



**UHASSELT**

**KU LEUVEN**



**Maastricht University**

KNOWLEDGE IN ACTION

## Faculteit Rechten

master in de rechten

### **Masterthesis**

**Onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen en verwondingen bij een verkeersongeval. Noodzaak aan afzonderlijke strafbaarstelling en aan verfijning?**

**Alicia Di Nezza**

Scriptie ingediend tot het behalen van de graad van master in de rechten, afstudeerrichting rechten

**PROMOTOR :**

Prof. dr. Bart SPRIET

De transnationale Universiteit Limburg is een uniek samenwerkingsverband van twee universiteiten in twee landen: de Universiteit Hasselt en Maastricht University.



**UHASSELT**

KNOWLEDGE IN ACTION

[www.uhasselt.be](http://www.uhasselt.be)  
Universiteit Hasselt  
Campus Hasselt:  
Martelarenlaan 42 | 3500 Hasselt  
Campus Diepenbeek:  
Agoralaan Gebouw D | 3590 Diepenbeek

**2020**  
**2021**



**UHASSELT**

KNOWLEDGE IN ACTION

**KU LEUVEN**



**Maastricht University**

# **Faculteit Rechten**

master in de rechten

## ***Masterthesis***

***Onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen en verwondingen bij een verkeersongeval. Noodzaak aan afzonderlijke strafbaarstelling en aan verfiijning?***

**Alicia Di Nezza**

Scriptie ingediend tot het behalen van de graad van master in de rechten, afstudeerrichting rechten

## **PROMOTOR :**

Prof. dr. Bart SPRIET



## Samenvatting

In tegenstelling tot andere lidstaten van de Europese Unie bevond België zich in een ongunstige situatie inzake verkeersveiligheid. Om de daling van het aantal verkeersslachtoffers te realiseren, ging de wetgever verkeersmisdrijven strenger aanpakken. Om dit doel te bereiken creëerde de wetgever met de wet van 7 februari 2003 de artikelen 419bis en 420bis Strafwetboek. Deze wetsbepalingen behelsden respectievelijk de onopzettelijke doding en de onopzettelijke slagen of verwondingen bij een verkeersongeval. Twee jaar na de totstandkoming van de artikelen 419bis en 420bis Strafwetboek werden ze opgeheven bij wet van 20 juli 2005 en na enkele inhoudelijke wijzigingen, ingevoegd bij de artikelen 419 en 420 Strafwetboek aan de hand van een bijkomend lid. De wetgever beschouwde onachtzaamheid in het verkeer als een verzwarende omstandigheid.

De strengere aanpak van verkeersmisdrijven realiseert zowel een afzonderlijke strafbaarstelling, als een verhoging in strafmaat. De maximum gevangenisstraf voor een dodelijk verkeersongeval bedraagt meer dan het dubbele van de maximum gevangenisstraf voor het klassiek misdrijf van onopzettelijke doding in de zin van artikel 419, lid 1 Strafwetboek. Bij de veroordeling van de dader voor het misdrijf van onopzettelijke doding kan de rechter een gevangenisstraf opleggen van twee jaar. Voor hetzelfde misdrijf, maar in het kader van een verkeersongeval kan de dader een gevangenisstraf verkrijgen van vijf jaar. Bij onopzettelijke slagen of verwondingen die worden toegebracht bij een verkeersongeval riskeert de beklaagde een maximum gevangenisstraf die dubbel zo hoog is als de maximum gevangenisstraf voor het klassiek misdrijf, namelijk een jaar in plaats van zes maanden.

De wetswijzigingen gaven aanleiding tot tal van controverse tussen verscheidene rechtspractici. Die controverse uitte zich voornamelijk bij de vraag of een afzonderlijke strafbaarstelling en een verschil in strafmaat mogelijk is op grond van het gelijkheidsbeginsel. Het is namelijk zo dat de basis constitutieve bestanddelen en de gevolgen van het misdrijf dezelfde zijn bij de misdrijven in de zin van de artikelen 419 en 420 Strafwetboek. Verder ontstond er onduidelijkheid omtrent het begrip verkeersongeval. De wetgever heeft bewust nagelaten om dit begrip te definiëren, waardoor in de rechtspraak en rechtsleer verschillende definities tot stand werden gebracht. Dit kwam de rechtszekerheid niet ten goede en zorgde voor inconsistentie.

Deze bijdrage onderzoekt de nood aan een afzonderlijke strafbaarstelling van de misdrijven van onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen bij een verkeersongeval en de verantwoording van een verhoging in strafmaat. Het geleverd onderzoek toonde aan dat een afzonderlijke strafbaarstelling objectief kan worden gerechtvaardigd, maar de strafmaat moet worden verijnd. Omwille van de coherentie werd het misdrijf van onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen bij een verkeersongeval ingevoegd in de Wegverkeerswet als autonoom misdrijf met verzwarende omstandigheden bij enkele ernstige verkeersmisdrijven. Het onderzoek gaf aanleiding tot de ontwikkeling van twee wetsvoorstellen. Tot slot werd er een definitie toegekend aan het begrip verkeersongeval die komaf maakte met de rechtsonzekerheid en inconsistentie. Het geleverd onderzoek ging over de landsgrenzen heen en betrok het Nederlands recht. Het Belgisch en het Nederlands recht hebben enkele raakvlakken, maar ook enorm veel verschilpunten. Het Nederlands recht deed in veel gevallen dienst als modelvoorbeeld.



## Dankwoord

Graag neem ik de gelegenheid om langs deze weg mijn dankbaarheid te uiten naar de personen die mij hebben bijgestaan doorheen het ontwikkelen van deze masterscriptie. Ik ben ervan overtuigd dat het doen tot stand brengen van een scriptie geen individueel proces is, maar een proces waar veel morele steun aan te pas komt.

Vooreerst wil ik Prof. dr. Bart Spriet bedanken voor zijn verregaande kennis en interesse in het onderwerp van deze scriptie en de persoonlijke begeleiding met kritische opmerkingen die mij telkens het juiste pad deden bewandelen.

Vervolgens gaat mijn dank ook uit naar mijn ouders. Zij hebben mij altijd opgevangen en mij een warm thuis aangeboden, wat binnen het hectisch universitair gebeuren zeer welgekomen was. Ze zijn doorheen het tot stand brengen van deze scriptie, maar eveneens tijdens mijn rechtenopleiding een luisterend oor geweest en een bron van inspiratie.

Ook mijn partner Loris Gallo wens ik te bedanken voor alle steun tijdens het doen tot stand brengen van deze scriptie, maar ook voor alle steun tijdens mijn rechtenopleiding. Bedankt om in mij te geloven gedurende de hele opleiding, zelfs wanneer ik de moed tot voortzetten even verloren had.

Voorts wil ik politierechter Ariane Braccio, procureur des Konings Jeroen Swijssen en advocaat Hans Valkenburg bedanken voor het leveren van een bijdrage aan deze scriptie en om mij verschillende inzichten rond de materie te doen verkrijgen.

Tot slot wil ik de Universiteit Hasselt en onze huidige maatschappij bedanken voor de kansen die geboden worden. De universitaire opleiding heeft een bijzondere bijdrage geleverd tot de vorming van de persoon die ik vandaag ben.



## Inhoudsopgave

<b>Samenvatting</b> .....	<b>I</b>
<b>Dankwoord</b> .....	<b>I</b>
<b>Lijst van bijlagen</b> .....	<b>VII</b>
<b>Inleiding</b> .....	<b>1</b>
<b>I. Actueel Belgisch strafrecht</b> .....	<b>3</b>
1. <i>Constitutieve bestanddelen van onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen (artikelen 418, 419 en 420 Strafwetboek)</i> .....	3
1.1. Wettelijk kader .....	3
1.2. Fout, schade en causaal verband .....	3
1.3. Materieel en moreel bestanddeel .....	4
1.3.1. Materieel bestanddeel .....	4
1.3.2. Moreel bestanddeel .....	6
1.4. Causaal verband .....	8
1.4.1. Conditio sine qua non .....	9
1.4.2. Equivalentieleer .....	9
2. <i>Evolutie van artikelen 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek</i> .....	11
2.1. Artikelen 419bis en 420bis Strafwetboek .....	11
2.1.1. Strengere aanpak van verkeersmisdrijven .....	11
2.1.2. Opheffing doet de artikelen 419, lid 2 en 420, lid 2 Sw. ontstaan .....	12
2.2. Gevolgen bij de invoeging van het tweede lid in de artikelen 419 en 420 Strafwetboek .....	13
2.2.1. Ontbreken van een keuzemogelijkheid voor de rechter bij artikel 419, lid 2 Strafwetboek .....	13
2.2.2. Praktische onduidelijkheid met betrekking tot artikel 420, lid 2 Strafwetboek .....	13
2.3. Begrip verkeersongeval toegelicht .....	15
2.3.1. Rechtsonzekerheid en inconsistentie als gevolg van gebrek aan definitie .....	15
2.3.2. Rechtspraak en rechtsleer ontwikkelde definitie .....	16
3. <i>Creëren de huidige artikelen 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek ongelijkheden?</i> .....	23
3.1. Gelijkheidsbeginsel en non-discriminatiebeginsel .....	23
3.2. Ongelijkheid met betrekking tot de strafmaat .....	24
3.2.1. Het onderscheid tussen onopzettelijke slagen of verwondingen in het verkeer en buiten het verkeer .....	24
3.2.2. Het onderscheid tussen onopzettelijke doding in het verkeer en buiten het verkeer .....	26
3.2.3. Wijzigingen voorgesteld in de wetsvoorstellen .....	26
3.3. Beperkt tot verkeersongeval als verzwarende omstandigheid .....	28
3.4. Hiërarchie opzettelijke en onopzettelijke slagen of verwondingen .....	29
3.4.1. Constitutieve bestanddelen .....	29
3.4.2. Ongelijkheid door strafmaat .....	29
3.5. Handhaving verkeerswetgeving .....	31
3.5.1. Vluchtmisdrijf .....	31
3.5.2. De straf van het rijverbod .....	33
3.6. Prejudiciële vraag aan het Grondwettelijk Hof .....	35



3.6.1.	De door de eiser gestelde prejudiciële vragen .....	35
3.6.2.	De door het Hof van Cassatie gestelde prejudiciële vraag .....	36
3.7.	Schema .....	38
<b>II.</b>	<b>Vergelijking met het Nederlands strafrecht.....</b>	<b>39</b>
1.	<i>Strafbaarstelling in Nederland</i> .....	39
1.1.	Inleiding .....	39
1.2.	Relevante wetsbepalingen .....	39
1.3.	Wegenverkeerswet .....	41
1.3.1.	Opzettelijk schenden van de gedragsregels in het verkeer .....	41
1.3.2.	Schuld bij een verkeersongeval .....	41
1.4.	Wetboek van Strafrecht.....	49
2.	<i>Strafmaat in Nederland</i> .....	51
2.1.	Wegenverkeerswet .....	51
2.1.1.	Opzettelijk schenden van de gedragsregels.....	51
2.1.2.	Schuld bij een verkeersongeval .....	51
2.2.	Wetboek van Strafrecht.....	52
2.2.1.	De dood te wijten aan schuld .....	52
2.2.2.	Zwaar lichamelijk letsel te wijten aan schuld .....	52
2.3.	Schema .....	53
3.	<i>Vergelijking tussen het Belgisch en het Nederlands recht</i> .....	55
3.1.	Vindplaats in de wet.....	55
3.2.	Bestanddelen van het misdrijf.....	56
3.3.	Strafmaat .....	57
3.3.1.	Verkeersongeval met de dood tot gevolg .....	57
3.3.2.	Verkeersongeval met lichamelijk letsel tot gevolg .....	58
<b>III.</b>	<b>Is er in België nood aan verfijning of aan een afzonderlijke strafbaarstelling? .....</b>	<b>59</b>
1.	<i>Verfijning</i> .....	59
1.1.	Te hoge strafmaat.....	59
1.1.1.	Gevangenisstraffen .....	59
1.1.2.	Geldboetes .....	61
1.2.	Andere omstandigheden als strafverzwarend .....	62
2.	<i>Afzonderlijke strafbaarstelling</i> .....	65
2.1.	Objectieve rechtvaardiging.....	65
2.2.	Coherentie door verplaatsing van vindplaats .....	65
3.	<i>Eenduidigheid over het begrip verkeersongeval</i> .....	69
3.1.	Uiteenlopende definities ontwikkeld door rechtspraak en rechtsleer .....	69
3.2.	Maatschappelijke evolutie .....	69
3.3.	Definitie verkeersongeval.....	70
<b>IV.</b>	<b>Toekomstig Belgisch strafrecht.....</b>	<b>73</b>
1.	<i>Wetsvoorstel tot wijziging van de Wegverkeerswet</i> .....	73
1.1.	Uiteenzetting wetsvoorstel .....	73
1.2.	Toelichting.....	78
2.	<i>Wetsvoorstel tot invoering van een nieuw Strafwetboek (deel II)</i> .....	81

3.	<i>Schematisch overzicht</i> .....	83
3.1.	Schema wetsvoorstel tot wijziging van de Wegverkeerswet.....	83
3.2.	Schema wetsvoorstel tot invoering van een nieuw Strafwetboek.....	86
3.3.	Schema rechtsvergelijking.....	86
<b>V.</b>	<b>Besluit</b> .....	<b>89</b>
	<b>Bibliografie</b> .....	<b>93</b>
a.	<i>Belgisch recht</i> .....	93
	Wetgeving .....	93
	Rechtspraak.....	94
	Rechtsleer.....	95
	Varia .....	97
b.	<i>Nederlands recht</i> .....	99
	Wetgeving .....	99
	Rechtspraak.....	99
	Rechtsleer.....	100
	<b>Bijlagen</b> .....	<b>103</b>
	<i>Bijlage I: interview politierechter Ariane Braccio (14 april 2021)</i> .....	103
	<i>Bijlage II: interview procureur des Konings Jeroen Swijsen (2 april 2021)</i> .....	109
	<i>Bijlage III: interview advocaat Hans Valkenburg (23 maart 2021)</i> .....	115



## Lijst van bijlagen

- Bijlage I: interview politierechter Ariane Braccio
- Bijlage II: interview procureur des Konings Jeroen Swijsen
- Bijlage III: interview advocaat Hans Valkenburg



## Inleiding

**1.** Het leven en de fysieke integriteit van de mens worden beschouwd als centrale waarden in onze westerse samenleving.<sup>1</sup> De aantasting van deze centrale waarden maakt een misdrijf uit en blijft dus niet ongestraft. In het begin van de 21<sup>e</sup> eeuw bevond België zich in een zeer ongunstige situatie inzake verkeersveiligheid. Er vielen te veel slachtoffers in het verkeer waardoor het leven en de fysieke integriteit van de mens in het gedrang kwamen. De Belgische wetgever ondernam bijgevolg stappen en beoogde een strengere aanpak voor verkeersmisdrijven. De strengere aanpak creëerde een afzonderlijke strafbaarstelling en een verhoging in strafmaat voor de misdrijven van onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen bij verkeersongevallen. Sinds 2003 maakt het misdrijf van onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen in het kader van verkeer een verzwarende omstandigheid uit.<sup>2</sup> Deze misdrijven worden vandaag de dag strafbaar gesteld op grond van de artikelen 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek.<sup>3</sup>

**2.** In deze bijdrage wordt een antwoord geboden op de centrale onderzoeksvraag “hebben de misdrijven van onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen en verwondingen bij een verkeersongeval nood aan afzonderlijke strafbaarstelling en aan verfijning?”. Er wordt dus onderzoek gevoerd naar, in welke mate een afzonderlijke strafbaarstelling en een verschil in strafmaat mogelijk is in het kader van het gelijkheidsbeginsel.<sup>4</sup> Verschillende wetvoorstellen zijn de revue gepasseerd, maar bleven echter zonder gevolg omwille van de bestaande controverse rond deze materie.<sup>5</sup> Verder heerst er rechtsonzekerheid en inconsistentie over het begrip verkeersongeval aangezien de wetgever heeft nagelaten om dit te definiëren.<sup>6</sup>

**3.** In grote lijnen wordt deze bijdrage opgedeeld in vier onderdelen. Het eerste onderdeel heeft betrekking op het actueel Belgisch strafrecht waar de constitutieve bestanddelen en de evolutie van de artikelen 419 en 420 Strafwetboek worden toegelicht. Verder wordt er stilgestaan bij de vraag of de huidige artikelen 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek ongelijkheden creëren waarbij de inzichten van verscheidene rechtspractici worden betrokken. Het tweede onderdeel betreft de vergelijking met het Nederlands strafrecht. In dit onderdeel wordt er rechtsvergelijkend te werk gegaan zodat er inspiratie kan worden opgedaan bij de noorderburen. Het derde onderdeel onderzoekt of de afzonderlijke strafbaarstelling en de verhoging in strafmaat van de misdrijven van onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen bij een verkeersongeval objectief kunnen worden gerechtvaardigd. Eveneens zal er eenduidigheid worden gecreëerd over het begrip verkeersongeval

---

<sup>1</sup> M. BEERNAERT, H. BOSLY, C. CLESSE, A. DELANNAY, I. DE LA SERNA, T. DE SAUVAGE, C. DE VALKENEER, F. KURZ, F. LUGENTZ, P. MAGNIEN, N. VAN DER EECKEN, D. VANDERMEERSCH en I. WATTIER, *Les infractions contre les personnes: volume 2*, Brussel, Larcier, 2020, 611.

<sup>2</sup> Art. 34 en 35 wet 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid, *BS* 25 februari 2003.

<sup>3</sup> Art. 419, lid 2 Strafwetboek en art. 420, lid 2 Strafwetboek.

<sup>4</sup> Cass. 27 oktober 2020, AR P.20.0432.N, *VAV* 2021, afl. 2, 53.

<sup>5</sup> Voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St.* Kamer 2007-2008, nr. 52-728/1; Voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St.* Senaat 2010-2011, nr. 5-275/1; Voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St.* Kamer 2010-2011, nr. 1213/001; Voorstel van wet (S. LAHAYE-BATTHEU e.a.) tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St.* Kamer, 2014 -15, nr. 54-0750/1

<sup>6</sup> L. BREWAEYS, “Het begrip verkeersongeval: blijvende bron van betwisting”, *VAV* 2013, afl. 6, 3 en J. TANGHE, “Een zoektocht naar de betekenis van het begrip verkeersongeval”, *RABG* 2016, afl. 2, 91-99.

door de totstandbrenging van een alomvattende definitie. Het onderzoek leidt ten slotte tot twee wetsvoorstellen, namelijk het wetsvoorstel tot wijziging van de Wegverkeerswet en het wetsvoorstel tot invoering van een nieuw Strafwetboek, die in onderdeel vier aan bod komen.

## I. Actueel Belgisch strafrecht

### 1. Constitutieve bestanddelen van onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen (artikelen 418, 419 en 420 Strafwetboek)

#### 1.1. Wettelijk kader

**4.** Artikel 418 Strafwetboek vormt het algemeen artikel waarin het materieel en moreel bestanddeel van het misdrijf worden uiteengezet.<sup>7</sup> De artikelen 419 en 420 Strafwetboek zijn gedetailleerder en betreffen de uiteenzetting van de twee afzonderlijke misdrijven, respectievelijk de onopzettelijke doding en de onopzettelijke slagen of verwondingen. De artikelen 419 en 420 Strafwetboek bestaan uit twee leden. Het tweede lid heeft telkens betrekking op het misdrijf dat vermeld staat in het eerste lid, maar dan toegepast op verkeersongevallen.<sup>8</sup>

**5.** Vooraleer er sprake is van de misdrijven onopzettelijke slagen of verwondingen en onopzettelijke doding op grond van artikel 419 en 420 Strafwetboek moeten vier cumulatieve voorwaarden zijn vervuld. Eerst en vooral dient de dader zich schuldig te maken aan een gebrek aan voorzichtigheid of voorzorg, ook wel het moreel bestanddeel genoemd. Ten tweede moet er sprake zijn van slagen, verwondingen of de dood, ook wel het materieel bestanddeel genoemd. Het slachtoffer van de slagen, verwondingen of de dood mag niet de dader zelf zijn. Ten slotte dient er tussen het moreel en het materieel bestanddeel een causaal verband aanwezig te zijn.<sup>9</sup>

**6.** Het materieel bestanddeel en het moreel bestanddeel worden in dit hoofdstuk uitvoerig besproken. Tevens zal er worden stilgestaan bij de voorwaarde van het causaal verband dat aanwezig dient te zijn tussen de materiële en morele bestanddelen.

#### 1.2. Fout, schade en causaal verband

**7.** De constitutieve bestanddelen van het misdrijf onopzettelijke slagen of verwondingen stemmen overeen met de voorwaarden om te spreken van de buitencontractuele aansprakelijkheid op grond van artikel 1382 Burgerlijk wetboek, namelijk fout, schade en causaal verband.<sup>10</sup> Het materieel bestanddeel heeft betrekking op de schade en het moreel bestanddeel heeft betrekking op de fout.<sup>11</sup> Dit heeft tot gevolg dat iedere fout die door de rechter wordt aangenomen op grond van artikel 1382 Burgerlijk Wetboek, eveneens het misdrijf onopzettelijke slagen of verwondingen kan uitmaken.<sup>12</sup> De strafrechter die burgerrechtelijk de fout als vaststaand beschouwt, maar bepaalt dat er strafrechtelijk niet is voldaan aan de voorwaarden, spreekt zichzelf dus duidelijk tegen.<sup>13</sup>

**8.** Het wetsvoorstel tot invoering van een nieuw Strafwetboek *de dato* 12 februari 2020 brengt een wijziging aan in het moreel bestanddeel van de misdrijven onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen. Aangezien het strafrecht een subsidiair karakter heeft, wordt gepleit voor de wijziging van een gebrek aan voorzichtigheid of voorzorg, naar een *ernstig* gebrek aan

<sup>7</sup> Art. 418 Strafwetboek en P. TRAEEST, "Strafrechtelijke aspecten", in I. CLAEYS en R. STEENNOT, *Aansprakelijkheid, veiligheid en kwaliteit*, Mechelen, Wolters Kluwer, 2015, 767-809.

<sup>8</sup> Art 419, lid 2 Strafwetboek en art. 420, lid 2 Strafwetboek.

<sup>9</sup> A. DE NAUW en F. KUTY, *Manuel de droit pénal spécial*, Luik, Wolters Kluwer, 2018, 394-395.

<sup>10</sup> *Ibid.*, 400.

<sup>11</sup> Art. 1382 Burgerlijk Wetboek, *BS* 3 september 1807.

<sup>12</sup> A. DE NAUW en F. KUTY, *Manuel de droit pénal spécial*, Luik, Wolters Kluwer, 2018, 396.

<sup>13</sup> A. DE NAUW en F. DERUYCK, *Inleiding tot het bijzonder strafrecht*, Mechelen, Kluwer, 2020, 300-301.



voorzichtigheid of voorzorg. Hierdoor zal het strafrechtelijk optreden alleen worden voorbehouden voor de gevallen van zware fout. Dit heeft tot gevolg dat niet de lichtste fout zal worden aangenomen als onachtzaamheid, maar dat er dus weldegelijk sprake moet zijn van een ernstige fout. Hierdoor zullen de artikelen 418 e.v. Strafwetboek en 1382 Burgerlijk Wetboek minder vaak met elkaar overeenstemmen. Waar voordien sprake was van een eenheid van fout, zal bij het aannemen van het wetsvoorstel worden gesproken van de dualiteit van de strafrechtelijke en de burgerlijke fout.<sup>14</sup>

**9.** In het wetsvoorstel *de dato* 7 juli 2008 tot instelling van de dualiteit van de strafrechtelijke en de burgerlijke fout in het kader van onopzettelijke slagen of verwondingen en onopzettelijke doodslag werd er reeds gepoogd om komaf te maken met de eenheid van fout. In tegenstelling tot het wetsvoorstel *de dato* 12 februari 2020 bepaalde het wetsvoorstel *de dato* 7 juli 2008 dat de fout een zware fout of een gewoonlijk voorkomende lichte fout moest zijn vooraleer er sprake kon zijn van het misdrijf onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen.<sup>15</sup> Het wetsvoorstel van 12 februari 2020 verkiest dus duidelijk een strengere aanpak.

**10.** Beide wetsvoorstellen zijn gebaseerd op het Nederlands recht waar de fout een zware fout moet zijn.<sup>16</sup> Een zware fout betekent een min of meer grove fout, zoals een grove onachtzaamheid, roekeloosheid of onnadenkendheid.<sup>17</sup>

### 1.3. Materieel en moreel bestanddeel

#### 1.3.1. Materieel bestanddeel

##### 1.3.1.1. Slagen of verwondingen

**11.** Het materieel bestanddeel van het misdrijf onopzettelijke slagen of verwondingen dat vervat ligt in artikel 420 Strafwetboek, betreft het toebrengen van lichamelijk letsel aan een persoon.<sup>18</sup> Het vergt niet altijd een handeling, ook de onthouding kan hetzelfde misdrijf veroorzaken.<sup>19</sup> Het toebrengen van onopzettelijke slagen of verwondingen dient bij een levend persoon te zijn veroorzaakt, anders dan de dader. Dit wil zeggen dat de dader zich niet schuldig kan maken aan het misdrijf zoals bepaald in artikel 420 Strafwetboek als hij zichzelf onopzettelijke slagen of verwondingen toebrengt.<sup>20</sup>

**12.** Het begrip onopzettelijke slagen of verwondingen wordt nergens gedefinieerd. Het Hof van Cassatie heeft in enkele arresten gepoogd om te verduidelijken wat er dient te worden verstaan onder onopzettelijke slagen of verwondingen. In het arrest *de dato* 12 april 1983 bepaalt het Hof van Cassatie dat er sprake is van verwondingen bij elk inwendig of uitwendig letsel, hoe licht ook, van organische of functionele aard dat aan het menselijk lichaam vanbuiten uit door een mechanische of

---

<sup>14</sup> Voorstel van wet tot instelling van een nieuw Strafwetboek (boek I en II), *Parl. St.* Kamer 2020-2021, nr. 1011/001, 320 en 401.

<sup>15</sup> Wetsvoorstel tot instelling van de dualiteit van de strafrechtelijke en de burgerlijke fout in het kader van onopzettelijke slagen en verwondingen en onopzettelijke doodslag, *Parl. St.* Kamer 2007-08, nr. 1170/001.

<sup>16</sup> D.H. DE JONG en G. KNIGGE, *Het materiële strafrecht*, Deventer, Kluwer, 2003, 136 en J. DE HULLU, *Materieel strafrecht*, Deventer, Kluwer, 2009, 253.

<sup>17</sup> C. KELK, *Studieboek materieel strafrecht*, Deventer, Kluwer, 2005, 205.

<sup>18</sup> Art. 420 Strafwetboek.

<sup>19</sup> A. DE NAUW en F. KUTY, *Manuel de droit pénal spécial*, Luik, Wolters Kluwer, 2018, 396.

