

Hoofdstuk 1

Inleiding

Op 15 oktober 1996 wees de Hoge Raad een arrest dat de gemoederen nog steeds bezighoudt.¹ De Hoge Raad casseerde in het zogenaamde Porsche-arrest een veroordeling wegens doodslag op vijf personen. De dronken bestuurder van een Porsche 928s had een aantal auto's zeer dicht genaderd om deze vervolgens in te halen door scherp naar de strook voor het tegemoetkomende verkeer te sturen en daarna weer naar rechts te zwenken. Op een gegeven moment zag de bestuurder van een Seat dat een Porsche zijn auto zeer dicht aan de achterkant was genaderd. De bestuurder verklaarde dat de Porsche een drietal inhaalmanoeuvres afbrak, waarbij hij vrij abrupt naar links stuurde en meteen weer naar rechts ging. De vierde inhaalpoging van de Porschebestuurder resulteerde uiteindelijk in een frontale botsing met een Volvo 340 DL. De Porsche was volledig op de andere rijstrook terechtgekomen toen deze in botsing kwam met de Volvo. Alle vier inzittenden van de Volvo, twee echtparen die familie van elkaar waren, kwamen onmiddellijk te overlijden. De eveneens in de Porsche gezeten vriend van de verdachte overleed kort daarna.

De cassatie door de Hoge Raad laat zich verklaren door een simpele psychologische assumptie. Als opzet op de dood van de inzittenden van de Volvo en de bijrijder wordt aangenomen, zou dan niet evenzeer tot de ongerijmde conclusie moeten worden gekomen dat de bestuurder opzet heeft gehad op het veroorzaken van zijn eigen dood? De Hoge Raad kwam daarom tot het oordeel dat de bewezenverklaring van doodslag onvoldoende gemotiveerd was. Het Hof Arnhem, waarnaar de zaak werd verwezen, sprak de verdachte vrij van doodslag en veroordeelde hem wegens dood door schuld.² Het Hof wees er daarbij op dat het wettelijke strafmaximum voor het toen van toepassing zijnde art. 36 WWV 1935 geen aan de maatschappelijke strafbehoefte beantwoordende bestraffing toeliet. Het Hof stelde vervolgens dat slechts aanpassing van het strafmaximum uitkomst kon bieden, omdat de oplossing niet gezocht kon en mocht worden in het oprekken van het opzetbegrip.

Inmiddels zijn we meer dan twintig jaar verder. Sinds 1998 kan maximaal negen jaar gevangenisstraf worden opgelegd voor dood door schuld met strafverzwarende omstandigheden.³ In het geval er meerdere slachtoffers zijn te betreuren, geldt een maximum van twaalf jaar gevangenisstraf. Tegen deze achtergrond zou het niet gek zijn te veronderstellen dat er na het Porsche-arrest zelden of nooit meer veroordeeld is wegens (poging tot) doodslag in het

¹ HR 15 oktober 1996, NJ 1997, 199.

² Hof Arnhem 10 maart 1997, VR 1997, 161.

³ Zie paragraaf 6.1.

verkeer. De door de Hoge Raad geïntroduceerde algemene ervaringsregel lijkt immers moeilijk te weerleggen en door de wijziging van de Wegenverkeerswet is het niet meer nodig de uiterste grenzen van het recht op te zoeken om een aan de maatschappelijke strafbehoefte beantwoordende bestraffing mogelijk te maken.

De onjuistheid van de zojuist voor het voetlicht gebrachte (plausibele) veronderstelling vormt de aanleiding voor dit meer dan vijfhonderd pagina's tellende boek. Gaandeweg hebben meer en meer feitenrechters veroordeeld voor (poging tot) doodslag in de verkeerscontext. De Hoge Raad heeft bijna alle aan hem voorgelegde veroordelingen in stand gelaten. De Hoge Raad heeft echter geen afstand genomen van het Porsche-arrest. Het lijkt erop dat een uitgebreidere motivering met betrekking tot de vraag waarom opzet bewezen wordt geacht, volstaat om cassatie te vermijden.

In dit boek wordt het fenomeen (poging tot) doodslag in het verkeer vanuit verschillende perspectieven geanalyseerd. Het boek bevat om te beginnen een traditionele juridische analyse van de rechtspraak ten aanzien van (poging tot) doodslag in het verkeer en een aantal voor dit thema relevante leerstukken. Het boek bevat daarnaast een psychologische component. Ik introduceer een rationele keuzetheorie, waarin cognities, volities en kansen psychisch geïntegreerd worden om de actor in de gelegenheid te stellen te kiezen voor de optie die de wenselijkheid maximaliseert. Ten slotte is een deel van het boek gewijd aan een kritische evaluatie van de feitenrechtspraak. Ik benader de rechtspraak met minder distantie dan gebruikelijk is in de rechtswetenschap en neem in wezen plaats op de stoel van de rechter.

