>45</sup> Wat is jouw antwoord zonder het arrest te lezen? Zoals gezegd, gaat *verschuldgbare* onmacht pas op, als aantoonbaar is er geen risico was, waarvan de verkeersdeelnemer zich bewust had moeten zijn.



---

<sup>41</sup> Hof 's-Hertogenbosch 26 mei 2016, CLI:NL:GHSHE:2016:2063.

<sup>42</sup> Rb. Gelderland 13 maart 2015, ECLI:NL:RBGEL:2015:1691.

<sup>43</sup> Gerechtshof Amsterdam 14 februari 2013, ECLI:NL:GHAMS:2012:BV8205. Hof Den Haag 14 februari 2014, ECLI:NL:GHDHA:2014:873.

<sup>44</sup> Hof 's-Hertogenbosch 11 maart 2015, ECLI:NL:GHSHE:2015:844: in 2015 sprak het Hof na de eerste vraag een verdachte al vrij, die verklaarde een black-out te hebben gehad vlak voor het ongeval. Deze uitspraak is de enige uitzondering op de regel van de twee vragen.

<sup>45</sup> Rb. Amsterdam 28 oktober 2013, ECLI:NL:RBAMS:2003:AM5329.



# De (on)mogelijkheden bij het rijden onder invloed van alcohol

door Lizzy van Keulen



Dat het rijden onder invloed van alcohol, drugs of andere medicatie die de rijvaardigheid kan beïnvloeden gevaar oplevert voor de verkeersveiligheid is eenieder wel bekend. Uit cijfers van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid vielen er in Nederland in 2015 ruim 621 doden in het verkeer en 21.300 ernstig verkeersgewonden. Naar schatting ging het om 75 tot 140 verkeersdoden als gevolg van alcohol.<sup>46</sup>

In Nederland is het rijden onder invloed strafbaar gesteld in artikel 8 Wegenverkeerwet 1994 (hierna: WVV). Met dien verstande dat het rijden onder invloed van alcohol pas strafbaar is wanneer de wettelijke grens van 80 ugl voor beginnende bestuurders of 220 ugl voor overige bestuurders is overschreden. Door het vaststellen van maximum toegestane waarden wordt voorkomen van iemand die –wetenschappelijk gezien- geen gevaar voor de verkeersveiligheid vormt wordt bestraft.<sup>47</sup>

De overheid wil met verschillende maatregelen het verkeer veiliger maken en het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden terugdringen. In deze bijdrage wordt dieper ingegaan op artikel 8 WVV en de zee van bepalingen (als in *bevoegdheden van en rechtsmiddelen tegen*) die met dit artikel verband houden. Er zal met name aandacht worden besteed aan het rijden onder invloed van alcohol.

## Controlebevoegdheden

De controlebevoegdheden op het rijden onder invloed zijn geregeld in artikel 160 lid 5 WVV. Bestuurders of degenen die aanstalten maken een voertuig te gaan besturen zijn dan verplicht om medewerking te verlenen aan:

- een onderzoek van de psychomotorische functies en de oog- en spraakfuncties (ter vaststelling van een mogelijk overtreding van artikel 8 lid 1 of 5 WVV)

<sup>46</sup> <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/rijden-onder-invloed-van-alcohol>.

<sup>47</sup> Dit uitgangspunt wringt mij enigszins. De strafwaardigheid van het rijden onder invloed is gebaseerd op wetenschappelijk onderzoek, terwijl bijvoorbeeld drie glazen wijn op iedereen een andere uitwerking kan hebben gelet op (in)tolerantie. De een zal hier (licht) aangeschoten van raken terwijl een ander, die bijvoorbeeld elke dag drie glazen wijn drinkt, hier niks van merkt. Beiden zullen waarschijnlijk de maximum toegestane hoeveelheid hebben overschreden, maar de mate van nog kunnen functioneren kan drastisch verschillen. Zou het maatschappelijk en juridisch gezien niet meer voor de hand liggen (lees: veiliger) om een algeheel verbod op rijden onder invloed te bewerkstelligen om dit soort situaties te voorkomen?