<sup>20</sup> Cass. 14 december 1972, *Arr. Cass.* 1973, 385 en A. DE NAUW en F. DERUYCK, *Inleiding tot het bijzonder strafrecht*, Mechelen, Kluwer, 2020, 303.

chemische op de lichaamsgesteltenis inwerkende oorzaak wordt toegebracht.<sup>21</sup> Er moet als het ware een lichamelijk letsel worden veroorzaakt. Hieronder valt onder andere pijn, leed en smart.<sup>22</sup> In het arrest *de dato* 3 december 2014 oordeelde het Hof van Cassatie dat het begrip slagen dient te worden gedefinieerd als elke schok die het gevolg is van de beweging van een lichaam dat een ander raakt en die een bepaalde pijn veroorzaakt zonder noodzakelijkerwijs een letsel of een gewelddadige toenadering te hebben tussen het menselijk lichaam en een ander fysiek object.<sup>23</sup> Als voorbeeld kan er worden verwezen naar de lichte pijn na een schok door de spanning van de veiligheidsgordel.<sup>24</sup>

**13.** Uit de definities van het Hof van Cassatie blijkt dat het begrip schade minder ruim is dan op burgerrechtelijk vlak. De toepassing van artikel 418 Strafwetboek e.v. heeft louter betrekking op lichamelijke schade.<sup>25</sup> Een emotionele schok die een persoon verkrijgt door betrokken te zijn bij een dodelijk ongeval, kan niet worden gekenmerkt als slagen of verwondingen in de zin van artikel 420, lid 2 Strafwetboek. Indien echter zo'n emotionele schok een functioneel letsel veroorzaakt, is er sprake van een verwonding.<sup>26</sup> Een functioneel letsel is bijvoorbeeld een hartritmestoornis ten gevolge van zo'n emotionele schok of een hartinfarct ten gevolge van een vuistslag.<sup>27</sup> Op burgerrechtelijk vlak dient onder het begrip schade zowel materiële als morele schade te worden begrepen. De materiële schade omvat patrimoniale en lichamelijke schade. Patrimoniale schade is schade aan een vermogen of aan een goed. Voorbeelden van patrimoniale schade zijn respectievelijk een inkomstenverlies en brandschade aan een woning. Lichamelijke schade is schade als gevolg van een schending van iemands fysieke of psychische integriteit, zoals een hersenletsel.<sup>28</sup> Ook schade die tot stand wordt gebracht door verlies van een kans zal onder het burgerlijk recht worden aanvaard. Dit brengt met zich mee dat het civielrechtelijk schadebegrip niet wordt doorgetrokken voor de misdrijven onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen.<sup>29</sup>

#### 1.3.1.2. Doding

**14.** Het materieel bestanddeel van het misdrijf onopzettelijke doding, zoals bepaald in artikel 419 Strafwetboek betreft het doden van een persoon.<sup>30</sup> Het onopzettelijke doden dient bij een levend persoon, anders dan de dader, te zijn veroorzaakt. Dit wil zeggen dat de dader zich niet schuldig kan maken aan het misdrijf van artikel 419 Strafwetboek als hij zichzelf onopzettelijk dood.<sup>31</sup>

**15.** Wat het onopzettelijk doden van een persoon inhoudt, spreekt voor zich. Bij het onopzettelijk doden van een persoon hoeft de dood, in tegenstelling tot de verwondingen zijn oorsprong niet te vinden buiten het menselijk lichaam. De dood van een ander kan namelijk ook zijn oorsprong vinden

---

<sup>21</sup> Cass. 12 april 1983, *Arr. Cass.* 1982-93, 952 en A. DE NAUW en F. DERUYCK, *Inleiding tot het bijzonder strafrecht*, Mechelen, Kluwer, 2020, 303.

<sup>22</sup> A. DE NAUW en F. DERUYCK, *Inleiding tot het bijzonder strafrecht*, Mechelen, Kluwer, 2020, 303.

<sup>23</sup> Cass. 3 december 2014, *Pas.*, 2014.

<sup>24</sup> M. BEERNAERT, H. BOSLY, C. CLESSE, A. DELANNAY, I. DE LA SERNA, T. DE SAUVAGE, C. DE VALKENEER, F. KURZ, F. LUGENTZ, P. MAGNIEN, N. VAN DER EECKEN, D. VANDERMEERSCH en I. WATTIER, *Les infractions contre les personnes: volume 2*, Brussel, Larcier, 2020, 622.

<sup>25</sup> *Ibid.*

<sup>26</sup> A. DE NAUW en F. DERUYCK, *Inleiding tot het bijzonder strafrecht*, Mechelen, Kluwer, 2020, 303.

<sup>27</sup> J. VERMEIR, "Het begrip "letsel" inzake arbeidsongevallen: kritische bedenkingen", *Soc.Kron.* 2007, afl. 6, 319-328.

<sup>28</sup> S. STIJNS, *Verbintenissenrecht*, Brugge, Die Keure, 2013, 105.

<sup>29</sup> A. DE NAUW en F. DERUYCK, *Inleiding tot het bijzonder strafrecht*, Mechelen, Kluwer, 2020, 306-307.

<sup>30</sup> Art. 419 Strafwetboek.

<sup>31</sup> Cass. 14 december 1972, *Arr. Cass.* 1973, 385 en A. DE NAUW en F. DERUYCK, *Inleiding tot het bijzonder strafrecht*, Mechelen, Kluwer, 2020, 303.

in het menselijk lichaam door de toediening van stoffen in de zin van artikel 421 Strafwetboek.<sup>32</sup> Het is voldoende dat er een oorzakelijk verband tussen de fout en de dood aanwezig is.<sup>33</sup> De dood kan tevens zijn oorsprong vinden in een psychologische schok.

### 1.3.2. Moreel bestanddeel

**16.** Het moreel bestanddeel met betrekking tot onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen zoals bepaald in de artikelen 419 en 420 Strafwetboek betreft de onachtzaamheid.<sup>34</sup> Artikel 418 Strafwetboek is het algemeen artikel waarin het moreel bestanddeel wordt toegelicht.<sup>35</sup> Op grond van artikel 418 Strafwetboek is onachtzaamheid het gebrek aan voorzichtigheid of voorzorg, maar zonder het oogmerk om de persoon van een ander aan te randen.<sup>36</sup> De precieze tekortkomingen aan de voorzichtigheid of de voorzorg door de beklagde dienen door de rechter niet ambtshalve te moeten worden opgegeven.<sup>37</sup>

**17.** In de rechtsleer wordt er voor de uiteenzetting van het begrip onachtzaamheid een onderscheid gemaakt tussen de vooruitziendheid en de voorzorg.<sup>38</sup>

#### 1.3.2.1. Vooruitziendheid

**18.** Er is sprake van een gebrek aan vooruitziendheid wanneer de dader de gevolgen van zijn handelen of nalaten niet voorzorg, maar deze wel had moeten voorzien. Twee scenario's kunnen worden uitgewerkt. Het eerste scenario betreft de dader die zich er niet van bewust is dat zijn gedraging schade kan veroorzaken, maar dit had moeten weten. Als voorbeeld kan er worden verwezen naar een bedrijfsleider die niet weet dat hij een aantal maatregelen moet nemen op het gebied van brandpreventie in zijn pand. In het tweede scenario is de dader zich ervan bewust dat zijn gedraging potentieel gevaar kan ontwikkelen, maar heeft hij niet voldoende aandacht besteed aan die gevolgen. Als voorbeeld is er de automobilist die het rood licht negeert en hierdoor een voetganger omverrijdt.<sup>39</sup>

**19.** In hoofde van de dader is er geen sprake van opzet. De wetgever heeft bewust gekozen voor de bewoordingen onopzettelijke slagen of verwondingen en niet onvrijwillige slagen of verwondingen aangezien er geen sprake moet zijn van een volledige afwezigheid van de wil.<sup>40</sup> In andere woorden kan de fout vrijwillig zijn, maar de schade is altijd onopzettelijk.<sup>41</sup>

---

<sup>32</sup> Art. 421 Strafwetboek en A. DE NAUW en F. KUTY, *Manuel de droit pénal spécial*, Luik, Wolters Kluwer, 2018, 410.

<sup>33</sup> M. BEERNAERT, H. BOSLY, C. CLESSE, A. DELANNAY, I. DE LA SERNA, T. DE SAUVAGE, C. DE VALKENEER, F. KURZ, F. LUGENTZ, P. MAGNIEN, N. VAN DER EECKEN, D. VANDERMEERSCH en I. WATTIER, *Les infractions contre les personnes: volume 2*, Brussel, Larcier, 2020, 624.

<sup>34</sup> Art. 419 Strafwetboek en art. 420 Strafwetboek.

<sup>35</sup> Art. 418 Strafwetboek.

<sup>36</sup> A. DE NAUW en F. KUTY, *Manuel de droit pénal spécial*, Luik, Wolters Kluwer, 2018, 394.

<sup>37</sup> *Ibid.*, 300.

<sup>38</sup> M. BEERNAERT, H. BOSLY, C. CLESSE, A. DELANNAY, I. DE LA SERNA, T. DE SAUVAGE, C. DE VALKENEER, F. KURZ, F. LUGENTZ, P. MAGNIEN, N. VAN DER EECKEN, D. VANDERMEERSCH en I. WATTIER, *Les infractions contre les personnes: volume 2*, Brussel, Larcier, 2020, 613.

<sup>39</sup> *Ibid.*, 613-614.

<sup>40</sup> A. DE NAUW en F. KUTY, *Manuel de droit pénal spécial*, Luik, Wolters Kluwer, 2018, 395 en A. DE NAUW en F. DERUYCK, *Inleiding tot het bijzonder strafrecht*, Mechelen, Kluwer, 2020, 299.

<sup>41</sup> M. BEERNAERT, H. BOSLY, C. CLESSE, A. DELANNAY, I. DE LA SERNA, T. DE SAUVAGE, C. DE VALKENEER, F. KURZ, F. LUGENTZ, P. MAGNIEN, N. VAN DER EECKEN, D. VANDERMEERSCH en I. WATTIER, *Les infractions contre les personnes: volume 2*, Brussel, Larcier, 2020, 620.

#### 1.3.2.2. Voorzorg

**20.** Er is sprake van een gebrek aan voorzorg indien de dader zich bewust is van het risico dat hij neemt, maar vertrouwt op de omstandigheden of op zijn eigen kracht om te overwegen dat het niet zal gebeuren. Als voorbeeld is er de chauffeur die te veel alcoholische dranken nuttigt, maar toch besluit om achter het stuur te kruipen in de hoop dat er niets zal gebeuren.<sup>42</sup>

#### 1.3.2.3. Het gedrag van de dader toetsen

**21.** Om na te gaan of de dader met gebrek aan voorzichtigheid heeft gehandeld, dient diens gedraging te worden getoetst aan deze van de *bonus pater familias*.<sup>43</sup> De *bonus pater familias* is de normaal voorzichtige en ijverige persoon die in dezelfde externe omstandigheden wordt geplaatst. Het criterium *bonus pater familias* is een abstract criterium. Deze dient te worden geconcretiseerd naar de omstandigheden waarin de dader zich bevindt om na te gaan of deze zich heeft gedragen als een *bonus pater familias*.<sup>44</sup> De concretisering strekt zich enkel uit tot de externe omstandigheden. Dit zijn de omstandigheden die los staan van de dader als persoon. Voorbeelden van externe omstandigheden zijn: tijd, plaats, maatschappelijke status, genoten opleiding en beroepsbekwaamheid. Interne omstandigheden mogen in beginsel niet mee in overweging worden genomen. Voorbeelden hiervan zijn de karaktereigenschappen en de leeftijd. Echter wordt in de rechtspraak de leeftijd wel vaker aanvaard en mee in overweging genomen.<sup>45</sup>

**22.** Er wordt dus als het ware een vergelijking gemaakt met de dader van het misdrijf en een normaal voorzichtige en ijverige persoon in dezelfde omstandigheden geplaatst als de dader. Indien de dader van het misdrijf zich anders heeft gedragen dan de *bonus pater familias* zich zou gedragen in dezelfde omstandigheden, dan is in hoofde van de dader sprake van een gebrek aan voorzichtigheid. Er is dan voldaan aan het moreel bestanddeel.<sup>46</sup>

#### 1.3.2.4. Lichtste fout

**23.** Zoals onder titel 1.2 reeds werd vermeld, is het gebrek aan voorzichtigheid of voorzorg zo ruim begrepen, dat zelfs de lichtste fout hieronder valt.<sup>47</sup> In het Strafwetboek van het jaar 1810 verkoos de wetgever echter wel een opsomming van de verschillende vormen die de fout kon aannemen. Hieronder viel onhandigheid, roekeloosheid, onoplettendheid, nalatigheid, gebrek aan voorzorgsmaatregelen of het niet naleven van de voorschriften. Pas in het jaar 1867 koos de wetgever voor een brede definitie die alle gevallen van fout omvat.<sup>48</sup> Het Hof van Cassatie oordeelde in het arrest *de dato* 12 september 2007 en 14 november 2012 dat de fout kon liggen in een miskennis, hoe licht en in welke vorm ook, van de algemene plicht tot voorzichtigheid en voorzorg, waarvan de inhoud niet bij wet is omschreven.<sup>49</sup> In het recenter arrest van 3 mei 2017 oordeelde

---

<sup>42</sup> M. BEERNAERT, H. BOSLY, C. CLESSE, A. DELANNAY, I. DE LA SERNA, T. DE SAUVAGE, C. DE VALKENEER, F. KURZ, F. LUGENTZ, P. MAGNIEN, N. VAN DER EECKEN, D. VANDERMEERSCH en I. WATTIER, *Les infractions contre les personnes: volume 2*, Brussel, Larcier, 2020, 614.

<sup>43</sup> A. DE NAUW en F. KUTY, *Manuel de droit pénal spécial*, Luik, Wolters Kluwer, 2018, 398.

<sup>44</sup> *Ibid.* en S. STIJNS, *Verbintenissenrecht*, Brugge, Die Keure, 2013, 43.

<sup>45</sup> S. STIJNS, *Verbintenissenrecht*, Brugge, Die Keure, 2013, 44-48.

<sup>46</sup> A. DE NAUW en F. DERUYCK, *Inleiding tot het bijzonder strafrecht*, Mechelen, Kluwer, 2020, 300.

<sup>47</sup> *Ibid.*, 299-301.

<sup>48</sup> M. BEERNAERT, H. BOSLY, C. CLESSE, A. DELANNAY, I. DE LA SERNA, T. DE SAUVAGE, C. DE VALKENEER, F. KURZ, F. LUGENTZ, P. MAGNIEN, N. VAN DER EECKEN, D. VANDERMEERSCH en I. WATTIER, *Les infractions contre les personnes: volume 2*, Brussel, Larcier, 2020, 612-613.

<sup>49</sup> Cass. 12 september 2007, *Arr.Cass.* 2007, afl. 9, 1603 en Cass. 14 november 2012, *Arr.Cass.* 2012, afl. 11, 2541.

het Hof van Cassatie eveneens dat alle mogelijke fouten, hoe licht ook, onder het toepassingsgebied van artikel 418 Strafwetboek vallen.<sup>50</sup>

**24.** Op burgerrechtelijk vlak komt de fout tot stand door het schenden van een door het recht opgelegde gedragsnorm. Er is sprake van een schending van de door het recht opgelegde gedragsnorm als er een schending is van de bijzondere wettelijke of reglementaire verplichting of indien de dader onzorgvuldig heeft gehandeld. Dit wordt ook wel het objectief bestanddeel genoemd.

**25.** Naast het objectief bestanddeel geldt er de verplichting van het subjectief bestanddeel. Het subjectief bestanddeel heeft betrekking op de toerekenbaarheid van de gedraging. Concreet betekent dit dat de dader schuldbequaam dient te zijn en de onrechtmatige gedraging hem toerekenbaar is.<sup>51</sup>

**26.** Op grond van de artikelen 419 en 420 Strafwetboek dient er eveneens sprake te zijn van de schending van een door het recht opgelegde gedragsnorm.<sup>52</sup> Zoals artikel 418 Strafwetboek uitdrukkelijk uiteenzet is de loutere onzorgvuldige handeling voldoende opdat is voldaan aan het moreel bestanddeel.<sup>53</sup>

**27.** Er dient dus geen sprake te zijn van een schending van de bijzondere wettelijke of reglementaire verplichtingen. De schending van de algemene zorgvuldigheidsnorm is voldoende. Verder dient de beklagde ook op strafrechtelijk vlak schuldbequaam te zijn en moet de onrechtmatige gedraging hem toerekenbaar zijn.<sup>54</sup>

#### 1.4. Causaal verband

**28.** Zowel voor de buitencontractuele aansprakelijkheid als voor het misdrijf van onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen geldt als derde voorwaarde het causaal verband. Het causaal verband dient aanwezig te zijn tussen het moreel en het materieel bestanddeel. Het gebrek aan voorzichtigheid staat dus in causaal verband met de verwondingen of de dood aan een ander.<sup>55</sup> Het causaal verband dient vast te staan, een grote waarschijnlijkheid volstaat dus niet.<sup>56</sup> De artikelen 418, 419 en 420 Strafwetboek vereisen niet dat op hetzelfde moment, noch op dezelfde plaats het moreel en materieel bestanddeel tot stand dient te komen. In het arrest van het Hof van Cassatie *de dato* 9 december 2009 oordeelde het Hof dat er een causaal verband aanwezig dient te zijn tussen de fout en het ongeval, maar ook tussen de fout en de slagen, verwondingen of de dood. Dit geldt vandaag de dag niet meer.<sup>57</sup> Het volstaat dat er een causaal verband tussen beide bestanddelen aanwezig is.<sup>58</sup> Concreet betekent dit dat de dood of het lichamelijk letsel door het

---

<sup>50</sup> Cass. 3 mei 2017, *Rev.dr.pén.* 2017, afl. 11, 957, concl. VANDERMEERSCH, D.

<sup>51</sup> S. STIJNS, *Verbintenissenrecht*, Brugge, Die Keure, 2013, 40.

<sup>52</sup> Art. 419 Strafwetboek; art. 420 Strafwetboek en A. DE NAUW en F. DERUYCK, *Inleiding tot het bijzonder strafrecht*, Mechelen, Kluwer, 2020, 299-300.

<sup>53</sup> A. DE NAUW en F. DERUYCK, *Inleiding tot het bijzonder strafrecht*, Mechelen, Kluwer, 2020, 299 en M. BEERNAERT, H. BOSLY, C. CLESSE, A. DELANNAY, I. DE LA SERNA, T. DE SAUVAGE, C. DE VALKENEER, F. KURZ, F. LUGENTZ, P. MAGNIEN, N. VAN DER EECKEN, D. VANDERMEERSCH en I. WATTIER, *Les infractions contre les personnes: volume 2*, Brussel, Larcier, 2020, 614.

<sup>54</sup> S. STIJNS, *Verbintenissenrecht*, Brugge, Die Keure, 2013, 48.

<sup>55</sup> A. DE NAUW en F. KUTY, *Manuel de droit pénal spécial*, Luik, Wolters Kluwer, 2018, 395.

<sup>56</sup> S. STIJNS, *Verbintenissenrecht*, Brugge, Die Keure, 2013, 108-109 en A. DE NAUW en F. DERUYCK, *Inleiding tot het bijzonder strafrecht*, Mechelen, Kluwer, 2020, 306.

<sup>57</sup> Cass. 9 december 2009, *Pas.*, 2009, 2918.

<sup>58</sup> Cass. 16 november 1999, *Arr. Cass.* 1999, 1442.

toebrengen van slagen of verwondingen het gevolg moet zijn van het gebrek aan voorzichtigheid of voorzorg.<sup>59</sup>

**29.** Om na te gaan of er sprake is van een causaal verband tussen het moreel en het materieel bestanddeel dient er rekening te worden gehouden met de *conditiones sine qua non* en de equivalentieleer.<sup>60</sup>

#### 1.4.1. Conditio sine qua non

**30.** De *conditiones sine qua non* gaat na of een bepaalde gedraging moet worden beschouwd als de oorzaak van een bepaald gebeuren. Bij een gedraging die een positieve handeling uitmaakt wordt gecontroleerd of het misdrijf, zoals het zich *in concreto* voordeed, zich nog op dezelfde wijze zou hebben voorgedaan indien er geen sprake zou zijn van die positieve handeling. Indien dit niet het geval is, wordt de betwiste handeling beschouwd als de oorzaak. De positieve handeling is als het ware de *conditio sine qua non* voor het intreden van het gevolg. De positieve handeling, die het moreel bestanddeel uitmaakt, dient dus noodzakelijk te zijn opdat het gevolg zou kunnen intreden.<sup>61</sup>

**31.** Indien de gedraging een negatieve handeling betreft, oftewel een onthouding, moet er worden gedaan alsof de verwachte handeling wel werd uitgeoefend zodat kan worden nagegaan of het misdrijf, zoals het zich *in concreto* voordeed, zich nog op dezelfde wijze zou hebben voorgedaan. Indien dit niet het geval is, wordt de onthouding als de oorzaak van het misdrijf beschouwd. De onthouding is dus eveneens de *conditio sine qua non* voor het intreden van het gevolg.<sup>62</sup>

#### 1.4.2. Equivalentieleer

**32.** Als blijkt dat de gedragingen (zowel positieve gedragingen als onthoudingen) essentieel zijn voor het veroorzaken van een misdrijf en er dus is voldaan aan de *conditiones sine qua non*, dient er te worden teruggегреpen naar de equivalentieleer. De equivalentieleer bepaalt dat iedere fout, hoe klein ook, even noodzakelijk is opdat het geheel het gevolg zou verwekken.<sup>63</sup> Dit heeft tot gevolg dat op grond van artikel 418, 419 en 420 Strafwetboek niet enkel een causaal verband aanwezig is tussen de dader die onachtzaam heeft gehandeld en hierdoor rechtstreeks schade heeft toegebracht aan het slachtoffer. Er zal eveneens sprake zijn van een causaal verband tussen het onachtzaam handelen van een persoon en het creëren van onrechtstreekse schade aan het slachtoffer. Die persoon heeft als het ware bijgedragen tot de schade, waardoor hij ook voor die fout kan worden gekwalificeerd als dader van het misdrijf onopzettelijke doding of onopzettelijke slagen of verwondingen.<sup>64</sup> Dit blijkt uit de arresten *de dato* 16 oktober 2012 en 3 mei 2017 van het Hof van Cassatie waarin werd geoordeeld dat een gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid alle fouten inhoudt die tot de onopzettelijke doding van het slachtoffer hebben kunnen leiden en dat de rechter die kennisneemt van een tenlastelegging onopzettelijke slagen of verwondingen, alle fouten in

---

<sup>59</sup> A. DE NAUW en F. DERUYCK, *Inleiding tot het bijzonder strafrecht*, Mechelen, Kluwer, 2020, 305-306.

<sup>60</sup> F. VERBRUGGEN en R. VERSTRAETEN, *Strafrecht & strafprocesrecht voor bachelors (deel I)*, Antwerpen, Maklu, 2017, 48.

<sup>61</sup> *Ibid.*

<sup>62</sup> *Ibid.*

<sup>63</sup> *Ibid.*

<sup>64</sup> *Ibid.*

aanmerking moet nemen die dat gebrek kunnen opleveren, om te onderzoeken waarin de strafbare nalatigheid bestaat.<sup>65</sup>

**33.** Het causaal verband is ook aanwezig bij de samenloop van fouten begaan door het slachtoffer en de dader. Op burgerrechtelijk vlak is er in dit geval sprake van risicoaanvaarding. Risicoaanvaarding houdt in dat het slachtoffer zelf een gedeelte of de volledige schade zal dragen omdat hij heeft bijgedragen aan de fout.<sup>66</sup> Op strafrechtelijk vlak wordt risicoaanvaarding niet aanvaard. De dader zal zich alsnog schuldig maken aan het misdrijf onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen indien voldaan is aan het moreel en materieel bestanddeel. De fout van het slachtoffer neemt als het ware het causaal verband niet weg.<sup>67</sup>

**34.** Indien echter de schade aan het slachtoffer te wijten is aan de enige schuld van het slachtoffer, wordt de schuld van de dader uitgesloten.<sup>68</sup>

---

<sup>65</sup> Cass. 16 oktober 2012, *Arr.Cass.* 2012, afl. 10, 2195 en Cass. 3 mei 2017, *Rev.dr.pén.* 2017, afl. 11, 957, concl. VANDERMEERSCH, D.

<sup>66</sup>W. WILMS, "Risico-aanvaarding", *RW* 1980-81, (1497) 1498 en N. GEELHAND en P. VERBEECK, "Risico-aanvaarding, een nieuwe uitsluitingsgrond van extracontractuele aansprakelijkheid?", *RW* 1981-82, (1921) 1939-1940.

<sup>67</sup> A. DE NAUW en F. DERUYCK, *Inleiding tot het bijzonder strafrecht*, Mechelen, Kluwer, 2020, 307.

<sup>68</sup> *Ibid.*, 299 en M. BEERNAERT, H. BOSLY, C. CLESSE, A. DELANNAY, I. DE LA SERNA, T. DE SAUVAGE, C. DE VALKENEER, F. KURZ, F. LUGENTZ, P. MAGNIEN, N. VAN DER EECKEN, D. VANDERMEERSCH en I. WATTIER, *Les infractions contre les personnes: volume 2*, Brussel, Larcier, 2020, 619.

## 2. Evolutie van artikelen 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek

### 2.1. Artikelen 419bis en 420bis Strafwetboek

#### 2.1.1. Strengere aanpak van verkeersmisdrijven

**35.** In tegenstelling tot andere lidstaten van de Europese Unie bevond België zich in een ongunstige situatie inzake verkeersveiligheid. De Europese Commissie deed aanbevelingen omtrent het doen dalen van verkeersdoden. Zij verwachtte in 2006 een daling van 33% en in 2010 een daling van 50%.<sup>69</sup> De Belgische regering was zich ervan bewust dat er stappen moesten worden ondernomen tegen de vele verkeersongevallen en sloot zich aan bij de aanbevelingen van de Europese Commissie. Dit bracht het wetsontwerp van 9 juli 2002 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid tot stand.<sup>70</sup> Om de daling van het aantal slachtoffers van verkeersongevallen te realiseren, ging de Belgische wetgever verkeersmisdrijven strenger aanpakken.<sup>71</sup> Om dit doel te bereiken creëerde de wetgever met de wet van 7 februari 2003 de artikelen 419bis en 420bis Strafwetboek die van toepassing waren op de bestraffing van verkeersongevallen.<sup>72</sup> De artikelen 419bis en 420bis Strafwetboek behelsden respectievelijk de onopzettelijke doding bij een verkeersongeval en de onopzettelijke slagen of verwondingen bij een verkeersongeval. Ze luiden als volgt:

“Art. 419bis: Met gevangenisstraf van 3 maanden tot 5 jaar en met geldboete van €50 tot €2.000 (vermeerderd met opdecimen) of met een van die straffen alleen, wordt gestraft, elke weggebruiker die door gebrek aan voorzichtigheid of voorzorg een verkeersongeval veroorzaakt dat iemands dood tot gevolg heeft; <sup>73</sup>

Art. 420bis: Met gevangenisstraf van acht dagen tot een jaar en met geldboete van €50 tot €1.000 (vermeerderd met opdecimen) of met een van die straffen alleen, wordt gestraft, elke weggebruiker die door gebrek aan voorzichtigheid of voorzorg een verkeersongeval veroorzaakt dat slagen of verwondingen tot gevolg heeft.”<sup>74</sup>

**36.** De wetgever beschouwde onachtzaamheid bij een verkeersongeval door een weggebruiker als een verzwarende omstandigheid waarvoor een zwaardere bestraffing noodzakelijk werd geacht.<sup>75</sup> De maximum gevangenisstraffen en geldboetes werden verhoogd voor de misdrijven onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen bij een verkeersongeval, in tegenstelling tot de klassieke misdrijven van onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen omschreven

---

<sup>69</sup> Wetsontwerp van 9 juli 2002, *Parl. St. Kamer* 2001-02, 1915/001, 6.

<sup>70</sup> *Ibid.*

<sup>71</sup> Memorie van toelichting, *Parl. St. Kamer* 2001-02, nr. 1915/001, 6 en S. VANDROMME, “Arbitragehof zet regels toepassing strafwet in de tijd op hun kop”, *VAV* 2005, afl. 3, 141-149 (141).

