



## Platform Keelbos

Dorpstraat 16  
6361 EL NUTH

K.V.K. nr: 140 77 656

Bank: N.E.G. RABO 0154 889 806

Telefoon: 06 305 77 030

E-mail: [platform.keelbos@gmail.com](mailto:platform.keelbos@gmail.com)

[www.platform-keelbos.org](http://www.platform-keelbos.org)

**Hét kennis expertise centrum van de HOP**

Nuth, 6 maart 2024

PROVINCIE DRENTHE	
No.:	
Ingek.:	- 6 MAART 2024
TEAM:	
TE BEH. DOOR:	
DWS:	G.AFD.:

**Aan:** de leden van de Provinciale Staten der Provincie Drenthe  
Westerbrink 1  
9405 BJ Assen

**Betreft:** algehele afsluiting N34 19-12-2023 en sept 2023

Geachte Statenleden,

Zoals uit bijgaande aankondigingen blijkt, werd de N34 te pas en te onpas, ook in 2023, geheel afgesloten voor alle verkeer.<sup>1), 2)</sup> Niet vooraf aangekondigde afsluitingen waren er ook. De geplande afsluitingen vonden nagenoeg uitsluitend in de weekenden plaats.

Eerder heb ik u al gemeld, dat de rechter bij uitspraak <sup>3)</sup>, verwijzend naar de Procureur Generaal PG en Hoge Raad <sup>4)</sup>, een algemene uitleg van artikel 5 WvW 1994 geeft dat er drempeloverschrijding en causaliteit tussen de gedraging en de hinder en gevaar voor het verkeer op de weg (lees: rijbaan <sup>6)</sup>) dient te bestaan. “Het gaat erom dat het gevaar of de hinder een bepaalde drempel overschrijdt.”

In principe geeft de rechter hier elke handhaver op basis van dit artikel, dus ook aan de Provincie Drenthe, de opdracht om objectief en vooraf een gedragsstaffel met bepaalde drempel te definiëren teneinde te komen tot een afweging van proportionaliteit, van belangen, van redelijkheid en van drempeloverschrijding.

Hierbij is “enige hinder is niet onrechtmatig” en nul-hinder is niet strevenswaardig. Immers nul-hinder krijg je alleen wanneer iedereen op huisarrest of in het gevang zit. Evenmin is 100 % veiligheid mogelijk. Volgens vaste jurisprudentie <sup>5)</sup> blijkt 10 % hinder, redelijk te zijn. Er is altijd een basis hinder dat je ondervindt van de burens of medeweggebruikers.

Ik heb sterke aanwijzingen dat het geldende beleidskader “Incidentenmanagement” of enig ander beleidsstuk van de Provincie Drenthe geen recht doet aan vaste jurisprudentie, zoals opgenomen in de rechterlijke uitspraak: “ja in wezen ook elke andere medeweggebruiker trekt enigszins de aandacht en kan dus hinder of gevaar veroorzaken. Het gaat erom dat het gevaar of de hinder een bepaalde drempel overschrijdt. Bovendien moet er een voldoende causaliteit zijn, een voldoende oorzaak- en gevolgrelatie, tussen de gedraging en de hinder en het gevaar.” <sup>3)</sup>.

In het beleid, wordt niet de afweging gemaakt van drempeloverschrijding van het gevaar of de hinder waartoe de rechter heeft opgeroepen in 2014/2015. Hierdoor treedt de provincie Drenthe buiten haar bevoegdheid, door een eigen interpretatie te geven van artikel 5 WvW 1994, in plaats van de opdracht van de rechter op te volgen: objectief en vooraf bepalen van zo een toetsingsdrempel. Zodat er feitelijk sprake is van een vorm van eigenrichting, waarvan de rechter heeft gezegd: “eigenrichting is onacceptabel” <sup>7)</sup>.

Kortom het is vorm van onbehoorlijk bestuur. Daarbij komt ook nog dat artikel 119 van de ProvincieWet 1992: “De bepalingen (elders voorzien) ----- zijn van rechtswege vervallen”

Daarom verzoek ik u om het college van gedeputeerde Staten van de Provincie Drenthe op te dragen om voortaan bij wegafsluitingen een en ander inzichtelijk vooraf te toetsen of het gevaar of de hinder een bepaalde drempel – die objectief en van te voren bepaald is – overschrijdt.

In afwachting van Uw berichten,

hoogachtend,

Johannes C. Scheffer Emmelkamp  
namens Stichting Platform Keelbos  
waarvan gevolmachtigd bestuurslid

verwijzingen/bijlagen: (op papier 1 t/m 4)

1. Provincie Drenthe, “In september maai en onderhoudswerkzaamheden langs provinciale wegen en Slenerweg in Klijndijk”
2. Provincie Drenthe, “Zaterdag 9 december N34 hele dag dicht tussen Klijndijk en Exloo”
3. ECLI:NL:RBOVE:2015:5357 dd. 07-12-2015 “bermwandelende journalist in de boeien geslagen” de rechter doet uitleg van kapstokartikel 5 WvW 1992
4. ECLI:NL:PHR:2014:1468 dd. 3 juni 2014
5. ECLI:NL:RBOVE:2017:4633 dd. 13-12-2017 ”Onrechtmatig hinder door 20 windgongen in de tuin” van de rechter mochten er 2 blijven hangen, zijnde 10%
6. ECLI:NL:RBNHO:2013:10952 dd. 25-10-2013 “verdragsbepaling gaat voor RVV 1990, bord E1. Een berm kan geen rijbaan zijn. Beroep gegrond” (verdrag is verdrag van Wenen 1968, de uniforme uitleg verkeersborden en verkeerstekens, in 2007 ondertekend door de Nederlandse regering)
7. ECLI:NL:RBMID:2011:BR7088 dd. 08-09-2011 “Poging doodslag. Eigenrichting”

# provincie Drenthe

## In september maai- en onderhoudswerkzaamheden langs provinciale wegen en Slenerweg in Klijndijk

In september vinden er maai- en onderhoudswerkzaamheden langs provinciale wegen plaats. Een deel van de enkelbaans wegen de N34 en N381 gaan in beide richtingen dicht voor de veiligheid van weggebruikers en wegwerkers. Doorgaand verkeer wordt omgeleid via aansluitende provinciale wegen. Dit wordt ter plaatse met borden aangegeven. Daarnaast gaat de Slenerweg bij Klijndijk in september dicht.