Hoofdstuk 2 is voor een belangrijk deel gewijd aan de rechterlijke overtuiging in de zin van art. 338 Sv en de wijze waarop de Hoge Raad uitspraken van de feitenrechter toetst. De in dit hoofdstuk opgenomen theoretische beschouwingen vinden hun oorzaak in een praktische constatering. In het kader van dit onderzoeksproject heb ik de 'Database opzet in het verkeer' opgezet. Deze database, die online toegankelijk is, beoogt een overzicht te geven van alle gepubliceerde rechtspraak waarin opzetsdelicten zijn ten laste gelegd in verkeerszaken.⁴ Uit de database komt naar voren dat de feiten en omstandigheden die aanleiding vormen tot het aannemen van doodslagopzet evengoed aanleiding kunnen vormen tot het vrijspreken daarvan. Naar mijn inschatting bestaat in de feitenrechtspraak grote rechtsongelijkheid ten aanzien van zaken die betrekking hebben op zeer gevaarlijke verkeersgedragingen.

De constatering dat sprake is van grote rechtsongelijkheid ligt ten grondslag aan de in hoofdstuk 2 opgenomen bespiegelingen over de aard van de rechterlijke overtuiging en de wijze waarop de Hoge Raad uitspraken van de feitenrechter toetst. Ik besteed onder meer aandacht aan de vraag welke kwantitatieve overtuigingsgraad minimaal vereist is om tot een bewezenverklaring te komen. Daarnaast ga ik in op de vraag hoe het komt dat de Hoge Raad de feitenrechter zo veel vrijheid geeft om, gegeven een bepaald feiten-

⁴ De database is online toegankelijk via <www.rug.nl/staff/a.a.van.dijk/research>.

complex, tot een veroordeling dan wel een vrijspraak te komen. Ik introduceer het concept van de zogenaamde ‘cassatievrije zone’. Dit betreft een gebied van feiten en omstandigheden met een bepaalde bewijskracht waarin de feitenrechter zowel tot een cassatiebestendige veroordeling als tot een cassatiebestendige vrijspraak zou kunnen komen. Ten slotte betoog ik in dit hoofdstuk dat de rechtsongelijkheid, die op zichzelf beschouwd binnen de cassatievrije zone valt, indicatief is voor de onjuistheid van bepaalde feitelijke uitspraken. De rechtsongelijkheid wijst erop dat mensen voor (poging tot) doodslag worden veroordeeld die onschuldig zijn aan dat feit.

Hoofdstuk 3 is gewijd aan een plaatsbepaling van voorwaardelijk opzet. In dit hoofdstuk wordt voorwaardelijk opzet afgezet tegen zekerheidsopzet en doelopzet. Daarnaast worden drie theorieën over de aard van het voorwaardelijk opzet voor het voetlicht gebracht. Ik bespreek twee psychische theorieën. Volgens de cognitieve opzettheorie wordt de grens tussen opzet en schuld aan de hand van het ‘weten’ getrokken, terwijl de volitieve theorie het ervoor houdt dat het verschil tussen opzet en schuld uitsluitend scharniert om het ‘willen’. De derde benadering van opzet wordt gevormd door de normatieve opzettheorie. In deze visie heeft het opzetbegrip geen betrekking op een psychische gesteldheid, zodat het niet gaat om ‘weten’ en ‘willen’ in psychische zin.

Hoofdstuk 4 staat in het teken van een cognitieve analyse van de Porschezaak en het opzetbegrip. Volgens de heersende opvatting heeft de Hoge Raad in het Porsche-arrest de volitieve component van opzet benadrukt. Hoewel er sprake is van ‘weten’, is het ‘willen’ afwezig. Ik zal deze opvatting betwisten. Ik analyseer het Porsche-arrest en het opzetbegrip in het raamwerk van de kansintegratietheorie. De essentie van deze rationele keuzetheorie is dat cognitieve geestesgesteldheden (de overtuigingsgraad) en volitieve geestesgesteldheden (de waarderingsgraad) worden geïntegreerd, waarna de persoon de keus zal maken voor de optie met de hoogste wenselijkheidsgraad. Aan de hand van deze theorie zal ik betogen dat juist de cognitieve component centraal staat in het Porsche-arrest. Tot slot van dit hoofdstuk ga ik in op het analytische verband dat volgens de cognitieve opzettheorie bestaat tussen de cognitieve en de volitieve component. Hier is het de vraag wat tegen de volitieve karakterisering van bewuste schuld (‘weten’ + ‘niet willen’) pleit. Daarnaast sta ik stil bij de vraag hoe een cognitieve grens tussen opzet en schuld gerechtvaardigd kan worden. Ik zal betogen dat de rechtvaardiging primair gelegen is in het feit dat de actor controle meent te hebben over het al dan niet plaatsvinden van het feit (voorgestelde controle).