<sup>72</sup> Art. 34 en 35 wet 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid, *BS* 25 februari 2003.

<sup>73</sup> Art. 419bis Strafwetboek.

<sup>74</sup> Art. 420bis Strafwetboek.

<sup>75</sup> Voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St. Kamer* 2007-2008, nr. 52-728/1; voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St. Senaat* 2010-2011, nr. 5-275/1; voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St. Kamer* 2010-2011, nr. 1213/001; voorstel van wet (S. LAHAYE-BATTHEU e.a.) tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St. Kamer*, 2014 -15, nr. 54-0750/1; P. VANDAMME en L. SOETEMANS, “De Koninklijke Besluiten van 22 december 2003 een “nieuwjaarsgeschenk”? Een eerste praktijkgerichte blik op de nieuwe straffen”, *VAV* 2004, afl. 1, 81-89 (89) en A. DE NAUW en F. DERUYCK, *Inleiding tot het bijzonder strafrecht*, Mechelen, Wolters Kluwer, 2020, 309.



in de toenmalige artikelen 419 en 420 Strafwetboek.<sup>76</sup> De verzwarende omstandigheid heeft tot gevolg dat een aanhoudingsbevel uitgereikt kan worden aangezien de feiten een hoofdgevangenisstraf van een jaar of een zwaardere straf tot gevolg kunnen hebben.<sup>77</sup>

### 2.1.2. Opheffing doet de artikelen 419, lid 2 en 420, lid 2 Sw. ontstaan

**37.** Twee jaar na de wijzigingen die tot stand werden gebracht door de wet van 7 februari 2003, werden bij artikel 30 van de wet van 20 juli 2005 de artikelen 419bis en 420bis Strafwetboek opgeheven. Dit betekende echter niet het einde van het bestaan van het verkeersongeval als verzwarende omstandigheid. De wetgever besloot namelijk om de artikelen die wij vandaag de dag kennen als artikel 419 en 420 Strafwetboek te voorzien van een bijkomend lid, namelijk lid twee, waarin de onachtzaamheid bij een verkeersongeval alsnog strafbaar wordt gesteld bij verzwarende omstandigheid.<sup>78</sup> De wetgever voegde de artikelen 419bis en 420bis Strafwetboek bij de artikelen 419 en 420 Strafwetboek omwille van de coherentie.<sup>79</sup> De artikelen 419 en 420 Strafwetboek luiden voortaan als volgt:

“Art. 419;

Lid 1: Hij die onopzettelijk iemands dood veroorzaakt, wordt gestraft met gevangenisstraf van drie maanden tot twee jaar en met geldboete van vijftig euro tot duizend euro.

Lid 2: Wanneer de doding het gevolg is van een verkeersongeval dan bedraagt de gevangenisstraf drie maanden tot vijf jaar en de geldboete 50 euro tot 2000 euro.”

“Art. 420;

Lid 1: Indien het gebrek aan voorzichtigheid of voorzorg alleen slagen of verwondingen ten gevolge heeft, wordt de schuldige gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en met geldboete van vijftig euro tot vijfhonderd euro of met een van die straffen alleen.

Lid 2: Wanneer de slagen of verwondingen het gevolg zijn van een verkeersongeval dan bedraagt de gevangenisstraf acht dagen tot een jaar en de geldboete 50 euro tot 1000 euro.”

**38.** Door de totstandkoming van het tweede lid verkreeg de Raadkamer voortaan de bevoegdheid om in geval van beschikking tot verwijzing naar de politierechtbank bij afzonderlijke en gemotiveerde beschikking te beslissen over de aanhouding van de verdachte. Artikel 26, §1 van de wet op de voorlopige hechtenis verwijst namelijk uitdrukkelijk naar de artikelen 418 en 419 Strafwetboek en verwees voor de wetswijzigingen niet naar de artikelen 419bis en 420bis Strafwetboek.<sup>80</sup>

---

<sup>76</sup> S. VANDROMME, “Toepassing in de tijd van de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid”, *VAV* 2004, afl. 4, 280-300 (292-293).

<sup>77</sup> *Ibid.* en Art. 16, §1, lid 1 wet 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis, *BS* 14 augustus 1990.

<sup>78</sup> Art. 28, 29 en 30 wet 20 juli 2005 tot wijziging van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, *BS* 11 augustus 2005.

<sup>79</sup> Ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 7 februari 2003 houdende diverse bepalingen inzake verkeersveiligheid, *Parl. St.* Kamer 2004, nr. 1428/001.

<sup>80</sup> A. DE NAUW en F. DERUYCK, *Inleiding tot het bijzonder strafrecht*, Mechelen, Wolters Kluwer, 2020, 309.

## 2.2. Gevolgen bij de invoeging van het tweede lid in de artikelen 419 en 420 Strafwetboek

### 2.2.1. Ontbreken van een keuzemogelijkheid voor de rechter bij artikel 419, lid 2 Strafwetboek

**39.** De wetgever heeft er niet voor gekozen om bij de opheffing van artikel 419bis Strafwetboek de bepaling te behouden en ze als het ware te kopiëren en plakken in het tweede lid van artikel 419 Strafwetboek. Hierdoor werd er bij het invoegen van het tweede lid in artikel 419 Strafwetboek door de wet van 20 juli 2005, enkele wijzigingen tot stand gebracht.<sup>81</sup> Op grond van artikel 419bis Strafwetboek had de rechter de mogelijkheid om te kiezen voor een gevangenisstraf en een geldboete, of een van die straffen alleen. Het betrof dus duidelijk een en/of-bepaling.<sup>82</sup> Het huidig artikel 419, lid 2 Strafwetboek biedt de rechter daarentegen niet de mogelijkheid om te kiezen. De rechter is gehouden tot het opleggen van zowel een gevangenisstraf als een geldboete aan de beklagde. In tegenstelling tot artikel 419bis Strafwetboek gaat het hier dus om een en-bepaling.<sup>83</sup> Bij het opheffen van artikel 419bis Strafwetboek en het invoegen van het tweede lid in artikel 419 Strafwetboek verkoos de wetgever om van een en/of-bepaling (gevangenisstraf en geldboete of een van die straffen) naar een en-bepaling (gevangenisstraf en geldboete) over te schakelen.<sup>84</sup>

**40.** Artikel 420bis Strafwetboek bevatte eveneens een en/of bepaling. Opvallend is dat de en/of bepaling, in tegenstelling tot artikel 419, lid 2 Strafwetboek, werd behouden bij het invoegen van het tweede lid in artikel 420 Strafwetboek.<sup>85</sup>

### 2.2.2. Praktische onduidelijkheid met betrekking tot artikel 420, lid 2 Strafwetboek

**41.** Artikel 420, lid 2 Strafwetboek zorgt in de praktijk voor enkele onduidelijkheden. De rechtsleer is er namelijk van overtuigd dat artikel 420, lid 2 Strafwetboek bij de vermelding van de strafmaat terugverwijst naar artikel 420, lid 1 Strafwetboek. Hierdoor is er in lid 2 van artikel 420 Strafwetboek geen sprake van een en-bepaling, maar van een en/of-bepaling zoals dat in het eerste lid van artikel 420 Strafwetboek het geval is. Het tweede lid maakt dus louter melding van de strafverhoging indien de onopzettelijke slagen of verwondingen plaatsvinden in het verkeer. Doordat de wetgever ervoor heeft gekozen om artikel 420, lid 2 Strafwetboek niet te voorzien van dezelfde bewoordingen als in artikel 420, lid 1 Strafwetboek, namelijk "of met een van die straffen alleen", wordt er verwarring gecreëerd bij verschillende rechtspractici. Door de jaren heen zijn verscheidene wetsvoorstellen de revue gepasseerd, waarin werd gepleit tot afschaffing van artikel 420, lid 2 Strafwetboek omdat deze ongelijkheid zou creëren omwille van de en-bepaling.<sup>86</sup>

---

<sup>81</sup> Art. 28, 29 en 30 wet 20 juli 2005 tot wijziging van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, *BS* 11 augustus 2005.

<sup>82</sup> Art. 419bis Strafwetboek en art. 420bis Strafwetboek.

<sup>83</sup> Art. 419, lid 1 Strafwetboek en art. 420, lid 1 Strafwetboek.

<sup>84</sup> M. DE BUSSCHER, J. MEESE, D. VAN DER KELEN en J. VERBIST, *Strafrecht Duiding*, Gent, larcier, 2018, 536.

<sup>85</sup> *Ibid.*

<sup>86</sup> Voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St.* Kamer 2007-2008, nr. 52-728/1; voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St.* Senaat 2010-2011, nr. 5-275/1; voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St.* Kamer 2010-2011, nr. 1213/001 en voorstel van wet (S. LAHAYE-BATTHEU e.a.) tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St.* Kamer, 2014 -15, nr. 54-0750/1.

**42.** Die wetsvoorstellen bepalen dat doordat de wetgever in artikel 420, lid 1 Strafwetboek de en/of-bepaling behoudt en in artikel 420, lid 2 Strafwetboek de en-bepaling tot stand brengt, het tot gevolg heeft dat het misdrijf onopzettelijke slagen of verwondingen in het verkeer zwaarder wordt bestraft dan het misdrijf onopzettelijke slagen of verwondingen buiten het verkeer. Eerst en vooral kent het een zwaardere bestraffing omwille van de hogere maximum gevangenisstraffen en geldboetes zoals *supra* reeds aangehaald, maar verder kent het ook een zwaardere bestraffing omdat de wetgever geen keuzemogelijkheid heeft gecreëerd voor de rechter bij het misdrijf onopzettelijke slagen of verwondingen in het verkeer.<sup>87</sup>

**43.** De rechtsleer is van mening dat dit probleem helemaal niet speelt aangezien in het tweede lid van artikel 420 Strafwetboek een en-bepaling niet aan de orde is. Dit wordt juridisch gezien tevens als correct gehanteerd.<sup>88</sup>

**44.** Indien we de argumentatie van de wetsvoorstellen zouden volgen, kan dit probleem echter makkelijk worden opgelost aan de hand van artikel 85, lid 2 Strafwetboek. Dit artikel bepaalt dat de rechter de mogelijkheid heeft om een van de straffen bepaald in lid 1 van datzelfde artikel afzonderlijk toe te passen.<sup>89</sup> Het is van toepassing indien er sprake is van een verzachtende omstandigheid.<sup>90</sup> Artikel 85, lid 2 Strafwetboek staat vermeld in boek I van het Strafwetboek en behoort tot het algemeen strafrecht. Het algemeen strafrecht is van toepassing op het bijzonder strafrecht (boek II), waaronder de artikelen 419 en 420 Strafwetboek ressorteren, indien het bijzonder strafrecht niet in een strengere bepaling voorziet.<sup>91</sup> In *casu* bevatten de artikelen 419 en 420 Strafwetboek geen strengere bepaling dan artikel 85, lid 2 Strafwetboek, wat maakt dat deze van toepassing wordt geacht. De rechter kan er dus alsnog voor kiezen om bij het aannemen van verzachtende omstandigheden louter een straf op te leggen zodat de vermeende en-bepaling geen toepassing meer vindt. Echter kan er door de auteurs van de wetsvoorstellen worden geargumenteed dat de toepassing van artikel 85, lid 2 Strafwetboek geen verplichting is voor de rechter, waardoor het misdrijf onopzettelijke slagen of verwondingen bij een verkeersongeval alsnog een zwaardere bestraffing dan het klassiek misdrijf onopzettelijke slagen of verwondingen kent, waar de en/of-bepaling altijd van toepassing wordt geacht.<sup>92</sup>

**45.** In het algemeen kan er natuurlijk wel worden geconstateerd dat het misdrijf onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen in het verkeer zwaarder wordt bestraft dan het misdrijf onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen buiten het verkeer. Dit is hetgeen de wetgever voor ogen had bij het tot stand brengen van de artikelen 419bis en 420bis Strafwetboek waardoor we kunnen concluderen dat het doel werd bereikt.<sup>93</sup>

---

<sup>87</sup> *Ibid.*

<sup>88</sup> M. DE BUSSCHER, J. MEESE, D. VAN DER KELEN en J. VERBIST, *Strafrecht Duiding*, Gent, larcier, 2018, 536.

<sup>89</sup> Art. 85, lid 2 Strafwetboek.

<sup>90</sup> *Ibid.*, lid 1.

<sup>91</sup> Art. 100 Strafwetboek en L. BREWAEYS, "Ruimere waaier aan bestraffingsmogelijkheden voor verkeersmisdrijven na Potpourri II", *VAV-CRA* 2016/3, 18.

<sup>92</sup> Art. 85, lid 2 Strafwetboek; art. 419, lid 2 Strafwetboek en art. 420, lid 2 Strafwetboek.

<sup>93</sup> Voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St.* Kamer 2007-2008, nr. 52-728/1; Voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St.* Senaat 2010-2011, nr. 5-275/1; Voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St.* Kamer 2010-2011, nr. 1213/001 en Voorstel van wet (S. LAHAYE-BATTHEU e.a.) tot wijziging van het

## 2.3. Begrip verkeersongeval toegelicht

### 2.3.1. Rechtsonzekerheid en inconsistentie als gevolg van gebrek aan definitie

**46.** Op grond van artikel 138, 6°bis Wetboek van strafvordering (hierna: Sv.) is de politierechtbank bevoegd om kennis te nemen van de wanbedrijven omschreven in de artikelen 418 tot 420 Strafwetboek, wanneer de doding en de slagen of verwondingen het gevolg zijn van een verkeersongeval.<sup>94</sup> De artikelen 601bis Gerechtelijk wetboek (hierna: Ger. W.) en 29bis Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (hierna: WAM) hebben eveneens betrekking op verkeersongevallen, waarvoor de politierechtbank bevoegd wordt geacht.<sup>95</sup> Echter betreft het in artikel 601bis Ger. W. en 29bis WAM de burgerrechtelijke bevoegdheid van de politierechtbank, terwijl artikel 138, 6°bis Sv. de strafrechtelijke bevoegdheid van de politierechter inzake verkeer behandelt. De burgerlijke bevoegdheid van de politierechtbank strekt zich uit tot de kennisname van vorderingen tot vergoeding van schade ontstaan uit een verkeersongeval. De strafrechtelijke bevoegdheid van de politierechtbank strekt zich uit tot de veroordeling van de dader van het wanbedrijf zoals bepaald in de artikelen 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek.<sup>96</sup>

**47.** Het spreekt voor zich dat het van belang is om na te gaan wat onder het begrip verkeersongeval dient te worden verstaan. De invulling van het begrip verkeersongeval is tot op de dag van vandaag een bron van controverse aangezien de wetgever ervoor koos om geen eenduidige definitie tot stand te brengen. De achterliggende gedachtegang van de wetgever was dat er dan geen risico zou ontstaan voor het creëren van een te eng toepassingsgebied.<sup>97</sup> Er is niet louter sprake van een gebrek aan een eenduidige definitie, maar eveneens van onduidelijkheid omtrent de betekenis van het begrip verkeersongeval bij de artikelen 138, 6°bis Sv., 601bis Ger. W. en 29bis WAM. Verschillende auteurs zijn van mening dat de uiteenzetting van het begrip verkeersongeval in artikel 138, 6°bis Sv. hetzelfde is als de artikelen 601bis Ger. W. en 29bis WAM.<sup>98</sup> Echter zijn er ook auteurs die het tegenovergestelde beweren. Zij zijn van mening dat het begrip verkeersongeval in de artikelen 601bis Ger. W. en 29bis WAM hetzelfde wordt ingevuld, terwijl die definitie niet kan worden doorgetrokken naar artikel 138, 6°bis Sv.<sup>99</sup> Het begrip verkeersongeval in de zin van artikel 138, 6°bis Sv. wordt door deze auteurs ingevuld als "een ongeval, veroorzaakt door een inbreuk op een wet of verordening op de verkeerspolitie in de zin van artikel 138, 6° Sv.". Deze omschrijving is veel

---

Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St. Kamer*, 2014 -15, nr. 54-0750/1.

<sup>94</sup> Art. 138, 6°bis Wetboek Strafvordering; art. 419, lid 2 Strafwetboek; art. 420, lid 2 Strafwetboek en J.A. VAN ESSEN, *Straftoemeting: beslissing of beleid? Een onderzoek naar de verschillen in straftoemeting*, Breda/Tilburg, 2008, 19 - 20.

<sup>95</sup> Art. 601bis Gerechtelijk Wetboek en art. 29bis Wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *BS* 8 december 1989.

<sup>96</sup> R. VAN GYSEL en E. NAUWELAERTS, "De bevoegdheid van de Politierechtbank inzake verkeer", *VAV* 2006, afl. 6, 672-673.

<sup>97</sup> L. BREWAEYS, "Het begrip verkeersongeval: blijvende bron van betwisting", *VAV* 2013, afl. 6, 3 en J. TANGHE, "Een zoektocht naar de betekenis van het begrip verkeersongeval", *RABG* 2016, afl. 2, 91-99.

<sup>98</sup> I. BOONE, "De grenzen van het begrip verkeersongeval" in X, *Liber amicorum Hubert Bocken*, Brugge, die Keure, 2009, 18 en L. BREWAEYS, "Het begrip verkeersongeval: blijvende bron van betwisting", *VAV* 2013, afl. 6, 11 en 17.

<sup>99</sup> P. ARNOU, "Het ene verkeersongeval is het andere niet, of art. 138, 6°bis Sv. versus art. 601bis Ger.W., art. 29bis W.A.M. en art. 33 Wegverkeerswet", *TWVR* 1997, 31-33; C. DERROY, "Het verkeersongeval in de zin van artikel 138, 6°bis Sv.", *RABG* 2003, afl. 9, 500-502.

enger dan de betekenis van hetzelfde begrip in artikel 601bis Ger. W. Die auteurs zijn dan ook van mening dat het onderscheid tussen de begrippen nefast is voor de consistentie.<sup>100</sup>

**48.** De strafrechtelijke en burgerrechtelijke bevoegdheden van de politierechtbank stemmen inhoudelijk niet volledig met elkaar overeen. Echter worden de bevoegdheden vaak door elkaar gehaald met als gevolg dat de burgerlijke bevoegdheid van de politierechtbank wordt ingevuld aan de hand van artikel 138, 6°bis Sv.<sup>101</sup> Het toenmalig Arbitragehof bepaalde in diens arrest van 15 oktober 2002 dat er een duidelijk onderscheid moet worden gemaakt tussen de strafrechtelijke en burgerrechtelijke bevoegdheden van de politierechtbank.<sup>102</sup> Echter wordt de grens tussen die bevoegdheden vooralsnog onvoldoende afgebakend.

### 2.3.2. Rechtspraak en rechtsleer ontwikkelde definitie

#### 2.3.2.1. Algemene definitie

**49.** Een definitie van het begrip ongeval in het verkeer kan worden teruggevonden in artikel 1 van het Verdrag van Den Haag van 4 mei 1971. Deze luidt als volgt: een ongeval waarbij één of meer al dan niet gemotoriseerde voertuigen zijn betrokken en dat verband houdt met het verkeer op de openbare weg, op terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek of slechts voor een beperkt aantal personen, die het recht hebben om er te komen.

**50.** Deze definitie wordt echter als te eng ervaren en komt niet overeen met de gewone betekenis van het begrip verkeersongeval. Feitenrechters en bepaalde auteurs hebben verscheidene keren gepoogd om tot een eenduidige definitie te komen. Er wordt bepaald dat over het algemeen het begrip verkeersongeval kan worden omschreven als elk ongeval dat wordt veroorzaakt door het niet opvolgen van de verkeersregels, door de toestand van de weg, het vervoermiddel of de weggebruiker.<sup>103</sup>

**51.** Onder ongeval dient dan te worden begrepen een plotse en abnormale gebeurtenis, die niet opzettelijk is veroorzaakt, met schadelijke gevolgen, van welke aard ook en ongeacht de ernst ervan.<sup>104</sup>

**52.** Het begrip verkeer is minder eenduidig aangezien hieromtrent veel meningsverschillen over bestaan. Het vonnis van de correctionele rechtbank te Ieper nam aan dat het begrip verkeer werd gedefinieerd als het zich bewegen langs de openbare weg. Dit bracht met zich mee dat het begrip verkeersongeval kon worden gezien als een ongeval op de openbare weg.<sup>105</sup> De tekstuele interpretatie van het begrip verkeersongeval, zoals begrepen in het Van Dale woordenboek maakt echter geen melding van het begrip openbare weg. De term verkeer wordt in het Van Dale woordenboek omschreven als het gaan en komen, het zich bewegen van voertuigen en personen langs de wegen, tussen plaatsen en streken onderling of binnen een bepaalde plaats.<sup>106</sup>

---

<sup>100</sup> *Ibid.*

<sup>101</sup> R. VAN GYSEL en E. NAUWELAERTS, "De bevoegdheid van de Politierechtbank inzake verkeer", *VAV* 2006, afl. 6, 673.

<sup>102</sup> Arbitragehof nr. 158/2002, 15 oktober 2002 (prejudiciële vraag), *BS* 10 februari 2003 (tweede uitg.), 6740.

<sup>103</sup> P. ARNOU en M. DE BUSSCHER, *Misdrijven en sancties in de Wegverkeerswet*, Antwerpen, Kluwer Rechtswetenschappen, 1999, 13.

<sup>104</sup> *Ibid.*, 13-14.

<sup>105</sup> Corr. Ieper, 30 mei 1996, *TWVR* 1997, 30.

<sup>106</sup> VAN DALE, *Groot Woordenboek der Nederlandse Taal*.

**53.** Het wordt algemeen aanvaard dat het begrip verkeersongeval ruim dient te worden geïnterpreteerd. Bepaalde auteurs zien het zelfs nog breder. Voor hen kan een verkeersongeval zich ook voordoen in het luchtverkeer en op het water.<sup>107</sup>

#### 2.3.2.2. Definitie voor Wegverkeerswet

**54.** De Wegverkeerswet bevat bepalingen die betrekking hebben op het verkeer. Het is van belang om een eenduidige definitie van het begrip verkeersongeval uiteen te zetten zodat het toepassingsgebied van de Wegverkeerswet kan worden bepaald.

**55.** In de rechtsleer wordt aanvaard dat er sprake is van een verkeersongeval in de zin van de Wegverkeerswet indien een ongeval zich voordoet naar aanleiding van het zich bewegen langs de openbare wegen te lande. Artikel 33 Wegverkeerswet vormt de uitzondering op de regel aangezien deze melding maakt van verkeersongevallen op een openbare plaats. In de Wegverkeerswet is het eveneens zonder belang of het verkeersongeval te wijten is aan het niet-opvolgen van de verkeersregels, dan wel veroorzaakt wordt door de toestand van de weg, van het voertuig of van de weggebruiker.<sup>108</sup>

**56.** De Franse tekst van de Wegverkeerswet definieert het begrip verkeersongeval als *accident de roulage*. De term *accident de roulage* heeft echter een engere betekenis dan het begrip *accident de la circulation*. Het grootste verschil tussen beide termen zit zich in de wijze van verplaatsing binnen het verkeer. De term *accident de la circulation* heeft betrekking op elke wijze van verplaatsing binnen het verkeer, waardoor de verplaatsing te voet onder deze term valt. De term *accident de roulage* vereist daarentegen de betrokkenheid van minstens één bewegend voertuig.<sup>109</sup> De term *accident de roulage* sluit dus aan bij artikel 1 van het Verdrag van Den Haag van 4 mei 1971.

**57.** In de Wegverkeerswet is er dus louter sprake van een verkeersongeval indien er minstens één bewegend voertuig aanwezig is. Een botsing tussen twee voetgangers op de openbare weg is bijgevolg geen verkeersongeval in de zin van de Wegverkeerswet.<sup>110</sup> Het Hof van Cassatie oordeelde echter anders in het arrest *de dato* 28 oktober 1014. De vereiste dat het betrokken voertuig of minstens een van de betrokken voertuigen op het ogenblik van het ongeval in beweging is of in beweging moet zijn, wordt achterwegen gelaten.<sup>111</sup> Dit neemt niet echter niet weg dat er alsnog sprake moet zijn van een betrokken voertuig vooraleer er sprake kan zijn van een verkeersongeval in de zin van de Wegverkeerswet.

#### 2.3.2.3. Definitie voor artikel 138, 6°bis Sv.

**58.** De definitie van het begrip verkeersongeval zoals bepaald in de Wegverkeerswet kan niet worden doorgetrokken naar artikel 138, 6°bis Sv. Het begrip verkeersongeval wordt in de Franse tekst van artikel 138, 6°bis Sv. vertaald als *accident de la circulation*. Dit brengt met zich mee dat het begrip een ruimere invulling verkrijgt. Er is sprake van een verkeersongeval indien zich een ongeval voordoet door een inbreuk op de wetten of verordeningen op de verkeerspolitie in de zin van artikel

<sup>107</sup> E. BREWAEYS, o.c., *Verkeersrecht*, 1997, 278.

<sup>108</sup> P. ARNOU en M. DE BUSSCHER, *Misdrijven en sancties in de Wegverkeerswet*, Antwerpen, Kluwer Rechtswetenschappen, 1999, 13 en 15.

<sup>109</sup> R. POTE, *Handboek verkeerswetgeving*, Leuven, Acco, 1985, 5.

<sup>110</sup> *Ibid.*

<sup>111</sup> Cass. 28 oktober 2014, *RW* 2015-16, 63-64.

138, 6°bis Sv.<sup>112</sup> Dit kan dus ook een ongeval op een waterweg zijn veroorzaakt door een inbreuk op het K.B. van 15 oktober 1935.<sup>113</sup>

**59.** Zoals bovenstaand reeds werd toegelicht komt de uiteenzetting van het begrip verkeersongeval voornamelijk terug in de context van de burgerrechtelijke bevoegdheden van de politierechtbank in de zin van artikel 601bis Ger. W. Artikel 601bis Ger. W. bepaalt dat een verkeersongeval zich uitstrekt tot ongevallen op een plaats die niet toegankelijk is voor het publiek.<sup>114</sup> Aangezien verscheidene auteurs voorstander zijn van het doortrekken van het begrip verkeersongeval zoals bepaald in artikel 601bis Ger. W. naar de artikelen 29bis WAM en 138, 6°bis Sv. kan er worden bepaald dat de arresten en vonnissen waarin het begrip verkeersongeval wordt toegelicht in de zin van artikel 601bis Ger. W. eveneens van toepassing zijn op het begrip verkeersongeval in de zin van artikel 138, 6°bis Sv. Dit zou tevens de consistentie ten goede komen.

**60.** Het begrip verkeersongeval wordt in de Franse tekst van artikel 601bis Ger. W. eveneens vertaald als *accident de la circulation*, waardoor bij een verkeersongeval niet noodzakelijk het gebruik van enig vervoermiddel aanwezig dient te zijn. Ook het verkeer van voetgangers wordt als verkeer beschouwd. Dit oordeelde de politierechtbank van Brugge in het vonnis van 23 december 1996.<sup>115</sup> Verschillende auteurs verkiezen echter een engere definitie. Auteurs De Nauw, Deruyk en Kutty bepalen namelijk dat een botsing tussen motorvoertuigen, maar ook gelijk welk gevaarlijk of onachtzaam rijgedrag vanwege de bestuurder van een motorrijtuig dat geleid heeft tot de dood, slagen of verwondingen van een al dan niet gemotoriseerde weggebruiker, een verkeersongeval uitmaakt.<sup>116</sup> Volgens hen dient dus te allen tijde sprake te zijn van een motorrijtuig. Een motorrijtuig of motorvoertuig is op grond van artikel 2.16 van het K.B. houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg elk voertuig uitgerust met een motor, bestemd om op eigen kracht te rijden. Een voertuig wordt op grond van artikel 2.14 van hetzelfde besluit gedefinieerd als elk middel van vervoer te land, alsmede alle verrijdbaar landbouw- of bedrijfsmaterieel. Het komt er dus op neer dat het begrip voertuig, zoals bepaald in de definitie van het begrip verkeersongeval in het kader van de Wegverkeerswet, een veel ruimere invulling verkrijgt dan het begrip motorvoertuig, zoals bepaald in de definitie van het begrip verkeersongeval in het kader van de artikelen 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek.