De bus volgt tijdens de afsluiting van de N34, N381 en N391 een omleidingsroute. Kijk op [www.qbuzz.nl](http://www.qbuzz.nl) voor de actuele reisinformatie. Ook langs overige provinciale wegen wordt gemaaid in september. Het gaat om wegen met twee rijstroken per rijrichting en om die reden kan er met een rijdende afzetting worden gemaaid. De weg blijft dan open blijven voor het verkeer.

### Slenerweg bij Klijndijk dicht

De Slenerweg wordt breder gemaakt zodat auto's elkaar makkelijker kunnen passeren. De afsluiting duurt van maandag 4 tot en met vrijdag 29 september 2023. Verkeer van en naar Klijndijk kan omrijden via de N34 bij Exloo. Zie bijgaand het omleidingskaartje.

# Afsluiting Slenerweg bij Klijndijk Maandag 4 tot en met vrijdag 29 september 2023



De N34 en N381 gaan deels dicht op de volgende data:

## **N34 dicht:**

- tussen Emmen (N381) en Borger: zaterdag 9 september vanaf 5.30 tot 24.00 uur
- tussen verkeersplein Gieten en de Punt (A28): vrijdag 22 september 19.00 uur tot zaterdag 23 september 24.00 uur
- tussen verkeersplein Gieten en Gieten: zondag 24 september van 5.00 tot 12.00 uur
- tussen Borger en Gieten: vrijdag 29 september 19.00 uur tot zaterdag 30 september 19.00 uur

## **N381 dicht ('Frieslandroute' tussen Emmen en Drachten):**

- tussen de grens met Friesland en Beilen: vrijdag 8 september vanaf 19.00 uur tot zaterdag 9 september 20.00 uur
- tussen Westerbork en de Emmen -centrum: maandag 18 september van 5.00 tot 18.00 uur

## **Maaibeleid**

Het maaien van de bermen is nodig voor de verkeersveiligheid. Te hoge begroeiing belemmert het zicht. De provincie maait de bermen van de provinciale wegen en vaarwegen volgens de richtlijn op ecologische wijze. Dit sluit aan bij het landelijk beleid om bij het maaien rekening te houden met beschermde planten en dieren die zich in de berm bevinden. Dit betekent dat we pas maaien nadat planten en hun zaden hebben laten vallen. Het maaisel voeren we af, zodat de bodem verschaalt (armer wordt). Op die manier krijgen meer verschillende planten de kans om te kiemen. Dit bevordert de verscheidenheid aan planten en insecten in de berm. Ook de sloten krijgen een maaibeurt voor een goede afwatering in de natte perioden van het jaar.

## **Contact**

Het provinciehuis is voor bezoek op werkdagen geopend van 08.00 uur tot 17.00 uur.

Bezoekadres:  
Westerbrink 1  
9405 BJ Assen

Telefoon: (0592) 36 55 55  
E-mail: [post@drenthe.nl](mailto:post@drenthe.nl)

Beeldmerk: het wapen van de Provincie Drenthe.

[Contact](#)

## **Cookie voorkeur wijzigen**

Cookies toegestaan.

Hier kan het gebruik van cookies op deze website worden toegestaan of geweigerd.



## **Zaterdag 9 december N34 hele dag dicht tussen Klijndijk en Exloo**

Op zaterdag 9 december gaat de N34 dicht tussen de aansluitingen Exloo en Klijndijk. Ter hoogte van Odoorn staan bomen langs de weg die in zeer slechte conditie verkeren. Om te voorkomen dat er onveilige verkeerssituaties ontstaan, worden de bomen verwijderd. De werkzaamheden duren van 's ochtends 6.00 uur tot 's avonds 24.00 uur. Doorgaand verkeer wordt omgeleid via de N376, N374 en N381. De omleiding staat met borden aangegeven.

Uit onderzoek is gebleken dat er ter hoogte van de N34 bij Odoorn 30 beuken staan die een gevaar zijn voor het wegverkeer. Daarom worden ze verwijderd. In het voorjaar van 2024 planten we in dezelfde groenstrook evenveel bomen terug. Het gaat om linden, eiken en grove dennen. Deze bomen zijn in de toekomst beter bestand tegen klimaatverandering zoals bij droogte. Voor de bomen die blijven staan wordt de grond verrijkt met compost. Ook dit zal volgend voorjaar gebeuren als ook de bomen geplant worden.



## Contact

Het provinciehuis is voor bezoek op werkdagen geopend van 08.00 uur tot 17.00 uur.

Bezoekadres:  
Westerbrink 1  
9405 BJ Assen

Telefoon: (0592) 36 55 55  
E-mail: [post@drenthe.nl](mailto:post@drenthe.nl)

# ECLI:NL:RBOVE:2015:5357

Instantie Rechtbank Overijssel

Datum uitspraak 07-12-2015

Datum publicatie 07-12-2015

Zaaknummer 08/119279-15

Rechtsgebieden Strafrecht

Bijzondere kenmerken Eerste aanleg - enkelvoudig

Inhoudsindicatie

Verdachte is een journalist die wordt verdacht van het veroorzaken van gevaar of hinder op de weg toen hij verslag wilde doen van een ernstig verkeersongeluk op de A1.