Hoofdstuk 5 is gewijd aan een volitieve analyse van het opzetbegrip. Het is de vraag hoe de in hoofdstuk 4 bestreden combinatie van ‘weten’ en ‘niet willen’ voor bewuste schuld gestalte kan krijgen via een andere interpretatie van de cognitieve en de volitieve component. Ik bespreek zowel drie alternatieve interpretaties van de cognitieve component als drie alternatieve interpretaties

van de volitieve component. Zo is het bijvoorbeeld de vraag of de cognitieve component kan worden vervuld door onbewuste wetenschap: moet wel actieve bewustheid op het moment van handelen worden geëist? Daarnaast wordt onder meer de opvatting besproken dat de volitieve component zou moeten afhangen van de vraag of de actor gehandeld zou hebben bij zekerheid. In het laatste gedeelte van het hoofdstuk sta ik stil bij de rechtspraak van de Hoge Raad en bij de heersende opvatting in de doctrine. Ik zal betogen dat zowel de rechtspraak van de Hoge Raad als de in de doctrine verdedigde opvattingen een manifestatie van cryptocognitivismen vormen. Dat houdt in dat de *volitieve* component van opzet beoordeeld wordt aan de hand van *cognitieve* geestesgesteldheden. Ik sluit af met de aanbeveling dat de Hoge Raad er goed aan zou doen geen twee nesten warm te houden.

De kern van het boek wordt in zeker opzicht gevormd door de praktische duiding van (poging tot) doodslag in het verkeer die is opgenomen in hoofdstuk 6. Dit hoofdstuk bevat een juridische analyse van feitenrechtspraak en van de relevante jurisprudentie van de Hoge Raad. Ik bespreek zeven categorieën waarin de feitenrechter tot een cassatiebestendige veroordeling wegens (poging tot) doodslag kan komen. De bespreking vindt telkens plaats aan de hand van voorbeeldzaken. Achtereenvolgens ga ik in op suicidale bestuurders, confrontaties met zwakke verkeersdeelnemers, doelbewuste geweldshandelingen (waaronder inrijden op agenten), gevallen waarin belastende uitspraken aan het bewijs ten grondslag liggen, het ruim vóór het ongeval lokaliseren van opzet, doodslag door middel van nalaten en deelnemingsconstructies in verband met bestuurders en passagiers.

Een belangrijk deel van hoofdstuk 6 staat in het teken van het identificeren van feiten en omstandigheden die het relatief gemakkelijk maken om tot een cassatiebestendige veroordeling voor (poging tot) doodslag in het verkeer te komen. Daarnaast worden echter ook een aantal materieelrechtelijke thema's verder uitgediept. Ik zal stilstaan bij de vraag hoe (late) uitwijkmanoeuvres bij het inrijden op personen moeten worden geduid tegen de achtergrond van het opzet en het leerstuk van vrijwillige terugtred. Daarnaast zal ik uitgebreid ingaan op de zogenaamde anterieur-opzetconstructie, waarbij opzet op een (veel) eerder tijdstip wordt gelokaliseerd dan de *actus reus*. Mag opzet op een vroeg tijdstip – bijvoorbeeld op het moment dat een dronken persoon besluit te gaan rijden – worden gelokaliseerd of stuit dat op dogmatische bezwaren? Daarnaast sta ik stil bij de causaliteit van het nalaten. Onder welke omstandigheden kan het iemand na een aanrijding in hulpeloze toestand achterlaten leiden tot aansprakelijkheid voor doodslag? Ten slotte zal ik aandacht besteden aan deelnemingsconstructies in verband met (poging tot) doodslag in het verkeer. Hier is het onder meer de vraag of het zich niet distantiëren door bijrijders kan leiden tot aansprakelijkheid voor het medeplegen van (poging tot) doodslag.

Hoofdstuk 7 staat in het teken van een analyse van het begrip 'aanmerkelijke kans'. Ik ga in op het verschil tussen de objectieve en de subjectieve kans.