**61.** Artikel 138, 6°bis Wetboek Strafvordering werd gewijzigd bij artikel 5, 2° van de wet van 11 juli 1994.<sup>117</sup> De parlementaire voorbereiding van de wet van 11 juli 1994 bepaalt eveneens dat het begrip verkeersongeval breed moet worden opgevat. Volgens de parlementaire voorbereiding heeft een verkeersongeval betrekking op zowel wegverkeersongevallen waarbij voetgangers en dieren of middelen van vervoer te land betrokken zijn, die de openbare weg gebruiken, als op een dergelijk

---

<sup>112</sup> P. ARNOU en M. DE BUSSCHER, *Misdrijven en sancties in de Wegverkeerswet*, Antwerpen, Kluwer Rechtswetenschappen, 1999, 16.

<sup>113</sup> KB van 15 oktober 1935 houdende algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk, BS 15 oktober 1936.

<sup>114</sup> P. ARNOU en M. DE BUSSCHER, *Misdrijven en sancties in de Wegverkeerswet*, Antwerpen, Kluwer Rechtswetenschappen, 1999, 16.

<sup>115</sup> Pol. Brugge 23 december 1996, T.A.V.W. 1997, 71.

<sup>116</sup> A. DE NAUW en F. KUTTY, *Manuel de droit pénal spécial*, Luik, Wolters Kluwer, 2018, 422 en A. DE NAUW en F. DERUYCK, *Inleiding tot het bijzonder strafrecht*, Mechelen, Kluwer, 2020, 309.

<sup>117</sup> Art. 5, 2° wet van 11 juli 1994 betreffende de politierechtbanken en houdende een aantal bepalingen betreffende de versnelling en de modernisering van de strafrechtspleging, BS 21 juli 1994.

ongeval dat zich heeft voorgedaan op terreinen die openstaan voor het publiek en niet openbare terreinen die evenwel openstaan voor een bepaald aantal personen.<sup>118</sup>

**62.** Het Hof van Cassatie voegt zich naar de parlementaire voorbereiding van de wet van 11 juli 1994 en velt in enkele belangrijke arresten een oordeel omtrent verkeersongevallen die zich voordoen op niet openbare terreinen die evenwel openstaan voor een bepaald aantal personen. Deze arresten dateren van 20 oktober 1998, 3 november 1998, 24 maart 1999, 16 juni 1999, 26 september 2001, 25 mei 2004 en 14 juni 2005. In al deze arresten betreft het een geding met betrekking tot een ongeval door middel van motors of rallywagens (in het kader van een wedstrijd) op een niet openbaar terrein waarbij een bepaald aantal personen aanwezig waren. Het antwoord op de vraag of er al dan niet sprake was van een verkeersongeval in de zin van artikel 138, 6<sup>o</sup>bis Sv., bleek niet voor de hand liggend. Echter beantwoordde het Hof van Cassatie die vraag bevestigend waardoor er kan worden geconcludeerd dat er sprake is van een verkeersongeval indien een ongeval zich voordoet op een gesloten omloop voor onder andere automobielwedstrijden die toegankelijk is voor het publiek.<sup>119</sup>

**63.** In het arrest *de dato* 20 oktober 1998 gaat het Hof van Cassatie dieper in op de uiteenzetting van het begrip openbare weg. Er wordt beoordeeld dat er sprake is van een verkeersongeval indien een ongeval plaatsvindt op de openbare weg, namelijk elke weg die openstaat voor het openbaar vervoer te land in het algemeen, waar de reglementen van toepassing zijn die betrekking hebben op de politie over het verkeer op de wegen van voetgangers, van middelen van vervoer te land en dieren, alsmede van de middelen van vervoer per spoor die de openbare weg gebruiken.<sup>120</sup>

**64.** Nadat uit de arresten van het Hof van Cassatie duidelijk bleek wat begrepen moest worden onder het begrip verkeersongeval volgde ook de correctionele rechtbank, met haar vonnis van 24 juni 2005, dezelfde redenering als die van het Hof van Cassatie en maakt onder andere duiding van het arrest *de dato* 20 oktober 1998.<sup>121</sup>

#### 2.3.2.4. Specifieke gevallen in de rechtspraak

**65.** Doorheen de jaren zijn er in de rechtspraak verschillende uitspraken gedaan die niet altijd even logisch zijn en die niet altijd op elkaar afstemmen. Consistentie wordt dus gemist. Zo werd er bepaald dat indien een reiziger een autobus opstapt en vervolgens vast komt te zitten tussen de deuren van de autobus, er geen sprake zal zijn van een verkeersongeval aangezien de reiziger de openbare weg heeft verlaten en niet meer deelneemt aan het verkeer. De reiziger is dus geen weggebruiker meer en de politierechtbank is niet bevoegd.<sup>122</sup> Anderzijds zal bij een reiziger die te val komt bij het uitstappen van de trein, wel sprake zijn van een verkeersongeval.<sup>123</sup> Skiërs die met elkaar in aanraking kwamen op de skipiste werden in bepaalde rechtspraak als verkeersongeval aanvaard,

<sup>118</sup> Cass. 26 september 2001, *Arr.Cass.* 2001, afl. 8, 1548.

<sup>119</sup> Cass. 20 oktober 1998, *Arr.Cass.* 1998, 974; Cass. 3 november 1998, *Arr.Cass.* 1998, 1022; Cass. 24 maart 1999, *Arr.Cass.* 1999, 421; Cass. 16 juni 1999, *Arr.Cass.* 1999, 867; Cass. 26 september 2001, *Arr.Cass.* 2001, afl. 8, 1548; Cass. 25 mei 2004, *Arr.Cass.* 2004, afl. 5, 919 en Cass. 14 juni 2005, *Arr.Cass.* 2005, afl. 6-7-8, 1316.

<sup>120</sup> Cass. 20 oktober 1998, *Arr.Cass.* 1998, 974.

<sup>121</sup> Corr. Brugge 24 juni 2005, *RW* 2006-07, afl. 27, 1132.

<sup>122</sup> Arrondrb. Antwerpen 12 juni 2001, *Verkeersrecht* 2002/26.

<sup>123</sup> Cass. 11 januari 2010, *NJW* 2010, nr. 218, p. 197, met noot Ingrid BOONE "Treinongeval 'in eigen bedding': Hof van Cassatie aanvaardt bevoegdheid politierechtbank en toepassing artikel 29bis WAM".



terwijl dat in andere rechtspraak niet het geval was.<sup>124</sup> Het Hof van Cassatie bracht duidelijkheid en oordeelde dat een ongeval waarbij twee skiesters bij het afdalen van een skipiste met elkaar in botsing komen, niet als een verkeersongeval kan worden gekenmerkt.<sup>125</sup>

**66.** Voor ongevallen in het luchtverkeer of in het verkeer te water is het wat complexer. In de Wet van 27 juni 1937 betreffende de regeling der luchtvaart en in het K.B. van 13 februari 1989 tot vaststelling van de vliegverkeersregels komt de term verkeer terug, waardoor in eerste instantie de politierechtbank eveneens bevoegd lijkt voor ongevallen die zich te lucht voordoen.<sup>126</sup> De politierechtbank werd bevoegd verklaard om kennis te nemen van de vordering tot vergoeding van de schade voortvloeiend uit de aanvaring tussen een motorjacht en een surfer in de territoriale wateren voor de kust en de aanvaring tussen twee jetski's op het Albertkanaal.<sup>127</sup> Echter werd de politierechtbank onbevoegd verklaard in het vonnis *de dato* 2000 voor de botsing tussen een binnenschip en een sluis.<sup>128</sup>

**67.** Wat een ongeval in het luchtverkeer betreft, is het doen schrikken van een paard door het lawaai van een overvliegende of opgestegen luchtballon, ook een verkeersongeval. Het betreft namelijk alle ongevallen in het wegverkeer waarbij middelen van vervoer, voetgangers of de in het wegverkeersreglement bedoelde dieren betrokken zijn.<sup>129</sup>

#### 2.3.2.5. Begrip verkeersongeval bij vluchtmisdrijf

**68.** Artikel 33, §1, 1<sup>o</sup> Wegverkeerswet bepaalde dat er voor het vluchtmisdrijf sprake moest zijn van een ongeval. Het begrip ongeval werd, zoals bovenstaand reeds vermeld, door het Hof van Cassatie gedefinieerd in het arrest *de dato* 28 oktober 2014. Het Hof oordeelde dat een ongeval een niet-opzettelijke, plotse en abnormale gebeurtenis is met schadelijke gevolgen voor een derde, ongeacht de aard en de ernst van de schade, zonder dat is vereist dat het betrokken voertuig of minstens een van de betrokken voertuigen op het ogenblik van het ongeval in beweging was of in beweging waren.<sup>130</sup> In tegenstelling tot artikel 33, §1, 1<sup>o</sup> Wegverkeerswet bepaalde artikel 33, §1, 2<sup>o</sup> Wegverkeerswet dat er sprake moest zijn van een verkeersongeval. De begrippen ongeval en verkeersongeval werden dus door elkaar gebruikt en veroorzaakte een anomalie.<sup>131</sup>

**69.** Door de wet van 6 maart 2018 werd in artikel 33, §1, 1<sup>o</sup> Wegverkeerswet het begrip ongeval vervangen door het begrip verkeersongeval.<sup>132</sup> Bijgevolg is er geen sprake van een vluchtmisdrijf zonder verkeersongeval.<sup>133</sup> Echter heeft de wetgever ook hier nagelaten om het begrip verkeersongeval te definiëren. In de rechtsleer wordt aangesloten aan het gewone taalgebruik van

<sup>124</sup> Pol. Brugge 9 mei 2008, VAV 2008, 428 en Rb. Neufchâteau 25 juni 2010, VAV 2011, 108.

<sup>125</sup> Cass. 20 januari 2014, C.11.0778.F.

<sup>126</sup> Wet van 27 juni 1937 betreffende de regeling der luchtvaart, BS 26 juli 1937 en KB van 13 februari 1989 tot vaststelling van de vliegverkeersregels.

<sup>127</sup> Arrondb. Antwerpen 15 mei 1997, *Verkeersrecht* 97/121; Arrondb. Brugge 24 september 1999, *Verkeersrecht* 2000/8.

<sup>128</sup> Arrondb. Gent 21 februari 2000, *Verkeersrecht* 2000/108.

<sup>129</sup> Arrondb. Leuven 10 juli 2002, rolnummer 02/10/E, onuitg.

<sup>130</sup> Cass. 28 oktober 2014, RW 2015-16, 63-64.

<sup>131</sup> Verslag van de commissie voor de infrastructuur, het verkeer en de overheidsbedrijven, *Parl. St. Kamer* 2016-17, nr. 1631/001.

<sup>132</sup> Art. 33, §1, 1<sup>o</sup> wet 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, BS 27 maart 1968; Wet 6 maart 2018 ter verbetering van de verkeersveiligheid, BS 15 maart 2018 en M. STERKENS en L. BREWAEYS, "Vluchtmisdrijf" in X. *Bestendig Handboek Verkeer*, Wolters Kluwer, Mechelen, 2020, losbl., III.5 -1 - III.5-16.

<sup>133</sup> Art. 33 wet 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, BS 27 maart 1968.

het begrip ongeval, waardoor sprake moet zijn van een plotse, abnormale gebeurtenis met schadelijke gevolgen die onopzettelijk worden veroorzaakt ongeacht of het gaat om lichamelijk letsel, stoffelijke schade of beide samen.<sup>134</sup> Het doet er niet toe of het verkeersongeval te wijten is aan het niet opvolgen van de verkeersregels, dan wel veroorzaakt wordt door de toestand van de weg, van het voertuig of van de weggebruiker.<sup>135</sup> Het begrip verkeersongeval moet ook hier breed worden geïnterpreteerd.

---

<sup>134</sup> P. ARNOU en M. DE BUSSCHER, *Misdrijven en sancties in de Wegverkeerswet*, Antwerpen, Kluwer Rechtswetenschappen, 1999, 13-14.

<sup>135</sup> Corr. Leuven 23 december 1999, *Verkeersrecht* 2000/110, met noot E. BREWAEYS en P. ARNOU en M. DE BUSSCHER, *o.c.*, nrs. 46 en 470.



### 3. Creëren de huidige artikelen 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek ongelijkheden?

#### 3.1. Gelijkeheidsbeginsel en non-discriminatiebeginsel

**70.** Het gelijkheidsbeginsel en het non-discriminatiebeginsel zijn een van de belangrijkste fundamentele rechten.<sup>136</sup> De beginselen zijn respectievelijk geconstitueerd in de artikelen 10 en 11 van de Belgische Grondwet. Echter is dit beginsel ook in tal van internationale verdragen terug te vinden, denk maar aan het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM) en het Internationaal Verdrag inzake burgerrechten en politieke rechten (BUPO-verdrag).<sup>137</sup> Het gelijkheidsbeginsel en het non-discriminatiebeginsel zoals gewaarborgd in de Grondwet en de internationale verdragen gaan over de ongelijkheden die de overheid creëert, ook wel rechtsongelijkheden genoemd.<sup>138</sup> Hieronder wordt verstaan dat twee personen zich in een ongelijke situatie bevinden als gevolg van een beslissing van de overheid. Rechtsongelijkheid vloeit dus voort uit een wet, een decreet en een koninklijk besluit.<sup>139</sup>

**71.** Er dient een onderscheid te worden gemaakt tussen de formele en de materiële gelijkheid. Bij de formele gelijkheid of de gelijkheid voor de wet wordt iedereen gelijk behandeld. Alle mensen dienen altijd dezelfde rechten en plichten te hebben ongeacht geboorte, status, ras of geslacht. Materiële gelijkheid of gelijkheid door de wet is gericht op de gelijke uitkomst van de behandeling. Er wordt dus rekening gehouden met de omstandigheden. Zowel de formele gelijkheid, als de materiële gelijkheid kunnen echter niet absoluut zijn. Er kan in andere woorden niet worden gegarandeerd dat iedereen gelijkheid verkrijgt door en voor de wet.<sup>140</sup> Indien rechtsongelijkheid optreedt, kan deze in bepaalde omstandigheden worden gerechtvaardigd. Het is namelijk zo dat niet elke rechtsongelijkheid onrechtvaardig is. Een rechtsongelijkheid kan worden gerechtvaardigd als de overheid een aanvaardbare verantwoording kan geven voor de ongelijke behandeling. De overheid moet aantonen dat de ongelijke behandeling gerechtvaardigd kan worden in het kader van het algemeen belang.<sup>141</sup>

**72.** In het arrest *de dato* 27 oktober 2020, waar uitvoerig op zal worden ingegaan in titel 3.6, wordt aangekaart dat de artikelen 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek ongelijkheden teweegbrengen. Dit arrest werd becommentarieerd door meester Meese. In zijn bijdrage gaat hij louter in op de ongelijkheid die optreedt tussen het eerste en het tweede lid van artikel 419 Strafwetboek, waarnaar de prejudiciële vraag verwijst. Het onderzoek gevoerd in deze thesis reikt verder dan de artikelen 419, lid 1 en 419, lid 2 Strafwetboek en onderzoekt ook de ongelijkheid tussen het eerste en het tweede lid van artikel 420 Strafwetboek. De lijn kan dus mijns inziens worden doorgetrokken. Dit

---

<sup>136</sup> S. BRACKE, G. GOEDERTIER en J. VANDE LANOTTE, *België voor beginners. Wegwijs in het Belgisch labyrint*, Brugge, die Keure, 2021, 211.

<sup>137</sup> Art. 14 Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden van 4 november 1950, *BS* 19 augustus 1955 en art. 26 Internationaal Verdrag inzake burgerrechten en politieke rechten van 19 december 1966, *BS* 6 juli 1983.

<sup>138</sup> D. DE PRINS, S. SOTTIAUX en J. VRIELINK, *Handboek discriminatierecht*, Mechelen, Kluwer, 2005, 1-2 en S. BRACKE, G. GOEDERTIER en J. VANDE LANOTTE, *België voor beginners. Wegwijs in het Belgisch labyrint*, Brugge, die Keure, 2021, 211.

<sup>139</sup> *Ibid.*, 212.

<sup>140</sup> D. DE PRINS, S. SOTTIAUX en J. VRIELINK, *Handboek discriminatierecht*, Mechelen, Kluwer, 2005, 1-3 en S. SMIS, C. JANSSENS, S. MIRGAUX, K. VAN LAETHEM, *Handboek mensenrechten. De internationale bescherming van de rechten van de mens*, Antwerpen, Intersentia, 2011, 521-524.

<sup>141</sup> *Ibid.*

brengt met zich mee dat niet louter de schuldige die een verkeersongeval pleegt met de dood van een ander tot gevolg, maar ook de schuldige die een verkeersongeval veroorzaakt met lichamelijk letsel tot gevolg, anders wordt behandeld door de wet, met name door het verkrijgen van een hogere straf. In beide gevallen kan er sprake zijn van rechtsongelijkheid.

**73.** Indien er sprake is van rechtsongelijkheid, dient er worden nagegaan of die rechtsongelijkheid kan worden gerechtvaardigd. De overheid dient aan te tonen dat het kan worden gerechtvaardigd in het kader van het algemeen belang. De wetgever gaf al aan dat de artikelen 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek tot stand werden gebracht om het aantal slachtoffers van verkeersongevallen te verminderen. Maar is dit argument voldoende ter rechtvaardiging in het kader van het algemeen belang? Meesters Souidi en Meese halen als tegenargument aan dat zowel de schuldige van een ongeval in het verkeer, als buiten het verkeer onopzettelijk handelen. De constitutieve bestanddelen zijn hetzelfde en in beide gevallen geeft het ongeval aanleiding tot dezelfde gevolgen, namelijk het overlijden of het lichamelijk letsel aan een ander. Volgens meester Souidi is het gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid in de verkeercontext geen redelijke verantwoording voor het onderscheid in bestraffing en is hij ervan overtuigd dat er weldegelijk een schending is van het gelijkheidsbeginsel en het non-discriminatiebeginsel.<sup>142</sup>

**74.** Onderstaande titels geven weer waarom er volgens bepaalde rechtspractici mogelijks sprake kan zijn van rechtsongelijkheid in hoofde van het tweede lid van de artikelen 419 en 420 Strafwetboek.

### 3.2. Ongelijkheid met betrekking tot de strafmaat

#### 3.2.1. Het onderscheid tussen onopzettelijke slagen of verwondingen in het verkeer en buiten het verkeer

##### 3.2.1.1. Visie van bepaalde rechtspractici

**75.** Zoals *supra* reeds werd uiteengezet gingen de rechtspractici bij het opstellen van de wetsvoorstellen ervan uit dat de wetgever koos om bij de invoering van het tweede lid bij artikel 420 Strafwetboek een wijziging door te voeren van een en/of-bepaling naar een en-bepaling. In tegenstelling tot de en/of-bepaling die werd behouden in artikel 420, lid 1 Strafwetboek. Hierdoor werd er volgens hen een onderscheid gemaakt tussen onopzettelijk slagen of verwondingen in het verkeer en erbuiten. Het misdrijf onopzettelijke slagen of verwondingen in het verkeer zou tot tweemaal toe een zwaardere bestraffing kennen. Niet enkel de maximum gevangenisstraf en geldboetes zijn verhoogd, maar ook het feit dat de rechter geen keuzemogelijkheid heeft wat het opleggen van die straffen betreft, zorgt ervoor dat de beklaagde van het misdrijf onopzettelijke slagen of verwondingen in het verkeer een zwaardere bestraffing kent.<sup>143</sup>

---

<sup>142</sup> J. MEESE, *Cassatie stelt prejudiciële vraag over bestraffing onopzettelijke doding bij verkeersongeval*, 1 november 2020, <https://joachimmeese.be/Criminis/prejudiciële-vraag-bestrafing-onopzettelijke-doding-verkeersongeval/>.

<sup>143</sup> Voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St.* Kamer 2007-2008, nr. 52-728/1; voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St.* Senaat 2010-2011, nr. 5-275/1; voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St.* Kamer 2010-2011, nr. 1213/001 en voorstel van wet (S. LAHAYE-BATTHEU e.a.) tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St.* Kamer, 2014 -15, nr. 54-0750/1.

**76.** Dit kan ter illustratie worden gebracht aan de hand van volgend voorbeeld. Een automobilist veroorzaakt een ongeval in het verkeer waarbij gewonden vallen. Er is dan sprake van onopzettelijke toebrengring van slagen of verwondingen bij een verkeersongeval op grond van artikel 420, lid 2 Strafwetboek. De automobilist riskeert een gevangenisstraf van acht dagen tot een jaar en een geldboete van €50 tot €1.000 (vermeerderd met opdecimen). Dit brengt met zich mee dat de automobilist, als beklaagde, tweemaal zwaarder wordt bestraft dan iemand die het misdrijf onopzettelijke slagen of verwondingen buiten het verkeer op grond van artikel 420, lid 1 Strafwetboek pleegt. Er kan onder andere worden gesproken van een misdrijf op grond van artikel 420, lid 1 Strafwetboek indien beklaagde het slachtoffer onopzettelijk met een mes verwondt. In dit geval riskeert beklaagde een gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en een geldboete van €50 tot €500 (vermeerderd met opdecimen), of een van die straffen alleen.<sup>144</sup>

**77.** Wat het onderscheid tussen onopzettelijke slagen of verwondingen in het verkeer en buiten het verkeer betreft, werd door verschillende rechtspractici bepaald dat er een ongelijkheid optrad. In de wetsvoorstellen werd voorgesteld om die ongelijkheden op te heffen door in elke bepaling, dus zowel in artikel 420, lid 1 als in 420, lid 2 Strafwetboek, te voorzien in de keuzemogelijkheid voor de rechter aangezien de ongewijzigde artikelen van dat hoofdstuk een en/of-bepaling bevatten. Het is dan aan de rechter om in elke zaak *in concreto* de afweging te maken of er nood is aan een gevangenisstraf en een geldboete of een van die straffen alleen.<sup>145</sup>

#### 3.2.1.2. Visie uit de rechtsleer

**78.** De rechtsleer volgt die redenering niet en gaat ervan uit dat artikel 420, lid 2 Strafwetboek ook een en/of-bepaling betreft. Dit brengt met zich mee dat de rechter alsnog de keuzemogelijkheid heeft en het wetsvoorstel onterecht werd ontworpen.<sup>146</sup> Echter kan er in het opzicht van deze auteurs alsnog worden gesproken van een ongelijkheid. De ongelijkheid zit zich hier in de strafmaat. Zoals bovenstaand reeds werd vermeld had de wetgever voor ogen om verkeersongevallen te doen verminderen en dit werd gerealiseerd door het invoeren van een hogere strafmaat voor onopzettelijke slagen of verwondingen in het verkeer. Echter kan de vraag worden gesteld in welke mate dit verantwoord kan worden in het kader van het gelijkheidsbeginsel.

**79.** Het bovenstaand voorbeeld is eveneens in deze context van toepassing. Waarom dient louter de situatie waarbij een automobilist die een ongeval in het verkeer veroorzaakt met gewonden op grond van artikel 420, lid 2 Strafwetboek als strafverzwarend te worden gekenmerkt? De automobilist riskeert een gevangenisstraf van acht dagen tot een jaar en/of een geldboete van €50 tot €1.000 (vermeerderd met opdecimen). Indien dezelfde persoon een ongeval op het werk zou veroorzaken waarbij eveneens gewonden zouden vallen, is artikel 420, lid 1 Strafwetboek van toepassing. Beklaagde riskeert dan een gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en/of een geldboete van €50 tot €500 (vermeerderd met opdecimen). Dit brengt met zich mee dat de automobilist

---

<sup>144</sup> *Ibid.*

<sup>145</sup> *Ibid.*

<sup>146</sup> M. DE BUSSCHER, J. MEESE, D. VAN DER KELEN en J. VERBIST, *Strafrecht Duiding*, Gent, Iarcier, 2018, 536.

zwaarder wordt bestraft dan iemand die het misdrijf onopzettelijke slagen of verwondingen buiten het verkeer op grond van artikel 420, lid 1 Strafwetboek pleegt.<sup>147</sup>

### 3.2.2. Het onderscheid tussen onopzettelijke doding in het verkeer en buiten het verkeer

**80.** Artikel 419bis Strafwetboek kende een en/of-bepaling, terwijl artikel 419, lid 2 Strafwetboek een en-bepaling kent. Met het oog op de vermindering van verkeersongevallen, heeft de wetgever bewust gekozen voor een en-bepaling. Hierdoor heeft de wetgever geen keuzemogelijkheid meer, behoudens artikel 85, lid 2 Strafwetboek. Artikelen 419, lid 1 en 419, lid 2 Strafwetboek bevatten beiden een en-bepaling, waardoor er in eerste instantie geen sprake is van ongelijkheid tussen onopzettelijke doding in het verkeer en onopzettelijke doding buiten het verkeer, zoals dat bij artikel 420, lid 1 en 420, lid 2 Strafwetboek het geval is volgens de visie van de rechtsleer.

**81.** Echter kan er mogelijks wel worden gesproken van ongelijkheid met betrekking tot de strafmaat. Het misdrijf van onopzettelijke doding in het verkeer wordt eveneens als strafverzwarend beschouwd tegenover het misdrijf van onopzettelijke doding buiten het verkeer. Ook dit onderscheid werd in verscheidende wetsvoorstellen aangekaart, echter zonder gevolg. Al snel wordt duidelijk dat het voorbeeld dat *supra* wordt aangehaald, ook hier kan worden toegepast. Indien beklaagde het misdrijf onopzettelijke doding in het verkeer pleegt zal deze een gevangenisstraf van drie maanden tot vijf jaar en een geldboete van €50 tot €2.000 (vermeerderd met opdecimen) riskeren. Indien beklaagde het misdrijf onopzettelijke doding buiten het verkeer pleegt, bijvoorbeeld op het werk (met andere woorden, een dodelijk arbeidsongeval), kan deze worden veroordeeld tot een gevangenisstraf van drie maanden tot twee jaar en een geldboete van €50 tot €2.000 (vermeerderd met opdecimen).<sup>148</sup> Er kan worden geconcludeerd dat de maximum gevangenisstraf voor de beklaagde die het misdrijf van onopzettelijke doding in het verkeer veroorzaakt, meer als het dubbele bedraagt dan de gevangenisstraf die de beklaagde zou verkrijgen voor een ongeval met dezelfde gevolgen die zich voordoet buiten het verkeer.

### 3.2.3. Wijzigingen voorgesteld in de wetsvoorstellen

**82.** Indien beklaagde het misdrijf onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen buiten het verkeer pleegt is er een mildere strafmaat voorzien, dan als beklaagde het misdrijf onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen in het verkeer realiseert.<sup>149</sup> Dit brengt met zich mee dat het verschillend bestraffen van het onopzettelijk doden en onopzettelijk toebrengen van slagen of verwondingen binnen het verkeer en buiten het verkeer voor bepaalde rechtspractici ongelijkheid creëert. Onachtzaamheid binnen het verkeer wordt als strafverzwarend beschouwd en heeft dan ook hogere gevangenisstraffen en geldboetes tot gevolg. De vraag kan

---

<sup>147</sup> Voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St.* Kamer 2007-2008, nr. 52-728/1; voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St.* Senaat 2010-2011, nr. 5-275/1; voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St.* Kamer 2010-2011, nr. 1213/001 en voorstel van wet (S. LAHAYE-BATTHEU e.a.) tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St.* Kamer, 2014 -15, nr. 54-0750/1 en art. 420, lid 1 Strafwetboek.