De kantonrechter oordeelt dat de afleiding die de journalist kon veroorzaken voor het passerende verkeer niet zodanig is dat men kan spreken van hinder of gevaar. De kantonrechter spreekt hem daarom vrij van het ten laste gelegde.

Wetsverwijzingen Wegerverkeerswet 1994  
Wegerverkeerswet 1994 5

Vindplaatsen Rechtspraak.nl  
Jwr 2016/8 met annotatie van mr. W.H. Regterschot

## Uitspraak

### RECHTBANK Overijssel

Sector Kanton Almelo

Parketnummer : 08/119279-15

Volgnummer : 1

Uitspraak : 7 december 2015

**De kantonrechter te Enschede heeft het volgende schriftelijk vonnis gewezen in de strafzaak van de officier van justitie tegen:**

**[verdachte] ,**

geboren op [geboortedag] 1967 te [geboorteplaats]

wonende aan het [adres] te [woonplaats] ,



7-3-2024/11:57:20/5862/000

De kantonrechter te Enschede;

gezien de in het strafdossier aanwezige stukken;

gelet op het onderzoek ter openbare terechtzitting van 23 november 2015

gehoord de officier van justitie in zijn vordering;

gelet op hetgeen door de verdachte en zijn raadsman ter verdediging is aangevoerd;

### **Overweegt:**

Aan betrokkene is ten laste gelegd dat

*hij op of omstreeks 4 februari 2015 te Rijssen, althans in Nederland, als bestuurder van een voertuig (een personenauto, te weten een Nissan Quashquai voorzien van kenteken [kenteken] ), daarmee rijdende op de (snel)weg, de A1, komende uit de richting Amsterdam en gaande in de richting van Hengelo (Overijssel), in strijd met artikel 43 lid 3 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, ter hoogte van hectometerpaal 120.8, de vluchtstrook is opgereden, vervolgens de naast gelegen berm is ingereden en vervolgens de door hem bestuurde auto in de berm tot stilstand heeft gebracht, waarna hij vervolgens uit zijn auto is gestapt en zich naast zijn auto en/of in de berm en/of op de vluchtstrook heeft bewogen, zulks terwijl er op de rijbaan voor het verkeer komende uit de richting Hengelo (Overijssel) en gaande in de richting van Amsterdam een dodelijk ongeval had plaatsgevonden en de*

*hulpdiensten aldaar bezig waren, en terwijl er over de rijbaan waarlangs verdachte zich bevond, veel, althans meerdere voertuigen (met hoge snelheid) reden, door welke gedraging(en) van verdachte gevaar op de weg werd veroorzaakt, althans kon worden veroorzaakt en/of het verkeer op de weg werd gehinderd, althans kon worden gehinderd;*

*De in deze tenlastelegging gebruikte termen en uitdrukkingen worden, voorzover daaraan in de Wegenverkeerswet 1994 betekenis is gegeven, geacht in dezelfde betekenis te zijn gebezigd.*

*( art 5 Wegenverkeerswet 1994 )*

De officier van justitie heeft uit de verklaringen in het dossier de conclusie getrokken dat gevaar op de weg kon ontstaan door de gedragingen van verdachte en hij heeft gerekwireerd tot bewezenverklaring van het tenlastegelegde en oplegging van een geldboete van € 250.

De raadsman heeft gesteld dat er feitelijk geen gevaar op de weg was veroorzaakt. Hij heeft de vrijspraak van verdachte van het tenlastegelegde bepleit. Verdachte heeft zich daarbij aangesloten.

De kantonrechter stelt op grond van de beelden die hij ter zitting heeft afgespeeld en waargenomen

en uit hetgeen is neergelegd in de drie processen-verbaal van brigadier van politie [verbalisant 1] en de hoofdagent [verbalisant 2], brigadier [verbalisant 3] en inspecteur van politie [verbalisant 4] de volgende feiten vast:

Op woensdag 4 februari 2015, omstreeks 10.52 uur, had er op de autosnelweg A1 links, de rijrichting van Hengelo naar Amsterdam, ter hoogte van hectometerpaal 120.8, in Rijssen, binnen de gemeente Rijssen-Holtten, een aanrijding plaatsgevonden. Eén persoon is daarbij overleden. Meerdere vrachtwagens waren erbij betrokken. Veel voertuigen van de politie, brandweer, ambulancedienst, Rijkswaterstaat, takeldiensten en van andere betrokken hulpverleners waren op het voor deze zaak relevante moment ter plaatse. Er was een COPI ingericht, naar de kantonrechter veronderstelt was dat de ter plaatse gebrachte rode 40voets-werkcontainer van de brandweer van waaruit de activiteiten van verschillende hulpverlenende instanties worden gecoördineerd en die op de beelden op een rijbaan van de snelweg staand, te zien is. Het bij de hulpdiensten behorende personeel was op het voor deze zaak relevante moment druk doende met zijn werkzaamheden op allerlei posities langs en op de rijbanen van de A1 links. Het verkeer op die rijbaan was toen geheel of in belangrijke mate geblokkeerd. Blauwe, rode en gele zwaailichten werden door zeker tien voertuigen gevoerd. De omvang van de situatie met tenminste drie betrokken vrachtwagens en het forse aantal hulpverlenende al of niet zwaailicht voerende voertuigen van hulpverleners leverde al met al een groot spektakel op. Uit de beelden van RTV Gelderland blijkt dat het verkeer in de andere richting (op een zeker moment) niet sneller dan 40 à 50 km per uur langs die aandachttrekkende situatie reed.