- een voorlopig onderzoek naar uitgeademde lucht (ter vaststelling van een mogelijke overtreding van artikel 8 lid 2 of 3 WVV)
- een onderzoek van speeksel (ter vaststelling van een mogelijke overtreding van artikel 8 lid 5 WVV)<sup>48</sup>

Daarnaast zijn bestuurders verplicht de aanwijzingen die die persoon in dat kader geeft op te volgen. Deze bevoegdheden zijn toegekend aan één van de personen als bedoeld in artikel 159 lid 1 onder a WVV. De meest voorkomende is de ambtenaar van de politie (artikel 141 onder b Sv).

### Het bestuurderschap

Artikel 8 WVV bevat een dubbele verdenking, namelijk wegens het verkeren onder invloed en wegens verdenking van het bestuurderschap. Alleen degene die ervan wordt verdacht te hebben gehandeld als bestuurder kan worden bevolen medewerking te verlenen aan bovengenoemde onderzoeken. Dan rijst de vraag wanneer iemand aangemerkt kan worden als bestuurder.

Een voor de hand liggend voorbeeld van een bestuurder is degene die achter het stuur zit, met de motor aan (al dan niet op het gaspedaal bezig zijnde).<sup>49</sup> Dit levert echter nog niet direct bewijs op dat werkelijk een motorrijtuig is bestuurd. Hiervoor geldt weer dat een motorrijtuig in beweging moet zijn geweest. In de jurisprudentie kan de volgende omschrijving worden gegeven van de feitelijke bestuurder: *“degene die de bedieningsorganen van een motorrijtuig hanteert en door middel daarvan de voortbeweging en rijrichting van het motorrijtuig beïnvloedt”*.<sup>50</sup> Dit betekent dat een verdachte die een keer gas geeft zonder dat het voertuig in beweging raakt, niet kan worden aangemerkt als bestuurder.

De eisen die het strafrecht stelt aan het bestuurderschap zijn hoger dan die hieraan in de CBR-procedure worden gesteld. Het CBR hoeft niet te bewijzen dat de verdachte daadwerkelijk heeft gereden. Dat de verbalisant die de mededeling (ex artikel 130 WVV) aan het CBR doet een redelijk vermoeden kan hebben gehad dat de verdachte als bestuurder heeft opgetreden is voldoende.

### Verdenking en voorlopig onderzoek

Voor het inzetten van controlebevoegdheden is geen verdenking nodig (dit in tegenstelling tot opsporingsmiddelen). Een verdenking voor het rijden onder invloed van alcohol ontstaat pas op het moment dat de uitslag van het voorlopige ademonderzoek A (Alert: 235 ugl - 570 ugl) of F (fout: meer dan 570 ugl) inhoudt.<sup>51</sup> In tegenstelling tot wat veel mensen denken is het weigeren medewerking te verlenen aan een voorlopig ademonderzoek strafbaar op grond van artikel 160 lid 5 WVV. Zodra voldoende verdenking bestaat voor het rijden onder invloed van alcohol, volgt een bevel medewerking ademanalyse door een opsporingsambtenaar. Ook het weigeren mee te werken aan een ademanalyse is strafbaar

<sup>48</sup> Dit is sinds 1 juli 2017 mogelijk door de inwerkingtreding van de Wet van 26 september 2014 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met het verbeteren van de aanpak van het rijden onder invloed van drugs (Stb. 2014, 353).

<sup>49</sup> Het enkel achter het stuur zitten is onvoldoende om aangemerkt te kunnen worden als bestuurder.

<sup>50</sup> Hof Leeuwarden, 25 januari 2011, VR 2012, 15.