Daarnaast besteed ik aandacht aan de opvatting van de Hoge Raad dat voorwaardelijk opzet een objectief kansvereiste heeft. Vervolgens zal ik betogen dat het niet wenselijk is het opzetbegrip te belasten met een objectief kansvereiste. In dit hoofdstuk bespreek ik ook een door mij gehouden empirisch onderzoek onder strafrechtjuristen. Het gaat daarbij om de vraag welke kwantitatieve kansgrootte de ondergrens van het begrip ‘aanmerkelijke kans’ zou moeten markeren. Ten slotte sta ik stil bij de lastige vraag hoe de objectieve kansgrootte moet worden vastgesteld. Daarbij is het in te nemen perspectief van groot belang. Van welke factoren die in de werkelijkheid hebben plaatsgevonden, dient men bij het bepalen van de kans te abstraheren? Ik zal betogen dat bij de kansbepaling aansluiting gezocht moet worden bij het perspectief van de actor. Daarnaast laat ik zien hoe statistische informatie betrokken kan worden bij het bepalen van de objectieve kansgrootte.

Hoofdstuk 8 is gewijd aan een kritische evaluatie van de feitenrechtspraak. Ik verdedig de opvatting dat de uitspraken van feitenrechters rechtstreeks getoetst moeten worden aan het in dubio pro reo-beginsel. Het is aldus de vraag of het bewijs van doodslagopzet buiten redelijke twijfel staat. Een deel van het hoofdstuk staat in het teken van de kans in objectieve zin. Ik zal twee gedragingen die met enige regelmaat ten grondslag liggen aan het aannemen van doodslagopzet aan een analyse onderwerpen. Het is de vraag in hoeverre het inrijden op een politieagent en het hevig geïntoxiceerd deelnemen aan het verkeer gepaard gaan met een aanmerkelijke kans op de dood van een ander. Een ander deel van het hoofdstuk staat in het teken van de vraag of een breder toepassingsbereik moet worden toegekend aan de Porschedoctrine. Nopen andere ongewenste gevolgen die aan een ongeval verbonden zijn niet evenzeer tot de conclusie dat de bestuurder zich vermoedelijk niet bewust is geweest van de aanmerkelijke kans op het plaatsvinden van een dodelijk verkeersongeval? Deze vraag wordt beantwoord tegen de achtergrond van de in hoofdstuk 4 geïntroduceerde rationele keuzetheorie.

Ik kom uiteindelijk tot de conclusie dat de meeste bewezenverklaringen wegens (poging tot) doodslag in het verkeer in strijd zijn met het in dubio pro reo-beginsel. Ik tracht te doorgronden waarom rechters – anders dan ik – menen dat het bewijs van opzet wél buiten redelijke twijfel staat. Nemen feitenrechters wellicht genoeg met een te lage overtuigingsgraad of gaan ze stiekem uit van een normatief (niet-psychisch) opzetbegrip? Daarnaast sta ik in dit hoofdstuk stil bij de vraag hoe veroordelingen van zogenaamde ‘schuldige’ onschuldigen gewaardeerd moeten worden. Hoewel de voor (poging tot) doodslag veroordeelde personen onschuldig zijn aan dát delict, zijn ze wel degelijk schuldig aan een minder ernstig delict, zoals dood door schuld of het veroorzaken van gevaar op de weg. Is de onschuld van de vanwege het ontbreken van opzet ten onrechte voor doodslag veroordeelde wegpiraat te vergelijken met de onschuld van iemand die part noch deel had aan de doodslag waarvoor hij ten onrechte is veroordeeld? Of gaat het hier om gerechtelijke dwalingen van een andere orde?

Het slot van hoofdstuk 8 is gewijd aan de strafwaardigheid van zonder gevolg gebleven gevaarlijke gedragingen die naar mijn mening ten onrechte als poging tot doodslag worden bestempeld. Ik bespreek de wenselijkheid van de invoering van een ernstiger gevaarzettingsdelict. Daarbij is het in de eerste plaats de vraag in hoeverre de nadruk die in het huidige strafrecht op gevolgen ligt, gerechtvaardigd kan worden vanuit een preventieperspectief. In de tweede plaats is het de vraag of iemand die door een verwijtbare gedraging de dood van een ander veroorzaakt wel meer straf verdient dan iemand wiens verwijtbare gedraging niet tot de dood van een ander leidt. Ik werp de vraag op of gevolgen niet een te dominante plaats hebben verworven in het verkeersstrafrecht.