Op dezelfde hoogte van die autosnelweg A1 maar dan op de rechterrijbaan was verdachte aan komen rijden. Hij heeft zijn auto in de berm geparkeerd, aan de rechter zijde van een daar langs de vluchtstrook staande vangrail, daar waar de snelweg twee rijstroken en een vluchtstrook telt, op enkele meters van die vangrail en vluchtstrook vandaan. Hijzelf staat met een gekleurd hesje ook in de berm.

Wat de kantonrechter niet vaststelt, omdat hij daarover twijfel heeft, is de tekst tussen haakjes "(*met hoge snelheid*)" uit de tenlastelegging, kennelijk ontleend aan wat de verbalisant [verbalisant 5] in zijn proces-verbaal stelt, te weten dat de A1 aan de zijde van verdachte "gewoon werd bereden". Dat is gelet op de algemene ervaring van iedereen die langs zwaardere ongevallen op een autosnelweg heeft gereden, volstrekt onwaarschijnlijk, in tegenspraak met wat verdachte erover zegt en overigens ook in strijd met wat uit de beelden is gebleken, zij het dat die beelden niet noodzakelijk van het relevante moment zijn. De rechter zal er in deze situatie in het voordeel van verdachte vanuit gaan dat er op zijn weghelft, ten opzichte van de normale snelheid, met ernstig gematigde snelheid werd gereden. Van die woorden tussen haakjes moet in elk geval partieel vrijgesproken worden.

Evenmin is door wettige bewijsmiddelen gebleken dat verdachte zich ophield op de vluchtstrook, anders dan nadat hij was aangehouden door [verbalisant 5] die hem daarnaartoe bracht en die zichzelf daarop wel ophield en zijn motorfiets daarop ook had geparkeerd. Ook van deze woorden moet dus partieel vrijgesproken worden.

Wat de kantonrechter verder moet vaststellen is niet of er hinder of gevaar is ontstaan maar of die hinder of gevaar kón ontstaan. Werd hinder of gevaar veroorzaakt is de vraag, niet of hinder of gevaar zich ook op enige manier heeft gemanifesteerd. Dat is volgens de vaste jurisprudentie van de Hoge Raad het criterium.

Artikel 5 Wegenverkeerswet 1994 luidt:

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

De kantonrechter haalt aan een passage uit de Conclusie van de PG van 3 juni 2014, (www.rechtspraak.nl ECLI:NL:PHR:2014:1468), waarbij de kantonrechter opmerkt dat de berm van de weg volgens artikel 1 WVV 1994 van die weg deel uitmaakt:

"Deze bepaling ziet volgens de memorie van toelichting in beginsel op ieder gedrag dat invloed heeft op de veiligheid en de vrijheid van het verkeer op de weg. Ook tegen gedrag buiten de weg, waarvan men kan weten dat dit tot gevaarlijke situaties op de weg leidt of kan leiden, kan door middel van dit artikel worden opgetreden. Het voorbeeld dat [in de memorie van toelichting] wordt gegeven is het verbranden van hooi in een aan een drukke weg liggend weiland, waarbij een dichte rook het zicht ter plaatste ernstig beperkt. Het is overigens niet de bedoeling dat deze strafbepaling op iedere vorm van hinder wordt toegepast. De bepaling strekt er slechts toe evidente vormen van gevaar aan te pakken."

De kantonrechter merkt op dat met name deze laatste zin van belang is. Immers, elke losgelaten vogel of ballon, elk groepje zwaaiende kinderen op een viaduct, elk reclamebord van een fastfoodketen in de berm, elk mens of dier in een naastgelegen weiland, ja in wezen ook elke andere medeweggebruiker trekt enigszins de aandacht en kan dus hinder of gevaar veroorzaken. Het gaat erom dat het gevaar of de hinder een bepaalde drempel overschrijdt. Bovendien moet er een voldoende causaliteit zijn, een voldoende oorzaak- en gevolgrelatie, tussen de gedraging en de hinder en het gevaar.

Wat blijkt nu uit het dossier?

[verbalisant 1] relateert dat het parkeren in de berm alsmede de aanwezigheid van de bestuurder een gevaarlijke situatie opleverde. Waarom zegt hij niet.

Verbalisant [verbalisant 4] relateert dat hij bij een personenauto in de berm een man ziet die een blauw hesje aantrok. Hij werd op dat moment aangesproken door de officier van dienst van Rijkswaterstaat die "mij attent maakte op een manspersoon aan de overkant in de berm en de levensgevaarlijke situatie die dat met zich meebracht en dat hij dit niet wilde hebben. Doordat het verkeer op de rijbaan waar deze man zich in de berm bevond nagenoeg allemaal ook haar aandacht op het ongeval op de andere rijbaan richten maakten meerdere auto's slingerbewegingen waarbij men ook gebruik maakte van de vluchtstrook."

[verbalisant 5] hoort van de inspecteur [verbalisant 4] "dat een journalist langs de andere rijbaan gevaarlijk stond en niet wilde vertrekken."[...] "Ook diverse brandweermensen in uniform gebaarden middels handgebaren en aanroepen dat hij daar weg moest gaan" [verbalisant 5] schrijft dat hij als hij reeds had gezien "dat erg veel bestuurders niet opletten doordat zij zich kennelijk lieten afleiden door het ernstige ongeval aan de andere kant van de middenvanrail. Tevens waren genoemde collega Bert [verbalisant 4] en ik van mening dat een journalist direct naast de vanrail ook weer zou zorgen

voor afleiding van het rijdende verkeer aldaar. De journalist had aan de andere kant, die van het ongeval, voldoende gelegenheid om daar veilig zijn werk te kunnen doen.