<sup>51</sup> Het resultaat van het voorlopig ademonderzoek is niet bestemd om te worden gebruikt als bewijsmiddel, maar heeft enkel de functie van selectiemiddel. Daarnaast levert het niet meewerken aan een voorlopig ademonderzoek niet meteen een verdenking voor het rijden onder invloed op. In dat geval zijn ook uiterlijke kenmerken noodzakelijk waardoor de verdenking kan ontstaan.

gesteld in artikel 163 lid 2 jo 176 lid 3 WVV.<sup>52</sup> Dit betreft echter geen overtreding zoals het weigeren mee te werken aan een voorlopig ademonderzoek is, maar een misdrijf.

### **Ademanalyse**

De waarborgen waaraan het alcoholonderzoek (minimaal) moet voldoen staan in artikel 10 en 11 van het Besluit alcohol, drugs en geneesmiddelen in het verkeer (hierna: Besluit). De zogenaamde 20-minuten regel is een van die waarborgen waarmee het alcoholonderzoek is omkleed. Deze regel houdt in dat er minimaal 20 minuten moeten zitten tussen de eerste vordering om te blazen (voorlopig alcoholonderzoek) en het alcoholonderzoek op het politiebureau (ademanalyse). Dit om vervuiling van de ademanalyse te voorkomen doordat er nog resten alcohol in de mond van de verdachte aanwezig kunnen zijn.<sup>53</sup> Wanneer de waarborgen niet in acht worden genomen heeft dit tot gevolg dat niet langer gesproken kan worden van een rechtsgeldig 'onderzoek' als bedoeld in artikel 8 WVV en niet langer gesproken kan worden van een geldig resultaat van de ademanalyse en deze derhalve niet voor het bewijs mag worden gebruikt. Dit kan leiden tot een vrijspraak. Uit de jurisprudentie volgt dat artikel 359a Sv (vormverzuimen) niet van toepassing is op artikel 8 WVV.<sup>54</sup> Uit het Besluit volgt dat de opsporingsambtenaar het resultaat direct aan de verdachte moet mededelen en in het geval van een strafbaar resultaat hij de verdachte ook direct en uitdrukkelijk moet wijzen op zijn recht op een tegenonderzoek.<sup>55</sup> Deze verplichting bestaat pas sinds 1 juli 2017 door aanpassing van het Besluit. Hiervoor gold dat de Hoge Raad had bepaald dat de politie geen actieve plicht heeft om verdachten te wijzen op dit recht op een tegenonderzoek. Dit werd pas anders wanneer de verdachte kort na de uitslag van het alcoholonderzoek deze uitslag al had betwist

### **Bloedonderzoek**

Het bloedonderzoek kan plaatsvinden -op uitdrukkelijk verzoek van de verdachte nadat hij op dit recht is gewezen- als tegenonderzoek na het afronden van een positieve ademanalyse. Voorts kan het bloedonderzoek ook plaatsvinden in plaats van een ademanalyse als dit om bijzondere medische redenen gewenst is of de medewerking niet heeft geleid tot een voltooide ademanalyse als gevolg van bijvoorbeeld het onvermogen van verdachte. Er bestaat dus geen algemeen recht om te kiezen tussen een ademanalyse of een bloedonderzoek.

### **Intrekken rijbewijs (strafrechtelijk)**

Als het resultaat van het alcoholonderzoek daartoe aanleiding geeft, kan de politie in bepaalde gevallen direct het rijbewijs invorderen op grond van artikel 130 WVV (invordering wegens CBR-procedure). In de Regeling Maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid 2011 is vervolgens verder bepaald in welke gevallen deze invordering kan plaatsvinden. Bijvoorbeeld wanneer de bestuurder de veiligheid op de weg zodanig in gevaar kan brengen dat hem met onmiddellijke ingang de bevoegdheid dient te worden ontnomen. Dit kan het geval zijn wanneer het ademalcoholgehalte 785 ugl (normale bestuurder) en 570 ugl (beginnend bestuurder). Daarnaast kan de politie het rijbewijs op strafrechtelijke gronden invorderen. Dit

---

<sup>52</sup> De weigering kan ook bestaan uit het niet opvolgen van de aanwijzingen (HR NJ 1992, 234).