<sup>148</sup> *Ibid.* en art. 419 Strafwetboek.

<sup>149</sup> Art. 419 Strafwetboek en art. 420 Strafwetboek.

worden gesteld waarom het onderscheid tussen onachtzaamheid in het verkeer en buiten het verkeer dient te worden gemaakt.<sup>150</sup>

**83.** De ene rechtspracticus vindt de verzwarende omstandigheid logisch omdat de deelnemer in het verkeer een grote verantwoordelijkheid heeft en pleit dus niet voor een strafverfijning.<sup>151</sup> De ander vindt dat de strafverzwaring voor ongelijkheden zorgt tussen de verschillende misdrijven en wil liever een strafverfijning.<sup>152</sup> Verschillende wetsvoorstellen werden voorgelegd maar telkens zonder gevolg. Het meest recente wetsvoorstel dateert van 12 februari 2020 en betreft de instelling van een nieuw Strafwetboek. Dit wetsvoorstel is momenteel hangende in de kamer. Echter bepaalt het wetsvoorstel om het huidig artikel 420, lid 1 en lid 2 strafwetboek te hernemen (hierna: artikel 202 en 203 Strafwetboek). Behoudens de wijziging van het moreel bestanddeel naar *ernstig* gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid en de wijziging van de begrippen slagen en verwondingen naar het veroorzaken van een integriteitsaantasting van de eerste, tweede of derde graad.<sup>153</sup> De integriteitsaantasting van de eerste graad wordt beschouwd als restcategorie. Hieronder wordt verstaan oppervlakkige schaaf- of snijwonden en bloeditstoringen. De integriteitsaantasting van de tweede graad behelst elk lichamelijk letsel of schade aan de gezondheid die resulteert in een ongeschiktheid tot het verrichten van persoonlijk werk van maximum vier maanden of een geneeslijk lijkende ziekte zonder ongeschiktheid tot het verrichten van persoonlijk werk tot gevolg of die niet meer dan vier maanden ongeschiktheid tot het verrichten van persoonlijk werk heeft veroorzaakt. Als integriteitsaantasting van de derde graad wordt beschouwd elk lichamelijk letsel of schade aan de gezondheid die resulteert in een ongeschiktheid tot het verrichten van persoonlijk werk van meer dan vier maanden, een ongeneeslijk lijkende ziekte, het volledig verlies van een orgaan of een lichaamsfunctie, een zware verminking, dan wel een zwangerschapsafbreking zonder dat de dader het oogmerk had een zwangerschapsafbreking te veroorzaken.<sup>154</sup>

**84.** Het wetsvoorstel voorziet daarentegen wel in een wijziging, wat de strafmaat betreft, van artikel 419, lid 1 Strafwetboek (hierna: artikel 107 Strafwetboek). Er wordt gekozen voor een straf van niveau 2, wat een strafverzwaring inhoudt.<sup>155</sup> Een straf van niveau 2 kan bestaan uit<sup>156</sup>;

---

<sup>150</sup> Voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St. Kamer* 2007-2008, nr. 52-728/1; voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St. Senaat* 2010-2011, nr. 5-275/1; voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St. Kamer* 2010-2011, nr. 1213/001 en voorstel van wet (S. LAHAYE-BATTHEU e.a.) tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St. Kamer*, 2014 -15, nr. 54-0750/1.

<sup>151</sup> J. ROZIE, D. VANDERMEERSCH, J. DE HERDT, M. DEBAUCHE, M. TAEYMANS, *Naar een nieuw Strafwetboek? Het voorstel van de Commissie tot Hervorming van het Strafrecht*, Brugge, Die Keure, 2019, 230.

<sup>152</sup> Voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St. Kamer* 2007-2008, nr. 52-728/1; voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St. Senaat* 2010-2011, nr. 5-275/1; voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St. Kamer* 2010-2011, nr. 1213/00; voorstel van wet (S. LAHAYE-BATTHEU e.a.) tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St. Kamer*, 2014 -15, nr. 54-0750/1 en Hoge Raad voor de Justitie, *Advies voorontwerp van Strafwetboek – Boek II*, 20 december 2018, <https://hrj.be/nl/publicaties/2018/advies-voorontwerp-van-strafwetboek-boek-ii>.

<sup>153</sup> Voorstel van wet tot instelling van een nieuw Strafwetboek (boek I en boek II), *Parl. St.*, Kamer, 2020-21, nr. 55-1011/001.

<sup>154</sup> *Ibid.*, 271- 280.

<sup>155</sup> *Ibid.*, 320.

<sup>156</sup> *Ibid.*, 114.



- een gevangenisstraf van een jaar tot ten hoogste drie jaar;
- opgelegde behandeling van een jaar tot ten hoogste drie jaar;
- straf onder elektronisch toezicht van een maand tot ten hoogste een jaar;
- werkstraf van meer dan honderdtwintig uur tot ten hoogste driehonderd uur;
- probatiestraf van meer dan twaalf maanden tot twee jaar; veroordeling bij schuldigverklaring.

**85.** Het huidig artikel 419, lid 1 Strafwetboek bepaalt een gevangenisstraf van drie maanden tot twee jaar. De wijziging in strafmaat doet de kloof tussen de misdrijven van onopzettelijke doding in het verkeer en buiten het verkeer verminderen. Echter is er alsnog een verschil van twee jaar waarneembaar wat de maximum gevangenisstraf tussen beide misdrijven betreft. Doordat louter artikel 419, lid 1 Strafwetboek wordt gewijzigd en artikel 419, lid 2 Strafwetboek wenst te worden behouden, is er een groot verschil waarneembaar tussen de minimum gevangenisstraffen. Artikel 107 Strafwetboek voorziet in een minimum gevangenisstraf van een jaar, terwijl artikel 108 Strafwetboek een minimum gevangenisstraf van drie maanden kent. Het feit dat de wetgever verkiest om het misdrijf onopzettelijke doding in het verkeer, als verzwarende omstandigheid, een lagere minimum gevangenisstraf toe te kennen klinkt niet logisch. De wetgever had er dus beter aan gedaan om de strafmaat van artikel 108 Strafwetboek ook te herzien.

### 3.3. Beperkt tot verkeersongeval als verzwarende omstandigheid

**86.** Verder gaan de wetsvoorstellen ook in op de afzonderlijke behandeling van de geïsoleerde verkeersongevallen. De wetgever maakt namelijk enkel een onderscheid tussen onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen buiten het verkeer en onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen in het verkeer. Wat met andere sectoren waar onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen kunnen optreden? Verschillende rechtspractici zijn van mening dat de filosofie achter de wet kan worden begrepen, maar dat een verkeersongeval dat door onachtzaamheid veroorzaakt wordt, vaak te wijten is aan een samenspel van toevallige omstandigheden waarbij dikwijls het noodlot mee is gemoeid. In dat geval is het minder gewenst om beroep te doen op de artikelen 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek. De gevolgen zijn dan ook te verregaand, namelijk de hogere gevangenisstraffen en geldboetes, in tegenstelling tot de klassieke onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen buiten het verkeer.<sup>157</sup>

**87.** Het wetsvoorstel geeft een concreet voorbeeld, namelijk dat er evengoed een nalatigheid tot stand kan worden gebracht in het kader van een arbeidsongeval of bij een milieuramp. De vraag kan worden gesteld waarom een verkeersongeval onmiddellijk een verzwarende omstandigheid dient uit te maken. Verschillende rechtspractici zijn dan ook van mening dat de komst van de artikelen 419,

---

<sup>157</sup> Voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St.* Kamer 2007-2008, nr. 52-728/1; voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St.* Senaat 2010-2011, nr. 5-275/1; voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St.* Kamer 2010-2011, nr. 1213/001 en voorstel van wet (S. LAHAYE-BATTHEU e.a.) tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St.* Kamer, 2014 -15, nr. 54-0750/1.

lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek de automobilist viseert en criminaliseert. Zij pleiten voor de afschaffing van de artikelen 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek.<sup>158</sup>

**88.** Na het afnemen van een interview bij een advocaat, een procureur des Konings en een politierechter valt het op dat ze allen dezelfde mening delen. In tegenstelling tot de rechtspractici die het wetsvoorstel hebben ingediend, begrijpen de geïnterviewden de achterliggende gedachtegang van de wetgever om een afzonderlijke bepaling in te voeren voor verkeersongevallen die de dood of lichamelijk letsel tot gevolg hebben. Het is namelijk zo dat het merendeel van de dossiers betrekking hebben tot verkeersongevallen waardoor een afzonderlijke strafbaarstelling volgens hen kan worden verantwoord. Tevens is er nog artikel 419, lid 1 en 420, lid 1 Strafwetboek als basisartikel voor de onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen en verwondingen, waardoor een milieuramp of arbeidsongeval niet ongestraft blijft.<sup>159</sup>

### 3.4. Hiërarchie opzettelijke en onopzettelijke slagen of verwondingen

**89.** Het onderscheid tussen het misdrijf onopzettelijke slagen of verwondingen in en buiten het verkeer zorgt er eveneens voor dat de hiërarchie tussen de misdrijven onopzettelijke en opzettelijke slagen of verwondingen in het gedrang komt.<sup>160</sup>

#### 3.4.1. Constitutieve bestanddelen

**90.** Het moreel bestanddeel van het misdrijf opzettelijke slagen of verwondingen verschilt van het misdrijf onopzettelijke slagen of verwondingen. Bij het misdrijf opzettelijke slagen of verwondingen, dat vervat ligt in artikel 398, lid 1 Strafwetboek, geldt als moreel bestanddeel het algemeen opzet.

**91.** Dit wil zeggen dat beklagde wetens en willens de handelingen moet hebben gesteld.<sup>161</sup> Het materieel bestanddeel is daarentegen hetzelfde als deze van het misdrijf onopzettelijke slagen of verwondingen, namelijk het toebrengen van lichamelijk letsel aan een persoon.<sup>162</sup>

#### 3.4.2. Ongelijkheid door strafmaat

**92.** In de wetsvoorstellen wordt aangekaart dat de beklagde die onopzettelijke slagen of verwondingen heeft veroorzaakt in het verkeer zwaarder wordt bestraft dan de beklagde die opzettelijke slagen of verwondingen veroorzaakt op grond van artikel 398, lid 1 Strafwetboek.<sup>163</sup> Echter is die vergelijking niet helemaal correct. Aangezien het misdrijf onopzettelijke slagen of verwondingen in het verkeer op grond van artikel 420, lid 2 Strafwetboek een verzwarende omstandigheid uitmaakt, dient er ook te worden vergeleken met het misdrijf opzettelijke slagen of verwondingen dat eveneens een verzwarende omstandigheid uitmaakt. Enkel op die manier kan er

---

<sup>158</sup> *Ibid.*

<sup>159</sup> Zie bijlagen I, II en III.

<sup>160</sup> Art. 398, lid 1 Strafwetboek en art. 420, lid 2 Strafwetboek.

<sup>161</sup> Art. 398, lid 1 Strafwetboek en D. DEWANDELEER, "Art. 398 t/m 410 Sw. Opzettelijk doden, niet doodslag genoemd, en opzettelijk toebrengen van lichamelijk letsel" in X., *Postal Memorialis. Lexion strafrecht, strafvordering en bijzondere wetten*, Mechelen, Wolters Kluwer, 160.

<sup>162</sup> Art. 420 Strafwetboek.

<sup>163</sup> Voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St.* Kamer 2007-2008, nr. 52-728/1; voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St.* Senaat 2010-2011, nr. 5-275/1; voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St.* Kamer 2010-2011, nr. 1213/001 en voorstel van wet (S. LAHAYE-BATTHEU e.a.) tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St.* Kamer, 2014 -15, nr. 54-0750/1.

worden beoordeeld of de hiërarchie tussen opzettelijke en onopzettelijke slagen of verwondingen effectief in het gedrang komt. Neem nu bijvoorbeeld artikel 398, lid 2 Strafwetboek. Dit artikel bepaalt dat indien de beklaagde handelt met voorbedachten rade, hij kan worden veroordeeld tot een gevangenisstraf van een maand tot een jaar en tot geldboete van €50 tot €200 (vermeerderd met opdecimen). Dit werkt verzwarend ten opzichte van het misdrijf opzettelijke slagen of verwondingen zoals bepaald in artikel 398, lid 1 Strafwetboek.<sup>164</sup>

**93.** Indien we artikel 420, lid 2 Strafwetboek zouden vergelijken met artikel 398, lid 2 Strafwetboek aangezien het in beide gevallen gaat om een verzwarende omstandigheid, kan er worden geconcludeerd dat de hiërarchie tussen opzettelijke en onopzettelijke slagen of verwondingen weldegelijk in het gedrang komt. Eerst en vooral kent het misdrijf opzettelijke slagen of verwondingen met voorbedachten rade een maximum gevangenisstraf van een jaar. Dit stemt overeen met de maximum gevangenisstraf van het misdrijf in de zin van artikel 420, lid 2 Strafwetboek. Daartegenover staat de minimum gevangenisstraf. Deze is lager bij het misdrijf onopzettelijke slagen of verwondingen in het kader van verkeer. Tot slot zijn de geldboetes hoger bij het misdrijf onopzettelijke slagen of verwondingen in het verkeer dan bij het misdrijf opzettelijke slagen of verwondingen met voorbedachten rade. Artikel 398, lid 2 Strafwetboek maakt echter wel melding van een en-bepaling, in tegenstelling tot artikel 420, lid 2 Strafwetboek. De rechter heeft dus geen keuzemogelijkheid en dient zowel de gevangenisstraf als de geldboete op te leggen.<sup>165</sup>

**94.** Echter is de vergelijking van artikel 420, lid 2 en artikel 398, lid 1 Strafwetboek toch interessant om aan te tonen dat de gekozen strafmaat van artikel 420, lid 2 Strafwetboek niet kan worden verantwoord. Artikel 398, lid 1 Strafwetboek bepaalt dat indien de dader opzettelijk verwondingen of slagen toebrengt, hij wordt gestraft met een gevangenisstraf van 8 dagen tot 6 maanden en/of met een geldboete van €26 tot €100 (vermeerderd met opdecimen).<sup>166</sup> Het artikel maakt geen onderscheid tussen opzettelijke slagen of verwondingen in het verkeer of buiten het verkeer. Dit wil zeggen dat ook misdrijven met betrekking tot opzettelijke slagen of verwondingen in het verkeer onder dit artikel vallen.

**95.** Van belang is te vermelden dat de vergelijking tussen artikel 398, lid 1 en 420, lid 2 Strafwetboek enkel kan worden gemaakt in de context van het verkeer en zonder de gevolgen van artikel 399 e.v. Strafwetboek. Denk maar bijvoorbeeld aan verkeersagressie waarbij een automobilist opzettelijk slagen of verwondingen toebrengt aan een andere automobilist of een voetganger. Er kan worden geconstateerd dat de beklaagde bij het plegen van het misdrijf van onopzettelijke slagen of verwondingen in de zin van artikel 420, lid 2 Strafwetboek een zwaardere straf verkrijgt, dan beklaagde die het misdrijf van opzettelijke slagen of verwondingen in het verkeer pleegt in de zin van artikel 398, lid 1 Strafwetboek. Het misdrijf onopzettelijke slagen of verwondingen kent een maximum gevangenisstraf van een jaar. Indien de slagen of verwondingen opzettelijk werden toegebracht zou de maximum gevangenisstraf zes maanden bedragen. Wat de geldboetes betreft,

---

<sup>164</sup> Art. 398, lid 2 Strafwetboek.

<sup>165</sup> *Ibid.* en art. 420, lid 2 Strafwetboek.

<sup>166</sup> Art. 398, lid 1 Strafwetboek.

deze zijn hoger bij het misdrijf onopzettelijke slagen of verwondingen in het verkeer dan bij het misdrijf opzettelijke slagen of verwondingen.<sup>167</sup>

**96.** Tijdens het interview met bovengenoemde rechtspractici werd eveneens een vraag gesteld omtrent de in het gedrang komende hiërarchie tussen de misdrijven van opzettelijke en onopzettelijke slagen of verwondingen. De rechtspractici waren het er unaniem over eens dat de strengere bestraffing voor het misdrijf onopzettelijke slagen of verwondingen verantwoording kon vinden in de praktijk. Bij het misdrijf opzettelijke slagen of verwondingen bestaan er heel wat verzwarende omstandigheden, zoals werkongeschiktheid of het verlies van een orgaan. In de praktijk is er bijna altijd ietsel mee gemoeid waardoor de basisstrafbaarstelling niet geïsoleerd mag worden gelezen. Aangezien die verzwarende omstandigheden niet kunnen worden teruggevonden in artikel 420, lid 2 Strafwetboek en er dus geen strafverhoging kan plaatsvinden is het niet onlogisch dat dit misdrijf een hogere strafmaat kent.<sup>168</sup>

### 3.5. Handhaving verkeerswetgeving

#### 3.5.1. Vluchtmisdrijf

##### 3.5.1.1. Bijzonder strafrecht

**97.** Artikelen 419 en 420 Strafwetboek liggen vervat in boek II van het Strafwetboek en behoren tot het bijzonder strafrecht. Het bijzonder strafrecht bestaat uit boek II van het Strafwetboek en de bijzondere strafwetten die zich op federaal, regionaal en lokaal niveau bevinden. Een van die bijzondere strafwetten is de Wegverkeerswet van 16 maart 1968. De Wegverkeerswet vormt de basis voor het Belgisch verkeersstrafrecht. De Wegverkeerswet schetst een algemeen kader waarin de wetgever bepaalt welke gedragingen strafbaar worden gesteld en wat de strafmaat is.<sup>169</sup> Het doel van de Wegverkeerswet is het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. Het is net daarom dat er doorheen de jaren enkele wetswijzigingen de revue zijn gepasseerd.<sup>170</sup>

**98.** De Wegverkeerswet behelst een hoofdstuk waarin wordt ingegaan op de strafbepalingen en veiligheidsmaatregelen die van toepassing zijn op ongevallen op een openbare plaats. Onder openbare plaats dient op grond van artikel 28 Wegverkeerswet te worden begrepen, de openbare weg, de terreinen toegankelijk voor het publiek en de niet-openbare terreinen die voor een zeker aantal personen toegankelijk zijn.<sup>171</sup>

##### 3.5.1.2. Verkeersongeval met vluchtmisdrijf

**99.** Artikel 33, §1 Wegverkeerswet bepaalt dat de beklagde die een verkeersongeval met vluchtmisdrijf pleegt een gevangenisstraf van vijftien dagen tot zes maanden en een geldboete van €200 tot €2.000 (vermeerderd met opdecimen), of een van die straffen alleen riskeert. Vluchtmisdrijf wordt door dit artikel gedefinieerd als het nemen van de vlucht om zich aan de dienstige vaststellingen te onttrekken, zelfs wanneer het ongeval niet aan beklagde' schuld te wijten is.<sup>172</sup> In tegenstelling tot de artikelen 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek, is het moreel bestanddeel

---

<sup>167</sup> *Ibid.* en art. 420, lid 2 Strafwetboek.

<sup>168</sup> Zie bijlagen I en II.

<sup>169</sup> Wet 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, *BS* 27 maart 1968.

<sup>170</sup> S. VANDROMME, "Quelle peine est la plus lourde: la prison ou la déchéance du droit de conduire à titre de peine de substitution?" *Circulation responsabilité assurances*, 5, 287-289.

<sup>171</sup> Art. 28 wet 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, *BS* 27 maart 1968.

<sup>172</sup> Art. 33, §1, wet 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, *BS* 27 maart 1968.

van het vluchtmisdrijf het algemeen opzet. Dit blijkt uit de bewoordingen "zich onttrekken aan de dienstige vaststellingen". Het algemeen opzet bestaat zodra de wil gepaard gaat met het bewustzijn dat de onwettige daad wordt gesteld, zelfs bij afwezigheid van intentie.<sup>173</sup> Het moreel bestanddeel moet aanwezig zijn op het ogenblik van de vlucht.<sup>174</sup>

**100.** Zoals in titel 3.4.2 reeds werd aangehaald, is het in beginsel niet logisch om een misdrijf met een verzwarende omstandigheid te vergelijken met een misdrijf waar geen verzwarende omstandigheid worden aangenomen. Artikelen 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek, waar verzwarende omstandigheden worden aangenomen, kunnen dus in beginsel niet worden vergeleken met artikel 33, §1 Wegverkeerswet, waar geen verzwarende omstandigheden worden aangenomen en in feite een vluchtmisdrijf bij een materieel verkeersongeval is. Echter voorziet artikel 33, §2 Wegverkeerswet in een verzwarende omstandigheid.<sup>175</sup> Het is dan ook dat artikel dat zal worden vergeleken met de artikelen 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek.

**101.** Artikel 33, §2, lid 1 Wegverkeerswet bepaalt dat indien het verkeersongeval voor een ander slagen of verwondingen teweegbrengt, de schuldige wordt gestraft met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot drie jaar en met een geldboete van €400 tot €5.000 (vermeerderd met opdecimen), of met een van die straffen alleen. Tevens wordt het verval van het recht tot besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste drie maanden en ten hoogste vijf jaar of levenslang uitgesproken.<sup>176</sup>

**102.** Artikel 420, lid 2 Strafwetboek heeft eveneens betrekking op onopzettelijke slagen of verwondingen bij een verkeersongeval. Nochtans valt op dat de maximum gevangenisstraf en geldboete minder hoog is voor het misdrijf zoals bepaald in artikel 420, lid 2 Strafwetboek, namelijk een jaar gevangenisstraf en €1.000 (vermeerderd met opdecimen) geldboete.<sup>177</sup>

**103.** Daar tegenover staat artikel 33, §2, lid 2 Wegverkeerswet Dit artikel bepaalt dat indien het verkeersongeval voor een ander de dood tot gevolg heeft, de schuldige wordt gestraft met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot vier jaar en met een geldboete van €400 tot €5.000 (vermeerderd met opdecimen), of met een van die straffen alleen. Ook in dit geval wordt het verval van het recht tot besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste drie maanden en ten hoogste vijf jaar of levenslang uitgesproken.<sup>178</sup>

**104.** Artikel 419, lid 2 Strafwetboek ligt in het verlengde van het artikel 33, §2, lid 2 Wegverkeerswet aangezien het artikel eveneens betrekking heeft op de onopzettelijke doding bij een verkeersongeval. Echter ligt de maximum gevangenisstraf hoger bij artikel 419, lid 2 Strafwetboek, dan bij artikel 33, §2, lid 2 Wegverkeerswet. De maximum geldboete is daarentegen wel hoger bij het misdrijf op grond van artikel 33, §2, lid 2 Wegverkeerswet.<sup>179</sup>

---

<sup>173</sup> P. LAMBERT, "Vluchtmisdrijf" in X., *Postal Mermorialis. Lexicon strafrecht, strafvordering en bijzondere wetten*, V 208/01 – V 208/82.

<sup>174</sup> Art. 33 wet 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, BS 27 maart 1968.

<sup>175</sup> *Ibid.*, §2.

<sup>176</sup> *Ibid.*, §2, lid 1.

<sup>177</sup> Art. 420, lid 2 Strafwetboek.

<sup>178</sup> Art. 33, §2, lid 2 wet 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, BS 27 maart 1968.

<sup>179</sup> *Ibid.*; Art. 419, lid 2 Strafwetboek.

### 3.5.1.3. Geen logische keuze voor de strafmaat

**105.** Er kan dus worden geconcludeerd dat wat artikel 33, §2, lid 2 Wegverkeerswet en artikel 419, lid 2 Strafwetboek betreft, het eigenaardig is dat een verkeersongeval waarbij vluchtmisdrijf mee gemoeid is en de dood van een ander tot gevolg heeft, minder hoge gevangenisstraffen voorziet dan het misdrijf waarbij de "loutere" onopzettelijke doding bij een verkeersongeval wordt bestraft. In beide gevallen worden verzwarende omstandigheden aangenomen, echter is de keuze van strafmaat niet logisch. Doordat het strafwetboek een hogere gevangenisstraf voorziet voor de onopzettelijke doding bij een verkeersongeval dan een verkeersongeval dat de dood van een ander tot gevolg heeft waarbij vluchtmisdrijf wordt gepleegd, zoals bepaald in de Wegverkeerswet, is er sprake van ongelijkheid. Dit heeft tot gevolg dat de schuldige die een verkeersongeval pleegt in de zin van artikel 33, §2, lid 2 Wegverkeerswet minder zwaar kan worden bestraft dan de schuldige die een verkeersongeval pleegt in de zin van artikel 419, lid 2 Strafwetboek. Dit terwijl in beiden gevallen verzwarende omstandigheden worden aangenomen, namelijk de dood van een ander en het feit dat het misdrijf werd gepleegd in het verkeer.<sup>180</sup>

**106.** Het zou logischer zijn dat een misdrijf waarvan het moreel bestanddeel het algemeen opzet inhoudt, een hogere strafmaat zou kennen dan een misdrijf waarvan het moreel bestanddeel de onachtzaamheid uitmaakt.

**107.** Indien is voldaan aan de constitutieve bestanddelen van beide misdrijven zullen deze gezamenlijk worden opgeworpen voor de politierechtbank. Dit brengt met zich mee dat op grond van artikel 65, lid 1 Strafwetboek er kan worden gesproken van een misdrijf dat de opeenvolgende en voortgezette uitvoering is van eenzelfde misdadig opzet. In dit geval zal enkel de zwaarste straf worden uitgesproken, zijnde de straf zoals bepaald in artikel 419, lid 2 Strafwetboek.<sup>181</sup> Het is dan ook dit argument dat zal worden opgeworpen door de tegenhangers van de afschaffing of verfijning van artikel 419, lid 2 Strafwetboek. Dit is tevens het argument dat werd opgeworpen door de rechtspractici waarbij ik een interview heb afgenomen.<sup>182</sup>

## 3.5.2. De straf van het rijverbod

### 3.5.2.1. Facultatief verval tot sturen

**108.** De straf van het rijverbod, oftewel het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig, is een straf die de rechter kan opleggen bij de in artikel 38, §1 Wegverkeerswet genoemde gevallen.<sup>183</sup> Aangezien de rechter hier niet toe verplicht is, wordt ook wel gesproken van het facultatief verval van het recht tot sturen.<sup>184</sup> Indien de rechter de straf van het rijverbod uitspreekt, dient de veroordeelde diens rijbewijs in te leveren en mag hij gedurende een periode die wordt opgelegd door de rechter geen motorvoertuig besturen. Enkele van de gevallen waar de rechter de mogelijkheid heeft tot het opleggen van het verval van het recht tot sturen zijn het plegen van vluchtmisdrijf in de zin van artikel 33, §1 en §3, 1<sup>o</sup> Wegverkeerswet, het misdrijf van rijden onder

---

<sup>180</sup> *Ibid.*

<sup>181</sup> Art. 65, lid 1 Strafwetboek.

<sup>182</sup> Zie bijlagen I, II en III.

<sup>183</sup> L. BREWAEYS, "Ruimere waaier aan bestraffingsmogelijkheden voor verkeersmisdrijven na Potpourri II", *VAV-CRA* 2016/3, 10.