[verbalisant 5] heeft nadat hij met zijn motorfiets ter plaatse was gegaan en toen verdachte op herhaald verzoek niet snel leek te willen vertrekken "op enig moment uit emotie op niet mis te verstane wijze geroepen 'en nu opdonderen'. Ik vond het een schril contrast dat ik zojuist geconfronteerd was met het uiterst trieste overlijden van een 21 jarige vrachtwagenchauffeur welke inmiddels werd afgeschermd door hekwerken en dat de journalist het kennelijk nodig vond deze situatie op de spits te drijven.[...] Ik heb hem beetgepakt en geboeid omdat ik niet wist hoe de journalist zou reageren op zijn aanhouding."

[verbalisant 5] : "Ik heb gedurende mijn bijna vijftienjarig dienstverband nog nooit problemen gehad met journalisten en begrijp altijd dat het hun nieuwsgaring en dus inkomsten zijn. Ik betreur het uiterst dat een dergelijke onderlinge verstandhouding door deze journalist op deze manier verstoord wordt."

Welk gevaar verdachte nu concreet lijkt te veroorzaken, anders dan dat verkeer ook door verdachte en zijn auto kon worden afgeleid, wordt niet duidelijk.

Wat heel duidelijk is, is dat het verkeer totaal wordt afgeleid door de situatie op de linker rijbaan. Het ligt voor de hand dat de snelheid daarom lager is. Daardoor is meteen het gevaar of de hinder die uitgaat van betrokkene geringer. Men gaat zelfs af en toe over de vluchtstrook. Maar daar bevindt zich verdachte niet. De afleiding die verdachte eventueel veroorzaakt door in de rechterberm te staan met zijn auto is naar het oordeel van de kantonrechter op zichzelf genomen en ook in het totaal van afleidende factoren gezien zodanig gering, althans het tegendeel blijkt niet en ligt ook niet naar algemene ervaring als aannemelijk voor de hand, dat de kantonrechter van oordeel is dat verdachte's gedragingen niet de drempel overschreden zodanig dat die met voldoende causaliteit een hinder of gevaar veroorzaakten zoals bedoeld in artikel 5 WVV 1994.

Geheel ten overvloede merkt de kantonrechter nog het volgende op. Ongevallen als dat op 4 februari 2015 wekken bij alle betrokkenen emoties op. Dat is menselijk. Ieder van de aanwezigen ter plaatse heeft bij een ongeluk zijn eigen professionele en belangrijke taak. Dat geldt echter ook voor de pers. Het is van belang dat ieder op een ongevalslocatie zijn taak kan doen, zelf invult hoe hij dat doet en dat men respect heeft voor elkaar. De kantonrechter kan zich gelet op de opmerking van de verbalisant met zijn besef van het belang van nieuwsgaring als inkomstenbron, gelet op de brandweermannen die iets van de aanwezigheid van de journalist in de berm vinden, en gelet op uiteindelijk de aanhouding en in de boeien slaan van verdachte, niet aan de indruk onttrekken dat het respect voor de journalist en het belang van nieuwsgaring anders dan als inkomstenbron van journalisten bij meerdere in de processen-verbaal voorkomende personen ver te zoeken was en dat meerderen van hen zich zonder noodzaak van hun belangrijke werk lieten afleiden door verdachte. Daarmee was niet de verkeersveiligheid maar een heel ander belang in geding.

Hoe dat laatste ook zij, gelet op het niet bewezen zijn van het kernbestanddeel van de tenlastelegging moet verdachte worden vrijgesproken.

**Rechtsdoende:**

Spreekt verdachte van de tenlastegelegde gedraging vrij.

Dit vonnis is gewezen door mr. F.C. Berg, kantonrechter, en op 7 december 2015 in het openbaar uitgesproken in tegenwoordigheid van de H.S. Seuters, griffier.

# ECLI:NL:PHR:2014:1468

Instantie	Parket bij de Hoge Raad
Datum conclusie	03-06-2014
Datum publicatie	19-09-2014
Zaaknummer	13/01558
Formele relaties	Arrest Hoge Raad: ECLI:NL:HR:2014:2667, Contrair
Rechtsgebieden	Strafrecht
Bijzondere kenmerken	-
Inhoudsindicatie	Slagende bewijsklacht, art. 5 WVV en art. 359.3 tweede volzin, Sv. Verdachte was 'afstartster' bij een straatrace. De bewezenverklaring is niet voldoende met redenen omkleed. 's Hof's oordeel dat het op de voet van art. 359.3 tweede volzin, Sv kon volstaan met een opgave van bewijsmiddelen, zonder de inhoud daarvan weer te geven aangezien verdachte het gerelateerde heeft bekend, is onjuist, nu de raadsman van verdachte vrijspraak heeft bepleit.
Vindplaatsen	Rechtspraak.nl

## Conclusie

Nr. 13/01558 Zitting: 3 juni 2014	Mr. Knigge Conclusie inzake: <u>[verdachte]</u>
--------------------------------------	---

1. Het Gerechtshof 's Gravenhage heeft bij arrest van 18 februari 2013 verdachte wegens "overtreding van artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994." veroordeeld tot voorwaardelijke geldboete van € 500,- met een proeftijd van 2 jaren.
2. Tegen deze uitspraak is namens verdachte cassatieberoep ingesteld.
3. Namens verdachte heeft mr. R.J. Baumgardt, advocaat te Spijkenisse, een middel van cassatie voorgesteld.
4. Het middel
  - 4.1. Het middel komt met verschillende klachten op tegen de bewezenverklaring.
  - 4.2. Ten aanzien van de verdachte is bewezenverklaard dat:
 

"zij op 27 mei 2010 te Rotterdam op de voor het openbaar verkeer openstaande weg, de Sluisjesdijk, zich zodanig heeft gedragen dat gevaar op die weg kon worden veroorzaakt, welk gedrag hierin heeft bestaan dat zij, verdachte, toen aldaar terwijl