<sup>53</sup> Vlg. Dijkstra & Van der Neut, p. 158.

<sup>54</sup> HR 11-10-2011 LJN BR3043.

<sup>55</sup> Ook in recente jurisprudentie wordt het belang van het tegenonderzoek als een van de strikte waarborgen van het alcoholonderzoek onderstreept. Zie bijvoorbeeld Rechtbank Gelderland 13 oktober 2017, ECLI:NL:GBGEL:2017:5429, r.o. 3.7.

kan vanaf een ademalcoholgehalte van 570 ugl (normale bestuurder) en 350 ugl (beginnend bestuurder) en in het geval de verdachte binnen vijf jaren tweemaal is gerecidiveerd. De invordering door de politie voor het CBR (artikel 130 WVV) staat dus los van de strafrechtelijke invordering (artikel 164 WVV).

Tegen de strafrechtelijke invordering of de inhouding van het rijbewijs kan een klaagschrift worden ingediend (artikel 164 lid 8 WVV). Het beoordelingskader dat de officier van justitie en de rechter dient toe te passen is dat het rijbewijs terug moet worden gegeven indien ernstig rekening moet worden gehouden met de mogelijkheid dat aan de houder in geval van een veroordeling door de rechter dan wel uitvaardiging van een strafbeschikking geen onvoorwaardelijke ontzegging van langere duur opgelegd zal worden dan de tijd gedurende welke het rijbewijs is ingevorderd of ingehouden (artikel 164 lid 4 WVV). Daarnaast kunnen natuurlijk ook formele verweren in het klaagschrift worden vermeld, zoals de officier van justitie heeft de beslissing tot intrekking/inhouding niet binnen 10 dagen genomen. Wanneer blijkt dat de politie het rijbewijs onterecht heeft ingevorderd na een sepot of een vrijspraak, ontstaat het recht op schadevergoeding (artikel 164 lid 9 WVV). Het is vaste jurisprudentie dat de immateriële schadevergoeding €10,00 bedraagt voor iedere dag dat het rijbewijs is ingevorderd/ingehouden.<sup>56</sup>

### **(Samenloop met) CBR-procedure**

Het rijbewijs kan daarnaast ook door de politie worden ingenomen in verband met de CBR-procedure (artikel 130 WVV). Het CBR kan -afhankelijk van de reden waarom de politie het rijbewijs doorstuurt- maatregelen opleggen. Dit kan deelname aan een cursus zijn maar kan ook een onderzoek naar de rijvaardigheid inhouden.

Tegen de beslissing van het CBR (de invordering, schorsing van de geldigheid en het opleggen van een maatregel) kan een bezwaarschrift worden ingediend. Het is zelf mogelijk om een 'pro forma bezwaarschrift' in te dienen, zodat de bezwaartermijn is veilig gesteld en in de tussentijd de zaak kan worden beoordeeld door een advocaat. Het indienen van een bezwaarschrift schort de termijn van de beslissing van het CBR echter niet op. Dit kan wel middels een voorlopige voorziening bij de bestuursrechter. Er moet dan wel sprake zijn van een spoedeisend belang. De mogelijkheid van beroep en hoger beroep staan in dat geval ook nog open.

### **Recidiveregeling**

De recidiveregeling alcohol (artikel 123b WVV) is in werking getreden op 1 juni 2011. Deze regeling voorziet in de mogelijkheid om het rijbewijs van rechtswege ongeldig te verklaren als een bestuurder van een motorrijtuig binnen vijf jaar twee keer wordt veroordeeld wegens het rijden onder invloed. Het moet dan wel de tweede keer gaan om een ademalcoholgehalte van minimaal 570 ugl of voor het weigeren medewerking te verlenen aan een alcoholonderzoek. Deze ongeldigverklaring kan worden uitgesteld door hoger beroep in te stellen tegen de beslissing van de rechter. Maar als het rijbewijs eenmaal ongeldig is verklaart mag pas weer een motorrijtuig worden bestuurd nadat daar opnieuw een rijbewijs voor is afgegeven.