<sup>184</sup> Art. 38, §1 wet betreffende de politie over het wegverkeer, *BS* 27 maart 1968 en L. BREWAEYS en M. STERKENS, "Verval van het recht tot sturen" in X., *Bestendig Handboek Verkeer*, Mechelen, Wolters Kluwer, III.7 – 3.

invloed van alcohol in de zin van artikel 34, §1 Wegverkeerswet, maar ook wanneer de beklagde wordt veroordeeld wegens een verkeersongeval te wijten aan diens persoonlijk toedoen met de dood of verwonding tot gevolg.<sup>185</sup> Een verkeersongeval te wijten aan diens persoonlijk toedoen met de dood of verwondingen tot gevolg betreft het misdrijf van onopzettelijke doding of onopzettelijke slagen of verwondingen.<sup>186</sup>

#### 3.5.2.2. Verplicht verval tot sturen

**109.** Naast het feit dat de rechter de mogelijkheid heeft tot het opleggen van het rijverbod, heeft deze ook de verplichting om dit te doen in de gevallen bij artikel 38, §2 Wegverkeerswet bepaald.<sup>187</sup> Artikel 38, §2, lid 1 Wegverkeerswet bepaalt dat indien de rechter de beklagde tegelijkertijd veroordeelt voor een overtreding van artikel 419 Strafwetboek en een overtreding van de artikelen 29, §1 en §3, 34, §2, 35 of 37bis, §1 Wegverkeerswet het verval van het recht tot sturen wordt uitgesproken voor een duur van ten minste drie maanden.<sup>188</sup> Verder bepaalt artikel 38, §2, lid 3 Wegverkeerswet dat indien beklagde tegelijkertijd wordt veroordeeld wegens een overtreding van artikel 419 Strafwetboek en wegens een overtreding van de artikelen 36 of 37bis, §2 Wegverkeerswet, het verval van het recht tot sturen wordt uitgesproken voor een minimumperiode van een jaar.<sup>189</sup> Tot slot vermeldt artikel 38, §2, lid 5 Wegverkeerswet dat het verval van het recht tot sturen dient te worden uitgesproken voor een periode van ten minste zes maanden indien de rechter veroordeelt wegens een overtreding van artikel 420 Strafwetboek en wegens een overtreding van de artikelen 36 of 37bis, §2 Wegverkeerswet.<sup>190</sup>

**110.** In tegenstelling tot artikel 38, §1, 5° Wegverkeerswet, is de rechter eveneens verplicht tot het opleggen van het verval van het recht tot sturen indien er sprake is van een verkeersongeval met vluchtmisdrijf dat de dood, slagen of verwondingen tot gevolg heeft op grond van artikel 33, §2 Wegverkeerswet.<sup>191</sup>

#### 3.5.2.3. Ongelijkheid door bijkomende straf van verval van het recht tot sturen

**111.** Zoals bovenstaand reeds werd uiteengezet heeft de rechter bij het misdrijf onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen in het verkeer de mogelijkheid om het recht op het verval van sturen uit te spreken.<sup>192</sup> Indien echter de beklagde zowel voor het misdrijf onopzettelijke doding of onopzettelijke slagen of verwondingen in het verkeer, als voor een misdrijf in de zin van artikel 38, §2, lid 1, lid 3 en lid 5 en artikel 33, §2 Wegverkeerswet wordt veroordeeld, moet het recht op het verval van sturen verplicht worden opgelegd.<sup>193</sup> Dit brengt met zich mee dat er een ongelijkheid kan ontstaan tussen de misdrijven onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen in het verkeer en buiten het verkeer.<sup>194</sup>

---

<sup>185</sup> Art. 38, §1, 1°, 2°, 5° wet betreffende de politie over het wegverkeer, BS 27 maart 1968

<sup>186</sup> Art. 419, lid 2 Strafwetboek; art. 420, lid 2, Strafwetboek en L. BREWAEYS en M. STERKENS, "Verval van het recht tot sturen" in X., *Bestendig Handboek Verkeer*, Mechelen, Wolters Kluwer, III.7 – 3.

<sup>187</sup> Art. 38, §2 wet betreffende de politie over het wegverkeer, BS 27 maart 1968.

<sup>188</sup> *Ibid.*, §2, lid 1.

<sup>189</sup> *Ibid.*, §2, lid 3.

<sup>190</sup> *Ibid.*, §2, lid 5.

<sup>191</sup> *Ibid.*, art. 33, §2.

<sup>192</sup> *Ibid.*, art. 38, §1.

<sup>193</sup> *Ibid.*, art. 38, §2.

<sup>194</sup> Art. 419 Strafwetboek en art. 420 Strafwetboek.

**112.** Indien het misdrijf onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen buiten het verkeer plaatsvindt, kan het recht tot het verval van sturen logischerwijze niet worden opgelegd aangezien het misdrijf niet plaatsvindt in het verkeer. Dit brengt met zich mee dat de beklaagde die een verkeersongeval pleegt met onopzettelijke slagen, verwondingen of de dood tot gevolg, zwaarder wordt bestraft dan de beklaagde die een ongeval pleegt met onopzettelijke slagen, verwondingen of de dood tot gevolg buiten het verkeer. De zwaardere bestraffing zit zich eerst en vooral in de verhoogde strafmaat van artikel 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek. Verder kan er ook worden gesproken van een zwaardere bestraffing omwille van het verplicht of facultatief opleggen van de bijkomende straf van het verval van het recht tot sturen. Verkeersmisdrijven kennen dus niet louter een strafverzwaring wat de gevangenisstraffen en de geldboetes betreft, maar namelijk ook als bijkomende straf, het verval van het recht tot sturen.

### 3.6. Prejudiciële vraag aan het Grondwettelijk Hof

#### 3.6.1. De door de eiser gestelde prejudiciële vragen

**113.** Het Hof van Cassatie heeft met het arrest *de dato* 27 oktober 2020 een prejudiciële vraag gesteld aan het Grondwettelijk Hof met betrekking tot artikel 419 Strafwetboek.<sup>195</sup> In *casu* werd de eiser bestraft overeenkomstig artikel 419, lid 2 Strafwetboek. In het arrest werpt de eiser als middel op dat de artikelen 419 en 420 Strafwetboek een schending vormen van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet en artikel 49.3 van het Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie.<sup>196</sup> Volgens de eiser zou er sprake zijn van een schending omwille van het feit dat de bestraffing van het misdrijf onopzettelijke doding veel zwaarder is wanneer de onopzettelijke doding wordt veroorzaakt door een verkeersongeval dan wanneer dat niet het geval is. Dit standpunt werd sterk gemaakt door de argumentatie dat niemand kan voorzien of het onopzettelijk handelen van de eiser aanleiding zal geven tot het overlijden van het slachtoffer.

**114.** De eiser vraagt aan het Hof van Cassatie om drie prejudiciële vragen aan het Grondwettelijk Hof te stellen. De eerste prejudiciële vraag heeft betrekking op artikel 419 Strafwetboek dat mogelijks de artikelen 10 en 11 van de Grondwet en artikel 49.3 van het Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie schendt. Er wordt geargumenteed dat als een persoon wordt vervolgd wegens onopzettelijke doding hij hoogstens kan worden veroordeeld tot een gevangenisstraf van twee jaar, terwijl een persoon die vervolgd wordt wegens onopzettelijke doding in het kader van een verkeersongeval tot meer dan het dubbele kan worden veroordeeld. Dit terwijl de fout in hoofde van de beide personen eenzelfde onopzettelijk karakter heeft en aanleiding geeft tot eenzelfde gevolg, namelijk een overlijden. Verder kan de persoon die wordt vervolgd wegens onopzettelijke doding in het kader van een verkeersongeval een straf oplopen waardoor de strafuitvoering beoordeeld wordt door de strafuitvoeringsrechtbank terwijl zulks voor de persoon die het misdrijf van onopzettelijke doding buiten het misdrijf pleegt, nooit het geval zal zijn.<sup>197</sup> Het strafonderscheid dat wordt gemaakt tussen het misdrijf van onopzettelijke doding in en buiten het verkeer steunt niet op redelijke en objectieve gronden.<sup>198</sup>

---

<sup>195</sup> Cass. 27 oktober 2020, AR P.20.0432.N, VAV 2021, afl. 2, 53.

<sup>196</sup> Art. 10 Gw.; Art. 11 Gw en art. 49.3 Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie, *Pb. C.* 83, 30 maart 2010.

<sup>197</sup> Art. 34quater, 1° Strafwetboek.

<sup>198</sup> Cass. 27 oktober 2020, AR P.20.0432.N, VAV 2021, afl. 2, 53. 9.



**115.** De tweede prejudiciële vraag betreft de vraag naar de schending van artikel 10 en 11 van de Grondwet en artikel 49.3 Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie door de artikelen 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek. De eiser argumenteert dat een persoon die wordt vervolgd wegens onopzettelijke doding in het kader van een verkeersongeval kan worden veroordeeld tot een gevangenisstraf van vijf jaar en een persoon die wordt vervolgd wegens het onopzettelijk toebrengen van slagen of verwondingen in het kader van een verkeersongeval kan worden veroordeeld tot maximaal een jaar gevangenisstraf. Dit terwijl de fout in hoofd van beide personen eenzelfde onopzettelijk karakter heeft en aanleiding geeft tot een gevolg hetwelk volstrekt onafhankelijk is van de voorzienbaarheid van beide categorieën van personen. Verder haalt de eiser aan dat gelijke of gelijkwaardige handelingen van dezelfde personen op verschillende wijze worden behandeld enkel ten gevolge van omstandigheden. De gevolgen kunnen zowel voor onopzettelijke doding, als voor onopzettelijke slagen of verwondingen uiterst zwaar zijn. Bij onopzettelijke slagen of verwondingen wordt het voorbeeld gegeven van het slachtoffer dat levenslang als ernstig mindervalide persoon door het leven moet gaan. De gevolgen van beide categorieën van personen kunnen namelijk uiterst zwaar zijn waardoor het onderscheid in straf niet wettig verantwoord wordt.<sup>199</sup>

**116.** De derde prejudiciële vraag die door de eiser wordt voorgelegd aan het Hof van Cassatie betreft eveneens de mogelijke schending van de artikelen 10 en 11 van de grondwet en artikel 49.3 van het Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie door het tweede lid van artikel 419 en 420 Strafwetboek. Indien een persoon wordt vervolgd wegens onopzettelijke doding in het kader van een verkeersongeval, kan deze worden veroordeeld tot een gevangenisstraf van vijf jaar, terwijl het misdrijf van onopzettelijke doding buiten het verkeer een bestraffing kent van een gevangenisstraf van twee jaar. Wat het misdrijf van onopzettelijke slagen of verwondingen in het kader van een verkeersongeval betreft, deze kent een bestraffing van maximum een jaar gevangenisstraf, terwijl het onopzettelijk toebrengen van slagen of verwondingen buiten het verkeer een gevangenisstraf kan worden opgelegd van maximum zes maanden. Dit heeft tot gevolg dat het misdrijf van onopzettelijke doding in het kader van een verkeersongeval een strafverzwaring inhoudt door het strafmaximum te vermenigvuldigen met een factor van 2,5 ten overstaan van het basisfeit zoals bepaald in artikel 419, lid 1 Strafwetboek. Terwijl het misdrijf van onopzettelijke slagen of verwondingen in het kader van een verkeersongeval een maximale strafverzwaring betekent van een vermenigvuldiging met een factor 2 ten overstaan van het basisfeit zoals bepaald in artikel 420, lid 1 Strafwetboek.<sup>200</sup>

### 3.6.2. De door het Hof van Cassatie gestelde prejudiciële vraag

**117.** Het Hof van Cassatie oordeelde op de tweede en derde prejudiciële vraag dat de rechtstoestand van een persoon die door een gebrek aan voorzichtigheid of voorzorg de dood van een ander veroorzaakt niet valt te vergelijken met de rechtstoestand van een persoon die door een gebrek aan voorzichtigheid of voorzorg slechts slagen of verwondingen veroorzaakt. De tweede en derde vraag werden dan ook niet voorgelegd aan het Grondwettelijk Hof.<sup>201</sup>

---

<sup>199</sup> *Ibid.*, 9-10.

<sup>200</sup> *Ibid.*, 10.

<sup>201</sup> *Ibid.*, 11.

**118.** Verder bepaalde het Hof van Cassatie dat de eerste prejudiciële vraag wel kon worden voorgelegd aan het Grondwettelijk Hof op grond van artikel 26, §1, 3° en §2, lid 1 Bijzondere wet op het Grondwettelijk Hof.<sup>202</sup> Op 9 november 2020 ontving het Grondwettelijk Hof de prejudiciële vraag betreffende artikel 419 van het Strafwetboek. Het Hof van Cassatie heeft de prejudiciële vraag echter wel geherformuleerd.<sup>203</sup>

**119.** Het Grondwettelijk Hof heeft vooralsnog geen uitspraak gedaan over de prejudiciële vraag waardoor het oordeel van het Grondwettelijk Hof niet mee in overweging kan worden genomen in deze bijdrage. Zoals in titel 3.1 reeds werd aangegeven heeft meester Meese het arrest becommentarieerd. Hij volgt de redenering van meesters Souidi en is van mening dat het vaststellen van een schending van het gelijkheidsbeginsel in dit arrest moeilijk te vermijden zal zijn. Meester Meese geeft aan dat het wellicht beter zou zijn geweest om de strengere bestraffing van de onopzettelijke doding bij een verkeersongeval slechts toepasselijk te maken als er sprake is van een specifieke verzwarende omstandigheid, zoals het rijden onder invloed. Hij verwijst hiervoor naar het Nederlands recht, waarbij de maximale gevangenisstraf drie jaar bedraagt, maar kan oplopen tot zes jaar indien er sprake is van roekeloosheid als schuldvorm en tot negen jaar bij roekeloos rijden onder invloed van alcohol.<sup>204</sup> Het Nederlands recht zal in hoofdstuk 0 uitvoerig worden besproken.

**120.** In het Belgisch recht kan zo'n soortgelijk systeem worden gevonden bij de bijkomende straf van het verval van het recht tot sturen. Het is namelijk zo dat wanneer het misdrijf van onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen wordt gecombineerd met onder andere alcoholintoxicatie of dronkenschap, de periode van de vervallenverklaring van het recht tot sturen wordt verhoogd. Voor de onopzettelijke doding wordt de minimumperiode verhoogd tot drie maanden of een jaar. Voor het onopzettelijk toebrengen van slagen of verwondingen wordt de minimumperiode verhoogd tot zes maanden.<sup>205</sup> Ook de maximumperiode van de vervallenverklaring van het recht tot sturen kan worden verhoogd tot meer dan vijf jaar of levenslang bij een combinatie van misdrijven.

**121.** Tijdens het interview met de politierechter werd duidelijk dat dit volgens haar niet de meest optimale en werkbare oplossing is. De misdrijven uit de wegverkeerswet, zoals alcoholintoxicatie of dronkenschap zijn geen verzwarende omstandigheden, maar autonome misdrijven. De autonome misdrijven moeten worden behouden want alcoholintoxicatie hoeft niet altijd te worden gecombineerd met een dodelijk verkeersongeval of een verkeersongeval waarbij aan een ander lichamelijk letsel wordt toegebracht. Tevens is het verkeersongeval dat de dood tot gevolg heeft of waarbij lichamelijk letsel wordt toegebracht een verzwarende omstandigheid van het autonoom misdrijf en niet andersom. Het is bijgevolg onjuist en vergt overbodig werk om een artikel te voorzien van verzwarende omstandigheden die bestaan uit alle autonome misdrijven uit het Wegverkeerswet.<sup>206</sup>

---

<sup>202</sup> Art. 26, §1, 3° en §2, lid 1 Bijzondere wet op het Grondwettelijk Hof, BS 7 januari 1989.

<sup>203</sup> *Ibid.*, 11 en GwH hangende zaak, rolnr. 7461.

<sup>204</sup> J. MEESE, *Cassatie stelt prejudiciële vraag over bestraffing onopzettelijke doding bij verkeersongeval*, 1 november 2020, <https://joachimmeese.be/criminis/prejudiciële-vraag-bestrafing-onopzettelijke-doding-verkeersongeval/>.

<sup>205</sup> Art. 38, §2, lid 1, lid 3 en lid 5 wet 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, BS 27 maart 1968.

<sup>206</sup> Zie bijlage I.

### 3.7. Schema

Huidig Belgisch recht			Wetsvoorstel 12 februari 2020		
wetsbepaling	misdrijf	straf	wetsbepaling	misdrijf	straf
Artikel 419, lid 1 Strafwetboek	Onopzettelijk doden	Gevangenisstraf van drie maanden tot twee jaar en met een geldboete van €50 tot €1.000 (maal opdecimen)	Artikel 107 Strafwetboek	Doden door een ernstig gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid	Niveau 2: gevangenisstraf van een jaar tot ten hoogste drie jaar
Artikel 419, lid 2 Strafwetboek	Onopzettelijk doden als gevolg van een verkeersongeval	Gevangenisstraf van drie maanden tot vijf jaar en een geldboete van €50 tot €2.000 (maal opdecimen)	Artikel 108 Strafwetboek	Dodelijk verkeersongeval door een ernstig gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid	Gevangenisstraf van drie maanden tot vijf jaar en een geldboete van €50 tot €2.000 (maal opdecimen)
Artikel 420, lid 1 Strafwetboek	Onopzettelijk slagen of verwondingen toebrengen	Gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en/of een geldboete van €50 tot €500 (maal opdecimen)	Artikel 202 Strafwetboek	Veroorzaken van een integriteitsaantasting door een ernstig gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid	Gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en/of een geldboete van €50 tot €500 (maal opdecimen)
Artikel 420, lid 2 Strafwetboek	Onopzettelijk slagen of verwondingen toebrengen als gevolg van een verkeersongeval	Gevangenisstraf van acht dagen tot een jaar en/of een geldboete van €50 tot €1.000 (maal opdecimen)	Artikel 203 Strafwetboek	Veroorzaken van een integriteitsaantasting in een verkeersongeval door een ernstig gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid	Gevangenisstraf van acht dagen tot een jaar en/of een geldboete van €50 tot €1.000 (maal opdecimen)

## II. Vergelijking met het Nederlands strafrecht

### 1. Strafbaarstelling in Nederland

#### 1.1. Inleiding

**122.** Het Nederlands recht bevat eveneens een bepaling die betrekking heeft op ongevallen in het verkeer met de dood of lichamelijk letsel tot gevolg. In tegenstelling tot het Belgisch recht is deze bepaling niet terug te vinden in het Wetboek van Strafrecht, maar in het Wegenverkeerswet, namelijk artikel 6.<sup>207</sup> De geschiedenis van het verkeersrecht toont aan dat dit niet altijd het geval is geweest. Voor de totstandkoming van de eerste Wegenverkeerswet, namelijk de Wegenverkeerswet van 1935 werd het misdrijf strafbaar gesteld in artikel 307 en 308 van het Wetboek van Strafrecht. De artikelen 307 en 308 Wetboek van Strafrecht zijn van toepassing op de dader die schuld treft bij handelingen die leiden tot de dood van een ander of lichamelijk letsel veroorzaken.<sup>208</sup> Vandaag de dag is het alsnog mogelijk om ongevallen die in het verkeer voorkomen en die de dood van een ander tot gevolg hebben of lichamelijke letsels toebrengen, onder de artikelen 307 en 308 Wetboek van Strafrecht te laten vallen.

#### 1.2. Relevante wetsbepalingen

**123.** De relevante wetsbepalingen luiden als volgt;

- Artikel 5a Wegenverkeerswet:

“Het is een ieder verboden opzettelijk zich zodanig in het verkeer te gedragen dat de verkeersregels in ernstige mate worden geschonden, indien daarvan levensgevaar of gevaar voor zwaar lichamelijk letsel voor een ander te duchten is. Als zodanige verkeersgedragingen kunnen de volgende gedragingen worden aangemerkt:

- a. onvoldoende rechts houden op onoverzichtelijke plaatsen;
- b. gevaarlijk inhalen;
- c. negeren van een rood kruis;
- d. over een vluchtstrook rijden waar dit niet is toegestaan;
- e. inhalen voor of op een voetgangersoversteekplaats;
- f. niet verlenen van voorrang;
- g. overschrijden van de krachtens deze wet vastgestelde maximumsnelheid;
- h. zeer dicht achter een ander voertuig rijden;
- i. door rood licht rijden;

---

<sup>207</sup> Art. 6 Wegenverkeerswet 1994.

<sup>208</sup> Art. 307 en 308 Wetboek van Strafrecht.

**j.** tegen de verkeersrichting inrijden;

**k.** tijdens het rijden een mobiel elektronisch apparaat vasthouden;

**l.** niet opvolgen van verkeersaanwijzingen van daartoe op grond van deze wet bevoegde personen;

**m.** overtreden van andere verkeersregels van soortgelijk belang als die onder a tot en met l genoemd.

Bij de toepassing van het eerste lid wordt mede in aanmerking genomen de mate waarin de verdachte verkeerde in de toestand, bedoeld in artikel 8, eerste, tweede, derde, vierde of vijfde lid.”

- Artikel 6 Wegenverkeerswet:

“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 Wegenverkeerswet

“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.

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.

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

Indien de schuldige verkeerde in de toestand, bedoeld in artikel 8, eerste, tweede, derde, vierde of vijfde lid, dan wel na het feit niet heeft voldaan aan een bevel, gegeven krachtens artikel 163, tweede, zesde, zevende of negende lid, kunnen de in het eerste en tweede lid bepaalde gevangenisstraffen met de helft worden verhoogd.”

- Artikel 176, lid 1 Wegenverkeerswet

“Overtreding van artikel 5a wordt gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste twee jaren of geldboete van de vierde categorie.”

- Artikel 307 Wetboek van Strafrecht:

“Hij aan wiens schuld de dood van een ander te wijten is, wordt gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste twee jaren of geldboete van de vierde categorie.

Indien de schuld bestaat in roekeloosheid, wordt hij gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste vier jaren of geldboete van de vierde categorie.”

- Artikel 308 Wetboek van Strafrecht

“Hij aan wiens schuld te wijten is dat een ander zwaar lichamelijk letsel bekommt of zodanig lichamelijk letsel dat daaruit tijdelijke ziekte of verhindering in de uitoefening van zijn ambts- of beroepsbezigheden ontstaat, wordt gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste een jaar of geldboete van de vierde categorie.

Indien de schuld bestaat in roekeloosheid, wordt hij gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste twee jaren of geldboete van de vierde categorie.”

### 1.3. Wegenverkeerswet

**124.** Het Nederlands recht bepaalt in het Wegenverkeerswet enkele gedragsregels die van toepassing zijn in het verkeer. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen artikel 5a, lid 1 en artikel 6 van die wet.

#### 1.3.1. Opzettelijk schenden van de gedragsregels in het verkeer

**125.** Artikel 5a, lid 1 Wegenverkeerswet heeft betrekking op het opzettelijk niet-naleven van de gedragsregels in het verkeer zodat gevaar voor het leven of gevaar voor zwaar lichamelijk letsel voor een ander te duchten is. Het artikel vermeldt enkele voorbeelden van verkeersgedragingen die hieronder vallen. Enkele van de verkeersgedragingen zijn het onvoldoende rechts houden op onoverzichtelijke plaatsen, gevaarlijk inhalen, het negeren van een rood kruis, over een vluchtstrook rijden waar dit niet is toegestaan en geen voorrang verlenen.<sup>209</sup>

#### 1.3.2. Schuld bij een verkeersongeval

**126.** Artikel 6 Wegenverkeerswet heeft betrekking op het verkeersongeval door schuld waarbij een ander wordt gedood of waardoor aan een ander zwaar lichamelijk letsel wordt toegebracht of zodanig lichamelijk letsel dat daaruit tijdelijke ziekte of verhinderen in de uitoefening van de normale bezigheden ontstaat.<sup>210</sup>

##### 1.3.2.1. Bestanddelen van art. 6 Wegenverkeerswet

**127.** Het delict in de zin van artikel 6 Wegenverkeerswet heeft vier bestanddelen waaraan moet worden voldaan alvorens de dader strafbaar kan worden gesteld op grond van artikel 175 Wegenverkeerswet. De vier bestanddelen zijn: eenieder die aan het verkeer deelneemt, het

---

<sup>209</sup> Art. 5a Wegenverkeerswet 1994.

<sup>210</sup> Art. 6 Wegenverkeerswet 1994.

verkeersongeval, de dood en het lichamelijk letsel en de schuld. Naast deze bestanddelen vereist artikel 6 Wegenverkeerswet een dubbele causaliteit.<sup>211</sup> De dubbele causaliteit slaat op de causaliteit tussen de schuld en het verkeersongeval en de causaliteit tussen het verkeersongeval en het letsel. Het letsel betreft de dood of het zwaar lichamelijk letsel.<sup>212</sup>

#### 1.3.2.1.1. Eenieder die aan het verkeer deelneemt

**128.** Bij het ontstaan van artikel 6 Wegenverkeerswet 1994 werd de inhoud overgenomen van artikel 36 Wegenverkeerswet 1935, behoudens enkele aanpassingen. Het toenmalig artikel bepaalde dat alleen de bestuurder van een motorvoertuig vervolgbaar was. Door de komst van de Wegenverkeerswet 1994 kwam hier verandering in. Artikel 6 Wegenverkeerswet 1994 bepaalt namelijk dat eenieder die deelneemt aan het verkeer vervolgbaar is. Hierdoor verkrijgt het artikel een ruimere formulering. Concreet betekent dit dat buiten het strafbaar stellen van de bestuurders van een auto, vrachtwagen of bromfiets, nu ook fietsers, voetgangers, mede-inzittenden en ruiters als deelnemers van het verkeer worden beschouwd. De rechtspraak maakt de ruime formulering van het begrip verkeersdeelnemer in de zin van artikel 6 Wegenverkeerswet 1994 duidelijk aan de hand van volgende voorbeelden:

- een persoon die zijn handrem van de auto vergeet op te zetten en daardoor een verkeersongeval veroorzaakt;<sup>213</sup>
- een persoon die op de passagiersplaats zit en de handrem aantrekt en een verkeersongeval veroorzaakt;<sup>214</sup>
- diegene die het portier opent nadat hij zijn auto parkeerde en daarbij een verkeersongeval veroorzaakt.<sup>215</sup>

##### a. Deelnemen

**129.** Deelnemen aan het verkeer veronderstelt een directe betrokkenheid. Dit kan ook een nalaten zijn. Denk hierbij aan een voetganger die midden op een kruispunt staat waardoor een automobilist dient uit te wijken en een dodelijk ongeluk veroorzaakt.<sup>216</sup>

##### b. Plaats van het ongeval

**130.** De wetgever heeft zich hier bij het ontwerpen van artikel 6 Wegenverkeerswet niet over uitgesproken. Echter veronderstelt het begrip verkeer een min of meer openbaar karakter van de ruimte. Een tractor die op zijn eigen terrein rijdt is dus bijgevolg geen verkeersdeelnemer. Aangezien de wetgever verkoos om dit niet te definiëren, dient de rechtspraak de grens te bepalen.<sup>217</sup>

##### c. Bewijs

**131.** Aan de bestuurders van een motorvoertuig worden hoge kwaliteitseisen gesteld, terwijl bij de overige verkeersdeelnemers zoals voetgangers, lage kwaliteitseisen worden gesteld. Concreet betekent dit dat er van voetgangers niet dezelfde verkeersinzichten mag worden verwacht dan bij

---

<sup>211</sup> M.E. PONTIER, *Dood door schuld in het verkeer*, Amersfoort, Celsus juridische uitgeverij, 2015, 19.

<sup>212</sup> *Ibid.*

<sup>213</sup> J. REMMELINK, *Hoofdwegen door het verkeersrecht*, Deventer, Kluwer 2012, 65.

<sup>214</sup> Hoge Raad 30 augustus 2005, ECLI:NL:HR:2005:AT7292, *Nederlandse Jurisprudentie* 2005, 542.

<sup>215</sup> Hoge Raad 21 oktober 2003, ECLI:NL:HR2003:AL3411, *VR* 2004, 36.