    - ter plaatse zich diverse toeschouwers bevonden en meerdere voertuigen reden en aldaar geparkeerd stonden en
    - op de rijbaan van die weg (telkens) twee voertuigen naast elkaar stilstonden meer maal tussen die voertuigen in is gaan staan met aan haar handen een plastic opblaasbare gekleurde oranje

handschoen en meer maal een zogenaamd startsignaal heeft gegeven door middel van het spreiden van haar beide armen met haar duimen wijzend naar het wegdek en daarop volgend haar duimen omhoog liet wijzen, waarna zij een buigende beweging maakte en de naast haar, verdachte, stilstaande voertuigen gelijktijdig (zeer) hard optrokken en met hoge snelheid wegreden”

4.3. Het Hof heeft daartoe de volgende bewijsmiddelen gebezigd:

“1. Het proces-verbaal van overtreding d.d. 30 mei 2010, van de politie Rotterdam-Rijnmond met nummer PL17L0 201073244-1 inhoudende het relaas van de verbalisanten en de verklaring van de verdachte voor zover inhoudende – zakelijk weergegeven –:

Ik heb wel een paar auto's afgestart . Dat betekent dat auto's daarna gaan rijden. Dus dat mensen dan gaan racen'.

De verdachte legt op vragen van de voorzitter een verklaring af, inhoudende:

A. Het klopt dat ik op 27 mei 2010 te Rotterdam op de openbare weg, te weten de Sluisjesdijk, tussen twee auto's stond met aan mijn handen plastic opblaasbare gekleurde oranje handschoenen om zo deze auto's te laten starten. De auto's reden weg op het moment dat mijn duimen, die eerst naar het wegdek wezen, omhoog wezen en ik een buiging maakte. Het klopt dat de verbalisanten destijds met mij hebben gesproken. Ik woonde toen aan de [a straat] te [woonplaats].”

4.4. Voorts heeft het Hof in zijn arrest het volgende overwogen:

“Voorts overweegt het hof dat de handelingen van de verdachte, te weten het geven van startsignalen aan ter plaatse aanwezige auto's die daarop hard wegrijden, een actieve bijdrage leveren aan het houden van straatraces ter plaatse. Het is een feit van algemene bekendheid dat door het houden van straatraces op de openbare weg gevaar op de weg kan worden veroorzaakt. Door een actieve bijdrage aan dergelijke straatraces te leveren als door haar gedaan, heeft (ook) de verdachte gevaar op de weg veroorzaakt, zodat er sprake is van overtreding van artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994.”

4.5. Ik begin met de als vierde geformuleerde klacht, die er het meeste toe doet. Deze klacht houdt in dat het Hof ten onrechte, althans op ontoereikende gronden, het verweer heeft verworpen dat het afstarten van auto's door de verdachte niet valt onder artikel 5 van de Wegenverkeerswet omdat het geven van startsignalen op zich geen gevaarlijk weggedrag behelst en het handelen van verdachte op zichzelf niet het gevaar creëert.

4.6. Artikel 5 WVV luidt:

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

4.7. Deze bepaling ziet volgens de MvT in beginsel op ieder gedrag dat invloed heeft op de veiligheid en de vrijheid van het verkeer op de weg. Ook tegen gedrag buiten de weg, waarvan men kan weten dat dit tot gevaarlijke situaties op de weg leidt of kan leiden, kan door middel van dit artikel worden opgetreden. Het voorbeeld dat wordt gegeven is het verbranden van hooi in een aan een drukke weg liggend weiland, waarbij een dichte rook het zicht ter plaatste ernstig beperkt. Het is overigens niet de bedoeling dat deze strafbepaling op iedere vorm van hinder wordt toegepast. De bepaling strekt er slechts toe evidente vormen van gevaar aan te pakken. <sup>1</sup>

4.8. Dat straatraces gevaarlijk zijn en dus, zoals het Hof heeft geoordeeld, gevaar op de weg kunnen veroorzaken, lijkt mij evident. Voor zover de klacht tegen dat oordeel opkomt, faalt het. De vraag die de klacht naar ik meen te mogen begrijpen aan de orde stelt, is of de verdachte degene is geweest die het gevaar op de weg heeft veroorzaakt in de zin van art. 5 WVV 1994 of dat dit alleen de weg racende automobilisten zijn geweest. Kan de verdachte, gezien de eigen verantwoordelijkheid van de

automobilisten voor hun weggedrag, op dat gedrag worden aangesproken?

4.9. In de literatuur pleegt bij de beantwoording van de vraag naar de inhoud van het begrip "veroorzaken" in art. 5 WVV 1944 aansluiting te worden gezocht bij de algemene causaliteitsleren.<sup>2</sup> Krabbe schrijft dat "veroorzaakt worden" een rechtstreekse aanduiding van causaliteit is en dat daarom de gangbare causaliteitsopvattingen uit de hedendaagse rechtspraak hier toegepast kunnen worden. Dat betekent dat nodig is "dat het gevaar of de kans op gevaar in redelijkheid aan het gedrag van de verdachte is toe te rekenen". Hij merkt in dit verband op:

"Toerekening wordt niet uitgesloten doordat er verschillende schakels zitten tussen het gedrag van de verdachte en het gevaar. (...) Hoewel dat gelet op de huidige causaliteitsopvattingen niet meer van groot belang zal zijn, wordt de ruimte bij het toerekenen indien er allerlei tussenschakels zijn tussen de gedraging van art. 5 en het strafbare gevolg niet 'klein gehouden' door de redactie van art. 5. Er wordt niet gesproken over het in gevaar brengen of hinderen, maar over zich zodanig gedragen dat in gevaar wordt gebracht of wordt gehinderd. Gedrag en gevolg zijn hierdoor 'losser' van elkaar geraakt dan in de directere formulering van het in gevaar brengen of hinderen. De elliptische formulering van art. 5- zich zodanig gedragen dat- en de aanduiding van het gevolg in de passieve vorm- dat gevaar wordt veroorzaakt enz, - scheppen 'causaliteitsruimte'." <sup>3</sup>