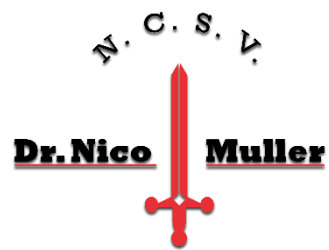
### **Conclusie**

Kortom, wie verdacht wordt van het rijden onder invloed van alcohol kan verwickeld raken in een wirwar aan brieven, regelgeving, procedures en instanties. Het is daarom belangrijk om

---

<sup>56</sup> Gerechtshof Den Haag, 08-09-2016/001678-15.

te realiseren dat de strafrechtelijke- en de CBR-procedure afzonderlijke procedures zijn die ieder hun eigen beoordelingskader hebben. Daarnaast zitten aan beide procedures veel haken en ogen waardoor dit voor veel verdachten wordt ervaren als een lastige opgave. Daarentegen wordt aan het optreden van politieambtenaren strenge waarborgen gesteld ter bescherming van de rechten van de verdachte en het onderzoek te waarborgen en staat tegen elk (overheids)optreden wel een (rechts)middel open. Maar de hamvraag blijft, bob jij of bob ik?



## Vrijheid of veiligheid?

door Rebecca Neisingh



Mijn opa is 91 jaar oud en voor zijn leeftijd nog kerngezond. Hij fietst nog elke vrijdag naar de markt om boodschappen te doen, maakt elke avond na het eten een wandelingetje en brengt mijn oma eens in de week met de auto naar de kapper. In mijn naaste omgeving vindt iedereen het fantastisch dat hij dit nog kan en doet, maar in de familie hangt er een donkere wolk boven deze activiteiten. Mijn opa mag namelijk niet meer met de auto buiten de bebouwde kom rijden en eigenlijk zou hij helemaal niet meer achter het stuur moeten kruipen. Er is medisch gezien niets met hem aan de hand, maar met zijn leeftijd is zijn levenstempo hard achteruit gegaan. Dit is tevens terug te zien in zijn rijgedrag. Toen ik hem een keer naar de supermarkt bracht zei hij: 'Och niet zo hard, we hebben alle tijd!'. De snelheidsmeter gaf op dat moment precies 50km/h aan. Ik schrok van deze opmerking. Binnen de bebouwde kom verwachten andere weggebruikers dat men 50 km/h rijdt. Als mijn opa die snelheid te hard vindt, betekent het dat hij een stuk langzamer rijdt en daarmee een gevaar voor zichzelf en anderen vormt. Nogmaals, medisch gezien mankeert hem niets en houdt hij van zijn vrijheid, maar praktisch gezien kan hij de snelheid van de huidige maatschappij niet meer bijbenen. Moeten mijn tantes mijn opa gaan verbieden nog langer auto te rijden, wetende hem daarmee een groot deel van zijn vrijheid af te nemen? Het is een probleem dat zich voordoet onder veel ouderen in Nederland. Voor een familie is het lastig te bepalen wanneer opa of oma erop moet worden gewezen dat het niet meer verantwoord is te rijden. Hoe pakt Nederland het probleem aan? Wat is het Nederlands beleid aangaande het rijden van ouderen in een steeds sneller vergrijzende samenleving?

Volgens het huidige systeem moeten mensen van 75 jaar en ouder zich elke vijf jaar laten keuren om een verlenging van het rijbewijs te krijgen. Deze keuring ziet er als volgt uit. Er moet een Gezondheidsverklaring worden ingevuld door degene die gekeurd wordt. Deze verklaring wordt later met een onafhankelijke keuringarts besproken, waarna nog enkele testjes worden afgenomen. Denk daarbij aan een oogtest, bloeddrukmeting en een onderzoek naar mogelijke suikerziekte. De bevindingen van de keuringsarts worden samen met de Gezondheidsverklaring opgestuurd naar het CBR, dat vervolgens de rijbewijsverlening wel of niet toewijst.