<sup>216</sup> M.E. PONTIER, *Dood door schuld in het verkeer*, Amersfoort, Celsus juridische uitgeverij, 2015, 21.

<sup>217</sup> A.E. HARTEVELD en H.G.M. KRABBE, *De Wegenverkeerswet 1994*, Deventer, Gouda Quint, 2009, 125 en 126.

automobilisten. Het bewijs van schuld zal moeilijker te leveren zijn bij een voetganger in tegenstelling tot de automobilist.<sup>218</sup>

#### 1.3.2.1.2. Het verkeersongeval

**132.** In artikel 36 Wegenverkeerswet 1935 werd er gesproken van vier onderscheiden gevallen, namelijk de botsing, de aanrijding, de overrijding of de handeling ter voorkoming van een botsing, aan- of overrijding.<sup>219</sup> In artikel 6 Wegenverkeerswet 1994 worden de vier onderscheiden gevallen samengebracht tot het begrip verkeersongeval. In beginsel gaf de memorie van toelichting weer dat het samenvoegen van de vier onderscheiden gevallen geen inhoudelijke wijzigingen teweegbracht.<sup>220</sup> Echter is op te merken dat er onder het huidige artikel 6 Wegenverkeerswet 1994 bepaalde situaties vallen die niet onder artikel 36 Wegenverkeerswet 1935 konden worden geklasseerd. Denk dan bijvoorbeeld aan twee voetgangers die een verkeersongeval veroorzaken.<sup>221</sup>

**133.** Het begrip verkeersongeval is zeer ruim. Er kan sprake zijn van een verkeersongeval indien het voertuig hard in contact komt met de grond, meestal de weg, maar ook indien er helemaal geen sprake is van een botsing. Er is sprake van een verkeersongeval waarbij een voertuig hard in contact komt met de grond wanneer de buschauffeur de bus vol passagiers in een ravijn doet storten. Anderzijds is er ook sprake van een verkeersongeval indien er helemaal geen sprake is van een botsing, namelijk in het geval waarin een persoon de auto voor het kanaal parkeert en de handrem vergeet op te trekken. De auto rijdt hierdoor het kanaal in en de inzittenden verdrinken.<sup>222</sup>

#### 1.3.2.1.3. De dood en het lichamelijk letsel

**134.** Volgens artikel 6 Wegenverkeerswet 1994 valt louter het lichamelijk letsel binnen het bereik van het delict. Psychische gevolgen van een verkeersongeval ressorteren hier dus niet onder. Echter kunnen psychische gevolgen wel een aanwijzing zijn voor een lichamelijk gebrek, zoals bijvoorbeeld hersenbeschadiging. Een letsel is een verwonding, breuk of kneuzing aan het lichaam. In tegenstelling tot wat de meesten verwachten, dient een letsel niet altijd van buiten waarneembaar te zijn, maar kan ook intern plaatsvinden.<sup>223</sup>

**135.** Er kunnen drie soorten lichamelijk letsel worden onderscheiden: het zwaar lichamelijk letsel, het lichamelijk letsel waaruit tijdelijke ziekte ontstaat en lichamelijk letsel waaruit vermindering in de uitoefening van de normale bezigheden ontstaat.<sup>224</sup>

##### a. Zwaar lichamelijk letsel

**136.** Een antwoord op de vraag "wanneer is er sprake van een "zwaar" lichamelijk letsel?" lijkt niet zo evident. Artikel 6 Wegenverkeerswet 1994 mag dan wel een eigen invulling geven aan het begrip zwaar lichamelijk letsel, echter neemt dit niet weg dat er geen eenduidige definitie van het begrip wordt gegeven. Verschillende rechterlijke instanties hebben over tal van zaken uitspraak gedaan waarnaar kan worden teruggegrepen. Hieronder volgt een opsomming van enkele belangrijke arresten. Eerst en vooral bepaalde de Hoge Raad in een arrest *de dato* 8 maart 1977 dat er reeds

<sup>218</sup> M.E. PONTIER, *Dood door schuld in het verkeer*, Amersfoort, Celsus juridische uitgeverij, 2015, 22.

<sup>219</sup> Artikel 36 Wegenverkeerswet 1935.

<sup>220</sup> *Kamerstukken II* 1990/91, 22 030, nr. 3, 68.

<sup>221</sup> M.E. PONTIER, *Dood door schuld in het verkeer*, Amersfoort, Celsus juridische uitgeverij, 2015, 23.

<sup>222</sup> J. REMMELINK, *Hoofdwegen door het verkeersrecht*, Deventer, Kluwer, 2012, 65.

<sup>223</sup> M.E. PONTIER, *Dood door schuld in het verkeer*, Amersfoort, Celsus juridische uitgeverij, 2015, 24.

<sup>224</sup> VEN DER HULST 2010, *Tekst en Commentaar Strafrecht*, art. 6 WVV, aant. 10.



sprake is van een zwaar lichamenlijk letsel indien er een dubbele enkelbreuk optreedt.<sup>225</sup> Een lichte hersenschudding met veel pijn werd door de Hoge Raad niet aanvaard als zwaar lichamenlijk letsel.<sup>226</sup> Het Hof in Arnhem-Leeuwarden bepaalde dat een breuk van de rechter bovenarm als zwaar lichamenlijk letsel kan worden gezien.<sup>227</sup> Een breuk hoeft dus niet gecompliceerd te zijn om te worden aangemerkt als een zwaar lichamenlijk letsel.

b. Verhinderling in de uitoefening van de normale bezigheden

**137.** In tegenstelling tot artikel 36 Wegenverkeerswet 1935 waar er werd gesproken van ambts- en beroepsbezigheden, maakt artikel 6 Wegenverkeerswet 1994 melding van de verhinderling in de uitoefening van de normale bezigheden.<sup>228</sup> Ook hier kan er worden gesproken van een ruimer begrip. Het begrip bezigheden is ruimer dan het begrip werkzaamheden. Er is sprake van een verhinderling in de uitoefening van de normale bezigheden indien voor enige tijd het geheel onmogelijk is geworden om de bezigheden uit te voeren.<sup>229</sup> Er is bijvoorbeeld sprake van een verhinderling in de uitoefening van de normale bezigheden indien een zware hersenschudding tot gevolg heeft dat het slachtoffer voor vier weken arbeidsongeschikt wordt gesteld.<sup>230</sup> Advocaat-generaal Wortel is van een andere mening. Volgens hem is het voldoende om te spreken van een verhinderling in de uitoefening van de normale bezigheden als de uitoefening van de bezigheden in aanzienlijke mate wordt beperkt en dus niet compleet onmogelijk wordt.<sup>231</sup> De Hoge Raad heeft zich hier nog niet over uitgelaten.

c. Tijdelijke ziekte

**138.** Het is van belang dat er een verband bestaat tussen het lichamenlijk letsel en de daaruit resulterende ziekte. De ziekte moet voortkomen uit het letsel. Artikel 6 Wegenverkeerswet 1994 bepaalt niet hoelang de ziekte moet duren. Er wordt louter melding gemaakt van een tijdelijke ziekte. In de rechtspraak werd een periode van vier weken als voldoende beschouwd. Advocaat-generaal Knigge bepaalt dat de ernst en de duur van de lichamenlijke ongesteldheid bepalend zijn voor de vraag of van een tijdelijke ziekte kan worden gesproken.<sup>232</sup> Enkele arresten doen blijken dat er vrij snel sprake is van een tijdelijke ziekte. In het geval van een hersenschudding kan al sprake zijn van een tijdelijke ziekte.<sup>233</sup>

**139.** Maar waar ligt dan de grens tussen de verhinderling in de uitoefening van de normale bezigheden en de tijdelijke ziekte? Ook hierover heeft advocaat-generaal Knigge zich uitgesproken. Volgens hem is het gevolg van een opgetreden handicap als zodanig een tijdelijke ziekte. Het gevolg van een tijdelijke verhinderling is daarentegen het feit dat iemand zijn maatschappelijke positie niet kan vervullen.<sup>234</sup>

---

<sup>225</sup> Hoge Raad 8 maart 1977, ECLI:NL:HR:1977:AC0248, *Nederlandse Jurisprudentie* 1978.

<sup>226</sup> Hoge Raad 29 maart 1957, *Nederlandse Jurisprudentie* 1957 en Rb. Den Haag 22 april 2011, ECLI:NL:RBSGR:2011:BQ2285.

<sup>227</sup> Hof Arnhem-Leeuwarden 19 juni 2013, ECLI:NL:GHARL:2013:CA3732, *JWR* 2013/65.

<sup>228</sup> *Kamerstukken II* 1990/91, 22 030, nr. 3, 68.

<sup>229</sup> A.E. HARTEVELD en H.G.M. KRABBE, *De Wegenverkeerswet 1994*, Deventer, Gouda Quint, 2009, 140.

<sup>230</sup> Hoge Raad 29 november 2005, ECLI:NL:HR:2005:AU4827, *VR* 2006, 135 en VAN DER HULST 2010, *Tekst en Commentaar Strafrecht*, art. 6 WVW, aant. 10.

<sup>231</sup> Hoge Raad 9 januari 2001, ECLI:NL:2001:AA9370, *Nederlandse Jurisprudentie* 2001, 204, (concl. A-G Wortel).

<sup>232</sup> Hoge Raad 25 juni 1963, *Nederlandse Jurisprudentie* 1964, 426 en Hoge Raad 1 november 2005, ECLI:NL:PHR:2005:AU1959, *VR* 2006, 134, (concl. A-G Knigge).

<sup>233</sup> Hoge Raad 9 maart 1971, *VR* 1971, 98.

<sup>234</sup> Hoge Raad 1 november 2005, ECLI:NL:HR:2005:AU1959, *VR* 2006, 134, (concl. A-G Knigge).

#### d. Overlijden

**140.** Volgens de gangbare opvattingen treedt de dood op van zodra de hersenen totaal en onherroepelijk zijn uitgeschakeld. Enkel een levend mens kan worden gedood. Artikel 6 Wegenverkeerswet bepaalt niet dat het noodzakelijk is dat de dood onmiddellijk ter plaatse van het verkeersongeval intreedt. De dood kan ook enkele maanden later intreden, denk dan bijvoorbeeld aan het slachtoffer dat in coma raakt en later overlijdt. Indien het slachtoffer later overlijdt, kan de bewijswaardigheid van de causaliteit worden bemoeilijkt. Dit heeft tot gevolg dat het Openbaar Ministerie vaak subsidiair zwaar lichamelijk letsel ten laste zal leggen.<sup>235</sup>

##### 1.3.2.1.4. De schuld

**141.** Artikel 6 Wegenverkeerswet betreft een schulddelict. Er moet worden vastgesteld dat de verdachte schuld heeft aan het verkeersongeval en het verkeersongeval bijgevolg de dood of het letsel bij het slachtoffer heeft veroorzaakt. Dit is het vereiste van dubbele causaliteit. Er zijn vier schuldvormen, namelijk het voorwaardelijk opzet, roekeloosheid, de bewuste schuld en de onbewuste schuld. In het kader van het schulddelict op grond van artikel 6 Wegenverkeerswet 1994 kan er louter sprake zijn van de bewuste schuld, onbewuste schuld en de roekeloosheid. De grens tussen de bewuste schuld en het voorwaardelijk opzet is zeer dun. Hier wordt in titel 1.3.2.2.2 uitvoerig op ingegaan.

**142.** Om na te gaan of de verdachte schuld treft aan het verkeersongeval, dient de verdachte onvoorzichtig te handelen dat verwijtbaar en aanmerkelijk is.<sup>236</sup>

#### a. Onvoorzichtigheid

**143.** De bestuurder handelt onvoorzichtig indien hij de zorg ter voorkoming van de dood of letsel in het verkeer niet in acht neemt.<sup>237</sup> De onvoorzichtigheid wordt verder opgedeeld in de voorzienbaarheid en de zorgplicht. Voorzienbaarheid betekent dat de verdachte kon en behoorde te voorzien dat zijn gedrag tot dat strafbare gevolg kon leiden, het derhalve vermeden diende te worden en dat hij daarom zijn gedrag achterwege had moeten laten.<sup>238</sup> Over het algemeen wordt aangenomen dat een overtreding van de verkeersregels tot voorzienbaarheid leidt en de zorgplicht schendt. Dit kan ter illustratie worden gebracht aan de hand van volgend voorbeeld. Indien de beklagde geen voorrang verleent in het verkeer, creëert deze een schending van de zorgplicht. Verder heeft de beklagde schuld aan de daaropvolgende botsing.<sup>239</sup>

**144.** Bijkomend dient er rekening te worden gehouden met de persoon van de verdachte. Indien de verdachte meer ervaring in het verkeer heeft, wordt er meer van deze persoon verwacht. Een verkeersongeval is dan ook eerder te voorzien bij een ervaren verdachte dan bij een verdachte met weinig ervaring.<sup>240</sup>

---

<sup>235</sup> M.E. PONTIER, *Dood door schuld in het verkeer*, Amersfoort, Celsus juridische uitgeverij, 2015, 26.

<sup>236</sup> *Ibid.*, 27.

<sup>237</sup> W.H. VELLINGA, *Gevaar en schuld op de weg*, Alphen aan den Rijn, 1979, 111.

<sup>238</sup> J. REMMELINK, *Hoofdwegen door het verkeersrecht*, Deventer, Kluwer, 2012, 77.

<sup>239</sup> M.E. PONTIER, *Dood door schuld in het verkeer*, Amersfoort, Celsus juridische uitgeverij, 2015, 28.

<sup>240</sup> A.E. HARTEVELD en H.G.M. KRABBE, *De Wegenverkeerswet 1994*, Deventer, Gouda Quint, 2009, 132.

### b. Verwijtbaarheid

**145.** Nadat de onvoorzichtigheid is vastgesteld, dient de verwijtbaarheid van de schending worden nagegaan. Verwijtbaarheid betekent dat de gedraging vermijdbaar moest zijn. De verdachte kon met andere woorden anders handelen. Ook hier dient er rekening te worden gehouden met de persoon van de verdachte. Van een ervaren persoon in het verkeer wordt meer verwacht dan een onervaren persoon in het verkeer.<sup>241</sup>

**146.** Het is perfect mogelijk dat de verdachte onvoorzichtig heeft gehandeld, maar dat de handeling hem toch niet verwijtbaar is. Dit is het geval indien de reden waarom de bestuurder niet anders kon handelen, buiten diens macht ligt. Het plotseling optreden van technische defecten, zoals een geblokkeerde rem, kan als voorbeeld worden aangehaald.<sup>242</sup>

### c. Aanmerkelijk

**147.** De schuld aan het verkeersongeval moet in aanmerkelijke mate aanwezig zijn. Het moet gaan om een aanzienlijk tekortschieten. Ook al heeft de verdachte een verkeersongeval veroorzaakt met zeer ernstige gevolgen, dan is er alsnog geen schending van artikel 6 Wegenverkeerswet 1994 indien de verkeersfout niet al te ernstig is.<sup>243</sup> Over het algemeen wordt aangenomen dat er sprake is van een aanmerkelijke schuld wanneer de bestuurder niet of niet voldoende voorzorgsmaatregelen treft, bewust grote risico's neemt, onvoldoende tot behoorlijk besturen in staat is of een fout maakt terwijl de omstandigheden juist gunstig waren om die fout te voorkomen.<sup>244</sup> Dit kan concreet worden gemaakt aan de hand van volgende voorbeelden. Er is sprake van het nemen van onvoldoende voorzorgsmaatregelen indien de bestuurder met beslagen ruiten rijdt. Indien de bestuurder die een voetganger aanrijdt zich bewust was van de voetganger die overstak, maar dacht sneller te kunnen zijn, neemt bewust een groot risico. De bestuurder die vermoeid is of te veel alcohol heeft genuttigd is onvoldoende in staat tot behoorlijk besturen. Tot slot is er sprake van een fout die gemaakt werd terwijl de omstandigheden gunstig waren indien de bestuurder door het rood licht rijdt en daarbij een voetganger aanrijdt. Het rood licht is de situatie die als gunstig dient te worden beschouwd.<sup>245</sup>

## 1.3.2.2. De schuldvormen

### 1.3.2.2.1. Uiteenzetting begrip

**148.** Artikel 6 Wegenverkeerswet 1994 maakt geen melding van de schuldvormen. Deze zijn in de jurisprudentie tot ontwikkeling gekomen. De rechter heeft de beoordelingsvrijheid om zelf de afweging te maken en te bepalen om welke schuld het gaat. Rechtspractici wensen dit in de toekomst aan te pakken aangezien het niet tot rechtszekerheid leidt.<sup>246</sup>

**149.** Er is sprake van voorwaardelijke opzet bij het wetens en willens aanvaarden van de aanmerkelijke kans op een bepaald gevolg, namelijk lichamelijk letsel of de dood.<sup>247</sup> Bijvoorbeeld wanneer een bestuurder op een voetganger inrijdt met de bedoeling hem te doden. De bestuurder

---

<sup>241</sup> M.E. PONTIER, *Dood door schuld in het verkeer*, Amersfoort, Celsus juridische uitgeverij, 2015, 30.

<sup>242</sup> *Ibid.*

<sup>243</sup> *Ibid.*

<sup>244</sup> W.H. VELLINGA, *Gevaar en schuld op de weg*, Alphen aan den Rijn, 1979, 118-119 en 122.

<sup>245</sup> M.E. PONTIER, *Dood door schuld in het verkeer*, Amersfoort, Celsus juridische uitgeverij, 2015, 31.

<sup>246</sup> *Ibid.*, 105.

<sup>247</sup> J. DE HULLU, *Materieel strafrecht. Over algemene leerstukken van strafrechtelijke aansprakelijkheid naar Nederlands recht*, Deventer, Kluwer, 2009, 227.

wordt omwille van doodslag veroordeeld op grond van artikel 287 Wetboek van Strafrecht. In tegenstelling tot bij de bewuste schuld, aanvaardt de dader bij de voorwaardelijke opzet de aanmerkelijke kans bewust. De wil is dus op het gevolg gericht.<sup>248</sup>

**150.** De bewuste schuld heeft betrekking op de dader die de kans op het intreden van het gevolg onderkend, maar zich er niet welbewust aan heeft blootgesteld. De dader zal hebben gedacht dat het risico zich niet zou verwezenlijken, de aanvaarding ontbreekt. De wil is dus niet op het gevolg gericht. Zowel bij de bewuste schuld als bij het handelen met voorwaardelijk opzet is er sprake van de aanwezige bewustheid op het moment van handelen.<sup>249</sup> Een voorbeeld van de bewuste schuld is de bestuurder die meent dat hij het druk kruispunt kan oversteken en zich hierin vergist waardoor het tot een aanrijding komt.<sup>250</sup>

**151.** De onbewuste schuld is de ondergrens van schuld. Bij de onbewuste schuld wist de dader niet af van de aanmerkelijke kans op een bepaald gevolg, maar behoorde dit wel te weten. Er is bijvoorbeeld sprake van onbewuste schuld indien de bestuurder een kruispunt oprijdt omdat hij overtuigd is van het feit dat het veilig is, maar op een gegeven moment komt er een toch een zeer snel naderend motorrijtuig aan, waardoor ze een aanrijding veroorzaken.<sup>251</sup>

**152.** De rechtsleer bepaalt dat de dader roekeloos handelt indien deze zeer onvoorzichtig gedrag vertoont waarbij welbewust en met ernstige gevolgen onaanvaardbare risico's worden genomen. Met andere woorden is de dader zich bewust van het risico van ernstige gevolgen, maar gaat er op zeer lichtzinnige wijze van uit dat die risico's zich niet zullen realiseren.<sup>252</sup>

#### 1.3.2.2.2. De grens tussen het voorwaardelijk opzet en bewuste schuld

**153.** De grens tussen het voorwaardelijk opzet en bewuste schuld is zeer dun aangezien zowel bij de bewuste schuld als bij het handelen met voorwaardelijk opzet er sprake is van de aanwezige bewustheid op het moment van handelen. Dit leidt in de praktijk tot moeilijkheden en controverse.<sup>253</sup> Dit kan het best worden geïllustreerd aan de hand van het Porsche-arrest.<sup>254</sup> Het Porsche-arrest *de dato* 15 oktober 1996 betrof een zaak die voor de Hoge Raad werd gebracht. De feiten gaan over een bestuurder van een motorrijtuig (hierna: Porsche) die samen met een passagier op de openbare weg reed terwijl de bestuurder onder invloed was van alcohol. De bestuurder reed tevens veel te snel. Hij overschreed de maximumsnelheid met 50 km/u. Vervolgens werden er ook enkele rode verkeerslichten genegeerd. Op een tweebaansweg wilde de verdachte een ander voertuig inhalen. Omdat er telkens tegenliggers aankwamen, twijfelde hij geregeld. Op een gegeven moment besloot de bestuurder om het ander voertuig toch in te halen waardoor de Porsche frontaal in botsing kwam met een tegemoetkomende auto. De vier inzittenden van de tegemoetkomende auto kwamen allemaal om het leven. Ook de passagier in de Porsche overleed. De verdachte overleefde het verkeersongeluk daarentegen wel. Het was niet duidelijk of het *in casu* ging om doodslag in de zin

---

<sup>248</sup> M.E. PONTIER, *Dood door schuld in het verkeer*, Amersfoort, Celsus juridische uitgeverij, 2015, 35.

<sup>249</sup> *Ibid.*

<sup>250</sup> *Ibid.*

<sup>251</sup> *Ibid.*, 36.

<sup>252</sup> J. DE HULLU, *Materieel strafrecht. Over algemene leerstukken van strafrechtelijke aansprakelijkheid naar Nederlands recht*, Deventer, Kluwer, 2009, 254.

<sup>253</sup> M.E. PONTIER, *Dood door schuld in het verkeer*, Amersfoort, Celsus juridische uitgeverij, 2015, 31.

<sup>254</sup> Hoge Raad (NL) 15 oktober 1996, ECLI:NL:HR:1996:ZD0139, *Nederlandse Jurisprudentie* 1997, 199 (Porsche-arrest).

van artikel 287 Wetboek van Strafrecht of dood door schuld in het verkeer op grond van artikel 6 Wegenverkeerswet.<sup>255</sup>

**154.** Volgens het gerechtshof 's-Hertogenbosch zou de verdachte zich willens en wetens hebben blootstelt aan de aanmerkelijke kans dat andere verkeersdeelnemers ten gevolge van zijn handelwijze van het leven zouden worden beroofd. Hierdoor handelde de bestuurder van de Porsche met voorwaardelijk opzet. Het gerechtshof veroordeelde de Porsche-bestuurder voor doodslag op grond van artikel 287 Wetboek van Strafrecht.<sup>256</sup>

**155.** De Hoge Raad was het niet eens met het oordeel van het Hof en vernietigde het arrest. Volgens de Hoge Raad diende het Hof mee in beschouwing te nemen dat het niet waarschijnlijk is dat de verdachte een handeling zou stellen waarbij hij zelf het leven zou verliezen. De Hoge Raad bepaalde dat gelet op het feit dat de Porsche-bestuurder meerdere malen poogde om het ander voertuig in te halen, maar de manoeuvres telkens afbrak omwille van de tegenliggers, het blijk geeft van de verwachting van de Porsche-bestuurder dat de laatstbedoelde manoeuvre niet tot een botsing zou leiden. De Hoge Raad komt tot de conclusie dat de Porsche-bestuurder niet met voorwaardelijk opzet de slachtoffers heeft gedood.<sup>257</sup>

#### 1.3.2.2.3. Roekeloosheid

**156.** Roekeloosheid is de zwaarste schuldvorm die artikel 6 Wegenverkeerswet 1994 kent.<sup>258</sup> Als de schuld bestaat in roekeloosheid, dan wordt de overtreding als strafverzwarend beschouwd.<sup>259</sup> Er is in elk geval sprake van roekeloosheid als het gedrag tevens als een overtreding van artikel 5a, lid 1 kan worden aangemerkt.<sup>260</sup>

**157.** Zoals bovenstaand reeds werd uiteengezet bepaalt de rechtsleer wat er onder roekeloosheid dient te worden verstaan. De jurisprudentie volgt de rechtsleer. Een van de arresten waarbij de Hoge Raad bepaalde wat er onder roekeloosheid diende te worden verstaan is het arrest *de dato* 15 oktober 2013, ook wel de Tilburgse-kat-en-muis-zaak genoemd.<sup>261</sup> *In casu* ging het om een verkeersdeelnemer, namelijk de bestuurder van een motorrijtuig, die eerst en vooral het rood licht van de verkeerslichten negeerde en ten tweede de maximum toegelaten snelheid van 50 km/u overschreed. De bestuurder sloeg vervolgens op een kruispunt links af. Bij het links afslaan kwam de bestuurder in aanrijding met de bestuurder van een ander motorrijtuig dat het kruispunt wenste over te steken. Vervolgens botste laatstgenoemde tegen een reclamebord. Dit koste het leven van de bestuurder en een inzittende.<sup>262</sup>

**158.** De Hoge Raad oordeelde dat door het rijgedrag van de verdachte een aan zijn schuld te wijten verkeersongeval heeft plaatsgevonden ten gevolge waarvan twee personen, namelijk de bestuurder en een inzittende, zijn overleden. De Hoge Raad is verder van oordeel dat het geheel van gedragingen

---

<sup>255</sup> *Ibid.*; art. 6 Wegenverkeerswet 1994 en art. 287 Wegenverkeerswet 1994.

<sup>256</sup> Hoge Raad (NL) 15 oktober 1996, ECLI:NL:HR:1996:ZD0139, *Nederlandse Jurisprudentie* 1997, 199 (Porsche-arrest).

<sup>257</sup> *Ibid.*

<sup>258</sup> M.E. PONTIER, *Dood door schuld in het verkeer*, Amersfoort, Celsus juridische uitgeverij, 2015, 74.

<sup>259</sup> Art. 175, lid 2 Wegenverkeerswet 1994.

<sup>260</sup> Art. 5a, lid 1 Wegenverkeerswet 1994.

<sup>261</sup> Hoge Raad (NL) 15 oktober 2013, ECLI:NL:HR:2013:959, *Nederlandse Jurisprudentie* 2014, 27 (Tilburgse-kat-en-muis-zaak).

<sup>262</sup> *Ibid.*, 2.

van verdachte kan worden aangemerkt als roekeloos. Er is sprake van roekeloosheid bij zeer onvoorzichtig rijgedrag waarbij welbewust en met ernstige gevolgen onaanvaardbare risico's zijn genomen, waarbij op zeer lichtzinnige wijze ervan wordt uitgegaan dat deze risico's zich niet zullen realiseren. Roekeloosheid vereist een zeer ernstig gebrek aan zorgvuldigheid. *In casu* heeft de verdachte in ernstige mate de maximumsnelheid van 50 km/u overschreden door aan een snelheid van 115 km/u te rijden. Verder werd het kruispunt aan die snelheid betreden nadat het rood licht werd genegeerd. De verdachte nam overduidelijk onaanvaardbare risico's.<sup>263</sup>

#### 1.4. Wetboek van Strafrecht

**159.** Zoals in de Inleiding reeds werd bepaald, ligt in het Wetboek van Strafrecht boek II vervat. Boek II beschrijft de misdrijven waarbij door schuld de dood of lichamelijk letsel bij een ander wordt veroorzaakt. Deze misdrijven zijn niet louter van toepassing op verkeersongevallen aangezien de artikelen daar eerst en vooral geen melding van maken, maar ook omdat de delicten van schuld in het verkeer reeds een afzonderlijke strafbaarstelling kennen in het Wegenverkeerswet.<sup>264</sup>

---

<sup>263</sup> *Ibid*, 10.

<sup>264</sup> Artikel 307 en 308 Wetboek van Strafrecht.