De schrijver merkt ook op dat de causaliteit in art. 5 WVV 1994 mede wordt gekleurd en begrensd door het verkeersrechtelijk kader. Dat kader bepaalt mede de redelijkheid van de toerekening. Zo kan het ontbreken van een rechtstreeks verband tussen het gedrag van de verdachte en het op de weg veroorzaakte gevaar een reden opleveren om de toerekening niet redelijk te achten. Tegelijk wijst Krabbe erop dat nog veel onzeker is:<sup>4</sup>

"De nieuwe grenzen van het plegen van art. 5 zullen verder door de rechter moeten worden afgetast mede aan de hand van de strekking van de WVV en van art. 5: In de voorbeelden van de MvT kwamen natuurlijke personen aan bod die een directe relatie met het verkeersgebeuren hadden. Zij riepen het gevaar direct op. Maar de band met het verkeer kan lossier zijn. Kan ook de eigenaar van een motorvoertuig vol gebreken, die een ander de weg op stuurt en waardoor gevaar op de weg ontstaat, pleger zijn van art. 5? En wat te denken van de werkgever, een BV, die een dodelijk vermoeide chauffeur nog een zware rit laat maken, waardoor gevaar op de weg ontstaat? (...) De tekst van art 5 verzet zich intussen niet tegen een extensieve interpretatie met gebruikmaking van de ontwikkelingen van het daderschap in het algemeen, waardoor iemand eerder als pleger kan worden beschouwd. Beperkingen zullen dan ook vooral door de aard van de verkeersmaterie en de rol van art. 5 daarin moeten worden verdedigd tegen de stroom in van de extensieve uitleg van het daderschap in het strafrecht in het algemeen. Maar evenals bij andere delicten zijn de grenzen van art. 5 ten aanzien van het daderschap nog lang niet helder omlijnd. Het zou me niet verbazen indien de reikwijdte van art. 5 veel ruimer zal blijken te zijn dan waarvoor nu nog vervolgd wordt. Het huidige daderschapsbegrip, inclusief de deelnemingsfiguren van art. 47 Sr, maakt veel mogelijk."

4.10. Het verkeersrechtelijke kader waarop Krabbe doelt, hangt nauw samen met, en kan niet los gezien worden van, het systeem van strafrechtelijke aansprakelijkheid. Ook dat systeem beïnvloedt de redelijkheid van de toerekening. <sup>5</sup> Van uitlokkers en doen plegers kan worden gezegd dat zij het strafbare feit indirect veroorzaken. Toch heeft de wetgever, hoewel "een ander van het leven beroven" kan worden gedefinieerd als "bewerkstelligen dat een ander het leven verliest", niet gewild dat een uitlokker van doodslag als pleger van dat delict wordt aangemerkt. De strafrechtelijke aansprakelijkheidssystematiek brengt hier dus mee dat de causaliteitsketen wordt 'doorbroken' doordat de aansprakelijkheid primair bij de pleger wordt gelegd. In het verkeersrecht doet zich een vergelijkbaar patroon voor. De bestuurder van een auto is primair verantwoordelijk voor de naleving van de verkeersregels. Dat brengt mee dat de man op de achterbank, die de chauffeur opdracht gaf om door rood licht te rijden, geen pleger, maar (onder omstandigheden) uitlokker van de overtreding is. Art. 5 WVV 1994 voegt zich, mede gelet op de vangnetfunctie die deze bepaling geacht wordt te vervullen, naar mijn mening in dit patroon. Dat brengt mee dat de eigenaar en de werkgever in de door Krabbe gegeven voorbeelden niet aangemerkt kunnen worden als personen die zich zodanig gedragen dat daardoor gevaar op de weg wordt veroorzaakt. De primaire verantwoordelijkheid van de bestuurder van de auto maakt dat het veroorzaakte gevaar in redelijkheid niet kan worden



toegerekend aan deze personen. Daarvoor is de veroorzaking te indirect. Zij kan hooguit via de weg van de strafbare deelneming tot aansprakelijkheid leiden.

4.11. Terug naar de onderhavige zaak. Betekent het voorgaande dat ook het gedrag van de verdachte als een vorm van indirecte veroorzaking moet worden aangemerkt die vanwege de primaire verantwoordelijkheid van de racende automobilisten buiten de delictsomschrijving van art. 5 WVV 1994 valt? Ik denk dat het antwoord ontkennend moet luiden. Er zijn in mijn ogen relevante verschillen met de door Krabbe gegeven voorbeelden. Een eerste verschil is dat de verdachte zelf van de weg gebruik maakte. Zij stond immers midden op de weg tussen de twee auto's. Maar dat is niet het belangrijkste. Belangrijker is dat zij een rol vervulde in de organisatie van de straatraces. Die organisatie schiep een verkeerssituatie waarvoor de afzonderlijke automobilisten nu juist niet primair verantwoordelijk waren en die zij niet in hun eentje hadden kunnen bewerkstelligen. De door Krabbe genoemde eigenaar en werkgever beïnvloedden het gedrag van een enkele weggebruiker en zetten die weggebruiker aan tot keuzes die deze ook zonder die beïnvloeding had kunnen maken. De organisatoren van een straatrace daarentegen organiseren een interactie tussen twee weggebruikers. Zij scheppen een situatie op de weg die het voor de weggebruikers mogelijk maakt om voor het gevaarlijke gedrag te kiezen dat zij vertonen. Zonder tegenstander valt er nu eenmaal niet te racen. Het oordeel van het Hof dat het leveren van een directe bijdrage aan de organisatie van een straatrace gedrag is waardoor de veiligheid op de weg in gevaar kan worden gebracht, getuigt daarom niet van een onjuiste rechtsopvatting. De klacht, die van een andere opvatting uitgaat, faalt derhalve.