Dit klinkt als een deugdelijk beleid; een onafhankelijke arts en een eigen verklaring. Toch zijn er punten van kritiek. De keuringsarts heeft meestal maar een kwartier de tijd om de keuring uit te voeren. In dat kwartier moet hij zien te achterhalen of de eigen verklaring correct is ingevuld. Meestal is dit niet het geval, zo valt op te maken uit de documentaire van Zembla.<sup>57</sup>

<sup>57</sup> <http://www.uitzendinggemist.net/aflevering/418107/Zembla.html>



Meneer Windgassen, keuringsarts, vertelt dat hij vaak merkt dat ouderen niet eerlijk zijn over hun medische conditie. Mensen laten, al dan niet bewust, medicatie of operaties verborgen, die wel degelijk invloed op de rijvaardigheid kunnen hebben. Windgassen vraagt tegenwoordig een lijst van recent voorgeschreven medicatie op bij de apotheek om op die manier de eigen verklaring van de persoon in kwestie te kunnen controleren. Toegang tot het medische dossier bij de huisarts krijgt hij niet.<sup>58</sup>

Voormalig Landelijk Verkeersofficier van justitie Koos Spee pleit voor een andere aanpak. Hij stelt dat een keuring vaker moet plaatsvinden dan eens in de vijf jaar. Mensen met beginnende dementie zijn niet verplicht dit te melden bij de keuringsarts, maar mensen die aan deze ziekte lijden kunnen in korte tijd enorm achteruit gaan, aldus Koos Spee.<sup>59</sup> De oud-verkeersofficier pleit niet alleen voor een frequentere keuring, maar tevens voor een strengere. "Er wordt alleen gekeken naar de meest basale dingen. Natuurlijk zullen de ogen en oren worden getest, net als de algehele lichamelijke gesteldheid, maar het is geen echt diepgaande keuring." Hij stelt daarom voor ouderen te laten keuren aan de hand van rij- en theorielessen. De rijinstructeur geeft zijn bevindingen vervolgens door aan het CBR.<sup>60</sup>

In de documentaire vraagt Zembla om een reactie van het CBR. Meneer Rosenboom spreekt namens het CBR als hij zegt dat de resultaten van het huidige systeem helemaal niet slecht zijn. Hij vindt dan ook dat het voorstel van de heer Spee eerst aan onderzoek onderworpen moet worden om te kijken of een andere aanpak de verkeersveiligheid bevordert.<sup>61</sup> Bestuurders zijn immers verantwoordelijk voor hun eigen veiligheid en daarmee ook voor hun rijgeschiktheid.<sup>62</sup> Er is dan ook sprake van een morele meldingsplicht bij twijfel over de rijvaardigheid. Dat dit een heikel punt is, zie ik terug bij mijn eigen opa. Hij vindt dat hij nog prima kan rijden en dat het altijd aan een ander ligt als er een gevaarlijke situatie ontstaat. Hij zal zelf niet zo snel naar het CBR stappen om zijn rijgeschiktheid te laten testen. Dat hij hierin niet de enige is, blijkt uit de verhalen van het echtpaar Zwaal, mevrouw Huiskes en mevrouw Verweij. In alle drie de gevallen is er sprake van Alzheimer. Bij meneer Zwaal wordt de irritatie goed zichtbaar als zijn vrouw voor de camera vertelt dat ze het beter vindt als haar man niet langer auto rijdt. Ook mevrouw Huiskes en mevrouw Verweij kampen met boosheid en onbegrip van hun dementerende naasten. Zij pleiten ervoor dat er meer verantwoordelijkheid van de artsen komt. Zij hebben immers geconstateerd dat er sprake is van een verandering in de rijgeschiktheid.<sup>63</sup> Het zou dan beter zijn als de arts dat communiceert met het CBR, aldus mevrouw Huiskes en mevrouw Verweij. Het Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot bevordering der Geneeskunde (hierna: KNMG) ziet hier geen heil in. Meer verantwoordelijkheid van de arts zal ten koste gaan van de vertrouwensrelatie met de patiënt. Men zal minder snel naar een arts gaan als dit mogelijke gevolgen heeft voor het behouden van een rijbewijs.<sup>64</sup> De enige optie die naaste omgeving nu nog heeft, is zelf naar het CBR stappen met hun twijfels. Ze kunnen het CBR verzoeken tot een verplichte praktijktest. Dit verzoek kan echter alleen gedaan worden als er een verklaring van de (huis)arts is bijgevoegd.<sup>65</sup> Voor zo'n verklaring is toestemming nodig van de patiënt, omwille van het medisch beroepsgeheim. U raadt het al, die toestemming zal

---

<sup>58</sup> <http://www.uitzendinggemist.net/aflevering/418107/Zembla.html>

<sup>59</sup> <https://nos.nl/nieuwsuur/artikel/2099211-ouderen-achter-het-stuur-is-dat-wel-verantwoord.htm>

<sup>60</sup> <https://www.bnr.nl/nieuws/mobiliteit/10311817/koos-spee-ouderen-strenger-keuren>

<sup>61</sup> <http://www.uitzendinggemist.net/aflevering/418107/Zembla.html>

<sup>62</sup> <https://www.cbr.nl/mag-ik-rijden-als.pp>

<sup>63</sup> <http://www.uitzendinggemist.net/aflevering/418107/Zembla.html>

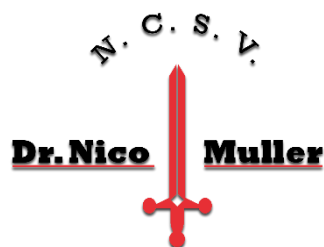
<sup>64</sup> <https://www.knmg.nl/actualiteit-opinie/nieuws/nieuwsbericht/geen-rijbewijskeuring-door-eigen-arts-wel-feitelijke-informatie.htm>

<sup>65</sup> <https://www.cbr.nl/contact.pp?customparam=zorgen-over-rijgeschiktheid>

er in veel gevallen niet komen. Familie vindt zichzelf in een benarde situatie; de rijvaardigheid van hun geliefde is aanzienlijk afgenomen, maar om het rijbewijs in te laten nemen is medewerking van diezelfde geliefde nodig.

Mijn inziens is het tijd voor grondige beleidswijzigingen. Onze maatschappij is in rap tempo aan het vergrijzen. Het is in ieders belang dat ouderen zo lang mogelijk zelfstandig kunnen zijn. Daarbij moet veiligheid, zowel van de ouderen als van andere weggebruikers, echter wel voorop staan. Het idee van de heer Spee lijkt mij dan ook een zeer geschikte oplossing voor dit probleem. Een uitgebreidere en frequentere toetsing zal het voor familie makkelijker maken om het gesprek over rijgeschiktheid aan te gaan en ruzie te voorkomen. Ook voor de ouderen heeft dit plan een groot voordeel. Hoe eerder achteruitgang wordt geconstateerd, hoe beter erop geanticipeerd kan worden. Denk bijvoorbeeld aan extra hulpmiddelen zoals een automaat, extra stuurbevestiging of de gevoeligheid van de pedalen aanpassen om het rijden nog zo lang mogelijk veilig te houden.<sup>66</sup> Als het met die hulpmiddelen toch niet veilig genoeg is, kan er altijd nog gekeken worden naar het intrekken van het rijbewijs. Ook dit wordt met een frequentere keuring sneller inzichtelijk, waardoor ongevallen hopelijk voorkomen worden. Het zal altijd een gevoelige kwestie blijven, want wat kies je, vrijheid of veiligheid?

Om te eindigen met de quote van onze fiscus: leuker kunnen we het niet maken, wel makkelijker.



---

<sup>66</sup> <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/ouderen-het-verkeer>