4.12. Het middel bevat als gezegd ook nog andere klachten. De eerste klacht houdt in dat het Hof als bewijsmiddel heeft gebezigd een proces-verbaal inhoudende het relaas van verbalisanten zonder dat relaas weer te geven. In het verlengde daarvan ligt de tweede klacht, die inhoudt dat het bewezenverklaarde niet uit de bewijsmiddelen kan volgen. Met name zou daaruit niet kunnen volgen dat ter plaatse diverse toeschouwers waren, er meerdere voertuigen reden en de voertuigen gelijktijdig zeer hard optrokken en met hoge snelheid wegreeden.

4.13. Het middel is gegrond. Zonder het relaas van de bevindingen van de verbalisanten is de bewezenverklaring niet in al haar onderdelen door bewijsmiddelen gedekt. Bovendien berust die bewezenverklaring zonder dat relaas uitsluitend op de opgaven van de verdachte. Ik vermoed dat het Hof toepassing heeft willen geven aan het bepaalde in de tweede volzin van art. 359 lid 3 Sv dat bepaalt dat met een opgave van de bewijsmiddelen kan worden volstaan "voor zover" de verdachte het bewezenverklaarde heeft bekend. Uit het feit dat de verdachte volmondig erkende dat zij auto's had "afgestart" heeft het Hof mogelijk afgeleid dat de verdachte het relaas van de verbalisanten niet betwistte en geoordeeld dat, nu het gevoerde vrijspraakverweer evenmin berustte op een betwisting van dat relaas, in zoverre aan de voorwaarden van de bedoelde tweede volzin is voldaan. Die uitleg van de bedoelde volzin, die naar mijn mening in overeenstemming is met de ratio legis ervan, vindt echter geen genade in de ogen van de Hoge Raad.<sup>6</sup>

4.14. Een andere vraag is of het motiveringsgebrek, gezien de invulling die de Hoge Raad geeft aan art. 80a RO, tot cassatie moet leiden. Bij de stukken van het geding bevindt zich het bedoelde proces-verbaal met daarin het relaas van de bevindingen van de verbalisanten. Als dat relaas onder de bewijsmiddelen was weergegeven, was van enig motiveringsgebrek geen sprake geweest. Niet te verwachten valt daarom, gelet op het feit dat het bedoelde relaas door de verdediging niet werd betwist, dat het motiveringsgebrek na verwijzing of terugwijzing van de zaak tot een andere uitkomst zal leiden. Bovendien meen ik dat het motiveringsgebrek – mede gelet op de achterliggende gedachte van art. 359 lid 3, tweede volzin, Sv - aan de begrijpelijkheid van de motivering niet wezenlijk afbreuk doet.

4.15. De klachten kunnen derhalve niet tot cassatie leiden.

4.16. In het middel valt ook nog de klacht te lezen dat de bewezenverklaring voor zover inhoudende 'dat verdachte zich zodanig heeft gedragen dat daardoor gevaar op de weg kon worden veroorzaakt',

niet te verenigen is met de overweging van het hof, dat verdachte gevaar op de weg heeft veroorzaakt. Die klacht faalt reeds omdat het feit dat gevaar kan worden veroorzaakt niet strijdig is met het feit dat gevaar is veroorzaakt. Overigens steunt de klacht op een onjuiste uitleg van 's Hof's bewijsoverweging, nu het Hof, gelet op het tussen haakjes geplaatste woord "ook", kennelijk tot uitdrukking heeft willen brengen dat voor de verdachte eveneens geldt dat door haar gedrag gevaar op de weg kan worden veroorzaakt.

5. Het middel faalt in al zijn onderdelen.

6. Gronden waarop de Hoge Raad gebruik zou moeten maken van zijn bevoegdheid de bestreden uitspraak ambtshalve te vernietigen, heb ik niet aangetroffen.

7. Deze conclusie strekt tot verwerping van het beroep.

De Procureur-Generaal  
bij de Hoge Raad der Nederlanden,

AG

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II 1990/91, 22030, nr. 3, p. 66.

<sup>2</sup> J.B.H.M. Simmelink, *Algemeenheden in het wegenverkeersrecht*, Gouda Quint BV, Arnhem 1995, p.168. Zie ook: J. Rimmelink, voortgezet door M. Otte, bewerkt door A.E. Hartevelde en R. Robroek, *Hoofdwegen door het verkeersrecht*, Deventer: Kluwer, 2012, p. 48.

<sup>3</sup> H.G.M. Krabbe in: A.E. Hartevelde en H.G.M. Krabbe (red.), *De Wegenverkeerswet 1994. Een strafrechtelijk commentaar*, Deventer: Gouda Quint 1999 (tweede druk), p. 115.

<sup>4</sup> Idem, p. 100, voetnoten weggelaten.

<sup>5</sup> E.M. Witjens, *Strafrechtelijke causaliteit. De redelijke toerekening vergeleken met het privaatrecht* (dissertatie Groningen), Kluwer B.V.: 2011, p. 225 e.v.

<sup>6</sup> Zie o.m. HR 18 april 2006, ECLI:NL:HR:2006:AV1146, HR 7 november 2006, ECLI:NL:HR:2006:AY8901 en HR 8 maart 2011, ECLI:NL:HR:BP1155.

---

Leiden van Provinciale Staten