## 2. Strafmaat in Nederland

### 2.1. Wegenverkeerswet

#### 2.1.1. Opzettelijk schenden van de gedragsregels

**160.** Een overtreding van artikel 5a Wegenverkeerswet wordt op grond van artikel 176, lid 1 Wegenverkeerswet gestraft met een gevangenisstraf van ten hoogste twee jaren of een geldboete van de vierde categorie zoals bepaald in artikel 23, lid 4, puntje 4 Wetboek van Strafrecht. Een geldboete van de vierde categorie betreft een geldboete van €16.750. Vanaf 1 januari 2020 werd dit bedrag verhoogd tot €21.750.<sup>265</sup>

#### 2.1.2. Schuld bij een verkeersongeval

**161.** De straf die aan de dader dient te worden opgelegd voor een overtreding in de zin van artikel 6 Wegenverkeerswet hangt af van de gevolgen. Indien het verkeersongeval de dood van een ander tot gevolg heeft, zal de dader op grond van artikel 175, lid 1, a Wegenverkeerswet gestraft worden met een gevangenisstraf van ten hoogste drie jaren of een geldboete van de vierde categorie zoals bepaald in artikel 23, lid 4, puntje 4 Wetboek van Strafrecht.<sup>266</sup> Indien het verkeersongeval lichamelijke letsels toebrengt bij een ander, zal de dader op grond van artikel 175, lid 1, b Wegenverkeerswet gestraft worden met een gevangenisstraf van ten hoogste een jaar en zes maanden of een geldboete van de vierde categorie zoals bepaald in artikel 23, lid 4, puntje 4 Wetboek van Strafrecht.<sup>267</sup>

**162.** Roekeloosheid als schuldvorm doet de straf verdubbelen. Ook bij roekeloosheid dient er te worden gekeken naar de gevolgen. Indien de overtreding van artikel 6 Wegenverkeerswet de dood van een ander tot gevolg heeft wordt de dader op grond van artikel 175, lid 2, a Wegenverkeerswet gestraft met een gevangenisstraf van ten hoogste zes jaren of een geldboete van de vijfde categorie in de zin van artikel 23, lid 4, puntje 5 Wetboek van Strafrecht. Een geldboete van de vijfde categorie betreft een geldboete van €67.000. Vanaf 1 januari 2020 werd dit bedrag verhoogd tot €87.000.<sup>268</sup> Indien het verkeersongeval aan een ander lichamenlijk letsel toebrengt, dan wordt de dader op grond van artikel 175, lid 2, b Wegenverkeerswet gestraft met een gevangenisstraf van ten hoogste drie jaren of een geldboete van de vierde categorie in de zin van artikel 23, lid 4, puntje 4 Wetboek van Strafrecht.<sup>269</sup>

**163.** Verder is er eveneens sprake van strafverzwaring indien de schuldige verkeerde in een toestand zoals bepaald in artikel 8, lid 1 t.e.m. 5 Wegenverkeerswet of indien hij niet voldeed aan een bevel in de zin van artikel 163, lid 2, 6, 7 of 9 Wegenverkeerswet. In dat geval kunnen de bovenstaande gevangenisstraffen worden verhoogd met de helft.<sup>270</sup> De maximum gevangenisstraf van zes jaren voor een verkeersongeval door roekeloos rijgedrag in hoofde van de schuldige dat de dood van een ander tot gevolg heeft, wordt dus herleid naar negen jaar.

**164.** Artikel 8 Wegenverkeerswet heeft onder andere betrekking op het besturen van een voertuig onder invloed van een stof, waarvan de bestuurder weet of redelijkerwijs moet weten dat het gebruik

---

<sup>265</sup> Art. 176, lid 1 Wegenverkeerswet 1994 en art. 23, lid 4, puntje 4 Wetboek van Strafrecht.

<sup>266</sup> Art. 175, lid 1, a Wegenverkeerswet 1994 en art. 23, lid 4, puntje 4 Wetboek van Strafrecht.

<sup>267</sup> Art. 175, lid 1, b Wegenverkeerswet 1994 en art. 23, lid 4, puntje 4 Wetboek van Strafrecht.

<sup>268</sup> Art. 175, lid 2, a Wegenverkeerswet 1994 en art. 23, lid 4, puntje 5 Wetboek van Strafrecht.

<sup>269</sup> Art. 175, lid 2, b Wegenverkeerswet 1994 en art. 23, lid 4, puntje 4 Wetboek van Strafrecht.

<sup>270</sup> Art. 175, lid 3 Wegenverkeerswet 1994.



daarvan de rijvaardigheid kan verminderen, het na overmatig alcoholgebruik besturen van een voertuig en het besturen van een voertuig zonder een daarbij behorend rijbewijs.<sup>271</sup>

## 2.2. Wetboek van Strafrecht

### 2.2.1. De dood te wijten aan schuld

**165.** Artikel 307 Wetboek van Strafrecht vermeldt dat de dader door wiens schuld de dood van een ander te wijten is, wordt gestraft met een gevangenisstraf van ten hoogste twee jaren of een geldboete van de vierde categorie in de zin van artikel 23, lid 4, puntje 4 Wetboek van Strafrecht.<sup>272</sup> Indien de schuld bestaat in roekeloosheid, wordt de dader gestraft met een gevangenisstraf van ten hoogste vier jaren of een geldboete van de vierde categorie in de zin van artikel 23, lid 4, puntje 4 Wetboek van Strafrecht. Het roekeloos handelen door de dader werkt strafverzwarend.<sup>273</sup>

### 2.2.2. Zwaar lichamelijk letsel te wijten aan schuld

**166.** Indien de dader door diens schuld aan een ander zwaar lichamelijk letsel toebrengt of zodanig lichamelijk letsel dat daaruit tijdelijke ziekte of verhindering in de uitoefening van zijn ambts- of beroepsbezigheden ontstaat, dan wordt hij op grond van artikel 308 Wetboek van Strafrecht gestraft met een gevangenisstraf van ten hoogste een jaar of een geldboete van de vierde categorie in de zin van artikel 23, lid 4, puntje 4 Wetboek van Strafrecht.<sup>274</sup>

**167.** Ook hier wordt het roekeloos handelen van de dader als strafverzwarend beschouwd. Indien de dader roekeloos handelt wordt hij gestraft met een gevangenisstraf van ten hoogste twee jaren of een geldboete van de vierde categorie in de zin van artikel 23, lid 4, puntje 4 Wetboek van Strafrecht.<sup>275</sup>

---

<sup>271</sup> Art. 8, lid 1 t.e.m. 5 Wegenverkeerswet 1994.

<sup>272</sup> Art. 307, lid 1 Wetboek van Strafrecht en art. 23, lid 4, puntje 4 Wetboek van Strafrecht.

<sup>273</sup> Art. 307, lid 2 Wetboek van Strafrecht en art. 23, lid 4, puntje 4 Wetboek van Strafrecht.

<sup>274</sup> Art. 308, lid 1 Wetboek van Strafrecht en art. 23, lid 4, puntje 4 Wetboek van Strafrecht.

<sup>275</sup> Art. 308, lid 2 Wetboek van Strafrecht en art. 23, lid 4, puntje 4 Wetboek van Strafrecht.

### 2.3. Schema

<b>wetsbepaling</b>	<b>misdrijf</b>	<b>straf</b>
Artikel 5a juncto artikel 176, lid 1 Wegenverkeerswet	In ernstige mate verkeersregels schenden	Gevangenisstraf van maximum twee jaren of een geldboete van de vierde categorie (= €16.750, vanaf 1 januari 2020 wordt dit bedrag verhoogd tot €21.750)
Artikel 6 juncto artikel 175, lid 1, a Wegenverkeerswet	Verkeersongeval door schuld dat de dood van een ander tot gevolg heeft	Gevangenisstraf van maximum drie jaren of een geldboete van de vierde categorie (= €16.750, vanaf 1 januari 2020 wordt dit bedrag verhoogd tot €21.750)
Artikel 6 juncto artikel 175, lid 1, b Wegenverkeerswet	Verkeersongeval door schuld dat lichamelijk letsel aan een ander toebrengt	Gevangenisstraf van maximum een jaar en zes maanden of een geldboete van de vierde categorie (= €16.750, vanaf 1 januari 2020 wordt dit bedrag verhoogd tot €21.750)
Artikel 6 juncto artikel 175, lid 2, a Wegenverkeerswet	Verkeersongeval door schuld dat de dood van een ander tot gevolg heeft (schuldvorm = roekeloosheid)	Gevangenisstraf van maximum zes jaren of een geldboete van de vijfde categorie (= €67.000, vanaf 1 januari 2020 wordt dit bedrag verhoogd tot €87.000)
Artikel 6 juncto artikel 175, lid 2, b Wegenverkeerswet	Verkeersongeval door schuld dat lichamelijk letsel aan een ander toebrengt (schuldvorm = roekeloosheid)	Gevangenisstraf van maximum drie jaren of een geldboete van de vierde categorie (= €16.750, vanaf 1 januari 2020 wordt dit bedrag verhoogd tot €21.750)
Artikel 6 juncto artikel 175, lid 3 Wegenverkeerswet	Verzwarende omstandigheden (waaronder dronkenschap, alcoholintoxicatie, drugsintoxicatie)	De in het eerste en tweede lid bepaalde gevangenisstraffen kunnen met de helft worden verhoogd: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lid 1: <ul style="list-style-type: none"> <li>o 3 jaren + 1 jaar en 6 maanden = 4 jaren en 6 maanden gevangenisstraf</li> <li>o 1 jaar en 6 maanden + 9 maanden = 2 jaren en 3 maanden</li> </ul> </li> </ul>

		<p>maanden gevangenisstraf</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lid 2: <ul style="list-style-type: none"> <li>o 6 jaren + 3 jaren = 9 jaren gevangenisstraf</li> <li>o 3 jaren + 1 jaar en 6 maanden = 4 jaren en 6 maanden gevangenisstraf</li> </ul> </li> </ul>
Artikel 307, lid 1 Wetboek van Strafrecht	Veroorzaken van de dood door schuld	Gevangenisstraf van maximum twee jaren of een geldboete van de vierde categorie (= €16.750, vanaf 1 januari 2020 wordt dit bedrag verhoogd tot €21.750)
Artikel 307, lid 2 Wetboek van Strafrecht	Veroorzaken van de dood door schuld (schuldvorm = roekeloosheid)	Gevangenisstraf van maximum vier jaren of een geldboete van de vierde categorie (= €16.750 vanaf 1 januari 2020 wordt dit bedrag verhoogd tot €21.750)
Artikel 308, lid 1 Wetboek van Strafrecht	Veroorzaken van lichamelijk letsel door schuld	Gevangenisstraf van maximum een jaar of een geldboete van de vierde categorie (= €16.750, vanaf 1 januari 2020 wordt dit bedrag verhoogd tot €21.750)
Artikel 308, lid 2 Wetboek van Strafrecht	Veroorzaken van lichamelijk letsel door schuld (schuldvorm = roekeloosheid)	Gevangenisstraf van maximum twee jaren of een geldboete van de vierde categorie (= €16.750, vanaf 1 januari 2020 wordt dit bedrag verhoogd tot €21.750)

### 3. Vergelijking tussen het Belgisch en het Nederlands recht

**168.** Zoals bovenstaand reeds werd uiteengezet kent zowel het Belgisch als het Nederlands recht een afzonderlijke strafbepaling die van toepassing is op het verkeersongeval dat de dood of lichamelijk letsel bij een ander tot gevolg heeft. In deze titel worden de bepalingen uit het Belgisch en het Nederlands recht met elkaar vergeleken.

#### 3.1. Vindplaats in de wet

**169.** Ruim bekeken zijn er tussen het Belgisch en het Nederlands recht veel verschillen waarneembaar met betrekking tot het misdrijf in het verkeer in de zin van respectievelijk artikel 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek en artikel 6 Wegenverkeerswet 1994.

**170.** Allereerst kan er worden opgemerkt dat de vindplaats van die misdrijven in de wet verschilt naar Belgisch en Nederlands recht. In het Belgisch recht kan het misdrijf onopzettelijke slagen of verwondingen en de onopzettelijke doding bij een verkeersongeval worden gevonden in het Strafwetboek. Het schulddelict in het verkeer dat de dood of het lichamelijk letsel bij een ander tot gevolg heeft wordt in het Nederlands recht strafbaar bevonden in artikel 6 Wegenverkeerswet.

**171.** De afzonderlijke strafbaarstelling in Nederland is ontstaan met de Wegenverkeerswet van 1935. De wetgever wilde namelijk strenger optreden tegen hen die gevaren op de weg veroorzaakten.<sup>276</sup> Artikel 36 Wegenverkeerswet 1935 vormde de *lex specialis* van artikel 307 en 308 Wetboek van Strafrecht. Artikel 36 Wegenverkeerswet 1935 werd met de Wegenverkeerswet 1994 vervangen door artikel 6. De wijziging bracht teweeg dat artikel 6 Wegenverkeerswet 1994 geen *lex specialis* meer uitmaakt van artikel 307 en 308 Strafwetboek en stelt een ander misdrijf strafbaar.<sup>277</sup>

**172.** Ook België wenste een daling van het aantal slachtoffers van verkeersongevallen te bekomen.<sup>278</sup> Met de nodige vertraging heeft België dan ook de achterliggende gedachtegang van Nederland in het ontwikkelen van een afzonderlijke strafbaarstelling gevolgd. Met de wet van 7 februari 2003 werden de misdrijven van onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen in het verkeer afzonderlijke strafbaar gesteld in de artikelen 419bis en 420bis Strafwetboek. Twee jaar later werden bij artikel 30 van de wet van 20 juli 2005 de artikelen 419bis en 420bis Strafwetboek opgeheven. De wetgever besloot om de artikelen 419bis en 420bis Strafwetboek, na enkele wijzigingen, bij de artikelen 419 en 420 Strafwetboek in te voegen omwille van de coherentie.<sup>279</sup>

**173.** Desondanks België dezelfde intenties had als Nederland, heeft België ervoor gekozen om de afzonderlijke strafbaarstelling in te voegen in een reeds bestaand artikel, namelijk artikel 419 en 420 Strafwetboek. Dit brengt met zich mee dat het tweede lid van de artikelen 419 en 420 Strafwetboek

---

<sup>276</sup> W.H. VELLINGA, *Gevaar en schuld op de weg*, Alphen aan den Rijn, 1979, 96.

<sup>277</sup> M.E. PONTIER, *Dood door schuld in het verkeer*, Amersfoort, Celsus juridische uitgeverij, 2015, 15-16.

<sup>278</sup> Memorie van toelichting, *Parl. St.* Kamer 2001-02, nr. 1915/001, 6 en S. VANDROMME, "Arbitragehof zet regels toepassing strafwet in de tijd op hun kop", *VAV* 2005, afl. 3, 141-149 (141).

<sup>279</sup> Voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St.* Kamer 2007-2008, nr. 52-728/1; voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St.* Senaat 2010-2011, nr. 5-275/1; voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St.* Kamer 2010-2011, nr. 1213/001 en voorstel van wet (S. LAHAYE-BATTHEU e.a.) tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St.* Kamer, 2014 -15, nr. 54-0750/1.

een strafverzwaring uitmaakt ten opzichte van het eerste lid.<sup>280</sup> Artikel 6 Wegenverkeerswet 1994 betreft geen strafverzwaring.<sup>281</sup>

### 3.2. Bestanddelen van het misdrijf

**174.** Vervolgens zijn er enkele verschillen, maar ook gelijkenissen waarneembaar bij de bestanddelen van het misdrijf naar Belgisch en Nederlands recht. Eerst en vooral vereist het Nederlands recht een dubbele causaliteit.<sup>282</sup> Het Belgisch recht vereist dit niet. Het Belgisch recht vereist louter de causaliteit tussen het materieel en het moreel bestanddeel, zijnde het causaal verband tussen de dood of het lichamenlijk letsel bij iemand anders en de onachtzaamheid in hoofde van de dader.<sup>283</sup>

**175.** Het materieel en het moreel bestanddeel zoals gekend in ons Belgisch recht zijn eveneens gekend in het Nederlands recht. Het Nederlands recht is echter strenger wat het moreel bestanddeel betreft. Eerst en vooral is het in Nederland niet altijd duidelijk om welke schuldvorm het gaat aangezien dit in de jurisprudentie werd ontwikkeld en de wet hierover zwijgt.<sup>284</sup> In België is het op dat vlak simpeler. In België is het namelijk zo dat er is voldaan aan het moreel bestanddeel vanaf dat de dader met onachtzaamheid handelt.<sup>285</sup> Ten tweede moet in Nederland de schuld aan het verkeersongeval in aanmerkelijke mate aanwezig zijn. In andere woorden dient de verkeersfout ernstig te zijn.<sup>286</sup> Ook hier volgt België de Nederlandse redenering. Er werd op 12 februari 2020 een wetsvoorstel ingediend tot invoering van een nieuw Strafwetboek. Het wetsvoorstel pleit voor de wijziging van een gebrek aan voorzichtigheid of voorzorg, naar een *ernstig* gebrek aan voorzichtigheid of voorzorg. Hierdoor zal het strafrechtelijk optreden alleen worden voorbehouden voor de gevallen van zware fout.<sup>287</sup>

**176.** Het materieel bestanddeel betreft in de Belgische wet slagen of verwondingen en de dood van een ander. Het Nederlands recht spreekt over het zwaar lichamenlijk letsel en de dood van een ander. Op het eerste gezicht zijn hier geen verschillen merkbaar. Echter kan er over het begrip zwaar lichamenlijk letsel worden gediscussieerd. De Belgische wet bepaalt dat er louter sprake moet zijn van slagen of verwondingen. Nergens in de wet wordt er melding gemaakt van zware slagen of verwondingen. Desondanks de Belgische wet dit niet expliciet vermeldt, kan dit wel worden aangenomen. Indien er namelijk sprake is van een slag of stoot tegen het lichaam waardoor het lichaam in aanraking komt met een extern, hard voorwerp en er dus een zwaar lichamenlijk letsel optreedt, is artikel 420, lid 2 Strafwetboek van toepassing.<sup>288</sup> Zowel in het Nederlands recht als in

---

<sup>280</sup> Art. 28, 29 en 30 wet 20 juli 2005 tot wijziging van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, *BS* 11 augustus 2005.

<sup>281</sup> Art. 6 Wegenverkeerswet 1994.

<sup>282</sup> M.E. PONTIER, *Dood door schuld in het verkeer*, Amersfoort, Celsus juridische uitgeverij, 2015, 19.

<sup>283</sup> Cass. 16 november 1999, *Arr. Cass.* 1999, 1442.

<sup>284</sup> M.E. PONTIER, *Dood door schuld in het verkeer*, Amersfoort, Celsus juridische uitgeverij, 2015, 105.

<sup>285</sup> Art. 418 Strafwetboek.

<sup>286</sup> M.E. PONTIER, *Dood door schuld in het verkeer*, Amersfoort, Celsus juridische uitgeverij, 2015, 30.

<sup>287</sup> Voorstel van wet tot instelling van een nieuw Strafwetboek (boek I en II), *Parl. St.* Kamer 2020-2021, nr. 1011/001, 320 en 401.

<sup>288</sup> Cass. 12 april 1983, *Arr. Cass.* 1982-93, 952; A. DE NAUW en F. DERUYCK, *Inleiding tot het bijzonder strafrecht*, Mechelen, Kluwer, 2020, 303.

het Belgisch recht kan psychische schade niet als materieel bestanddeel kunnen worden aangemerkt. Er moet weldegelijk sprake zijn van lichamelijke schade.<sup>289</sup>

**177.** Het materieel bestanddeel is dus gelijklopend in het Belgisch en in het Nederlands recht. Het Nederlands recht maakt echter in het kader van het lichamenlijk letsel nog een verdere onderverdeling. Er wordt niet louter gesproken van een zwaar lichamenlijk letsel, maar ook van de verhindering in de uitoefening van de normale bezigheden en de tijdelijke ziekte.<sup>290</sup> In het Belgisch recht vereist het misdrijf van onopzettelijke slagen of verwondingen geen verhindering in de uitoefening van de normale bezigheden of een tijdelijke ziekte. Indien dit optreedt, valt het er wel onder.<sup>291</sup>

**178.** Het begrip verkeersongeval verkrijgt in het Belgisch recht en in het Nederlands recht een ruime invulling. Zowel in het Belgisch als het Nederlands recht laat de wetgever na om een duidelijke definitie te vormen van het begrip verkeersongeval.<sup>292</sup> Het is vooral de rechtsleer en de rechtspraak die dit begrip invulling geven. Desondanks er in het Belgisch recht en in het Nederlands recht geen eenduidig begrip te vinden is, valt het op dat het Nederlands recht consistentere is dan het Belgisch recht. Verschillende Belgische hoven en rechtbanken spreken zich namelijk geregeld tegen waardoor dit de rechtszekerheid niet te goede komt. In het Nederlands recht is het begrip verkeersongeval over het algemeen goed afgebakend.<sup>293</sup>

### 3.3. Strafmaat

**179.** In het Nederlands recht valt het op dat de strafmaat van een misdrijf op grond van artikel 6 Wegenverkeerswet louter een maximumstraf is, maar geen minimumstraf, in tegenstelling tot het Belgisch recht. Doordat het Nederlands recht geen minimumstraf kent voor het misdrijf op grond van artikel 6 Wegenverkeerswet 1994, verkrijgt de rechter de mogelijkheid om een taakstraf op te leggen. Er werden in het verleden reeds Kamervragen gesteld waarbij werd voorgesteld om minimumstraffen in te voeren aangezien het opleggen van een taakstraf bij een dodelijk ongeval tot maatschappelijke frustraties leidde.<sup>294</sup> De Nederlandse samenleving vindt dat de dader van een dodelijk verkeersongeval zwaarder dient te worden gestraft.<sup>295</sup>

#### 3.3.1. Verkeersongeval met de dood tot gevolg

**180.** De dader die voor een verkeersongeval met dodelijke gevolgen de maximumstraf zou verkrijgen, verkrijgt in Nederland een minder hoge straf dan in België. In België is de maximum gevangenisstraf vijf jaar, terwijl in Nederland de maximum gevangenisstraf drie jaar telt. Daartegenover staan de geldboetes. Deze zijn hoger in Nederland dan in België. In Nederland telt deze vanaf 1 januari 2020, €21.750. In België bedraagt de geldboete maximum €16.000 (€2000 x 8 opdecimen).

---

<sup>289</sup> M.E. PONTIER, *Dood door schuld in het verkeer*, Amersfoort, Celsus juridische uitgeverij, 2015, 24 en A. DE NAUW en F. DERUYCK, *Inleiding tot het bijzonder strafrecht*, Mechelen, Kluwer, 2020, 303.

<sup>290</sup> M.E. PONTIER, *Dood door schuld in het verkeer*, Amersfoort, Celsus juridische uitgeverij, 2015, 24-26.

<sup>291</sup> Art. 420, lid 2 Strafwetboek.

<sup>292</sup> L. BREWAEYS, "Het begrip verkeersongeval: blijvende bron van betwisting", *VAV* 2013, afl. 6, 3 en J. TANGHE, "Een zoektocht naar de betekenis van het begrip verkeersongeval", *RABG* 2016, afl. 2, 91-99.

<sup>293</sup> M.E. PONTIER, *Dood door schuld in het verkeer*, Amersfoort, Celsus juridische uitgeverij, 2015, 22-23.

<sup>294</sup> *Kamerstukken II* 2014/15, 2014Z23966.

<sup>295</sup> M.E. PONTIER, *Dood door schuld in het verkeer*, Amersfoort, Celsus juridische uitgeverij, 2015, 8.

**181.** Echter is artikel 419, lid 2 Strafwetboek een en-bepaling, wat maakt dat de rechter zowel een gevangenisstraf als een geldboete moet opleggen indien de feiten bewezen worden geacht. In het Nederlands recht is er sprake van een of-bepaling. De rechter heeft de mogelijkheid om een gevangenisstraf of een geldboete van de vierde categorie op te leggen. Hieruit kan worden geconcludeerd dat het Belgisch recht strenger optreedt dan het Nederlands recht desondanks het Nederlands recht in een hogere geldboete voorziet. Het Belgisch recht laat de rechter namelijk geen keuze. De dader die een dodelijk verkeersongeval pleegt heeft de kans om in België tot twee jaar meer in de gevangenis te vertoeven, dan bij onze noorderburen en verkrijgt daarbovenop een geldboete die kan oplopen tot €16.000.<sup>296</sup>

### 3.3.2. Verkeersongeval met lichamelijk letsel tot gevolg

**182.** Hetzelfde voorbeeld als hierboven kan ook worden gebruikt voor een verkeersongeval dat lichamelijk letsel tot gevolg heeft. Een dader die de maximumstraf zou verkrijgen voor een verkeersongeval dat slagen of verwondingen teweegbrengt, verkrijgt in Nederland een gevangenisstraf van een jaar en zes maanden. In België zou dezelfde dader een gevangenisstraf verkrijgen van een jaar. Het valt dus op dat de maximum gevangenisstraf met zes maanden hoger is in Nederland. Hetzelfde geldt voor de geldboete. In Nederland bedraagt de geldboete vanaf 1 januari 2020, €21.750. In België is de maximumgeldboete €8.000 (€1.000 x 8 opdecimen). In tegenstelling tot artikel 419, lid 2 Strafwetboek, verkrijgt de rechter op grond van artikel 420, lid 2 Strafwetboek beoordelingsvrijheid. De rechter kan kiezen om de verdachte te veroordelen tot een gevangenisstraf en een geldboete of een van de twee straffen alleen. Er is namelijk sprake van een en/of-bepaling. De Belgische rechter heeft dus de mogelijkheid om louter de maximumgeldboete op te leggen van €8.000. Het Nederlands recht voorziet in een of-bepaling. Wat betekent dat de Nederlandse rechter eveneens de keuze heeft om de dader te straffen met een gevangenisstraf of een geldboete. Doordat de gevangenisstraf en geldboete hoger zijn in het Nederlands recht kan er worden geconcludeerd dat het Nederlands recht strenger optreedt dan het Belgisch recht.<sup>297</sup>

---

<sup>296</sup> Art. 419, lid 2 Strafwetboek; art. 175, lid 1, a Wegenverkeerswet 1994 en art. 23, lid 4, puntje 4 Wetboek van Strafrecht.

<sup>297</sup> Art. 175, lid 1, b Wegenverkeerswet 1994 en art. 23, lid 4, puntje 4 Wetboek van Strafrecht.

### III. Is er in België nood aan verfijning of aan een afzonderlijke strafbaarstelling?

#### 1. Verfijning

##### 1.1. Te hoge strafmaat

###### 1.1.1. Gevangenisstraffen

###### 1.1.1.1. Onopzettelijke doding in het kader van een verkeersongeval

**183.** Een persoon die wordt vervolgd wegens onopzettelijke doding in het kader van een verkeersongeval kan worden veroordeeld tot een maximum gevangenisstraf van vijf jaar.<sup>298</sup> De redenering achter de verhoogde strafmaat van het misdrijf onopzettelijke doding in het verkeer, namelijk het doen dalen van het aantal slachtoffers van verkeersongevallen, kan door mij worden gevolgd.<sup>299</sup> De deelnemer in het verkeer heeft namelijk een grote verantwoordelijkheid.<sup>300</sup> In de praktijk blijkt ook dat de overgrote meerderheid van de dossiers van onopzettelijke doding betrekking heeft op verkeersongevallen, waardoor een strengere bestraffing kan worden gerechtvaardigd naar maatschappelijk en algemeen belang.<sup>301</sup> Echter neemt dit niet weg dat de actuele strafmaat van het misdrijf onopzettelijke doding in het verkeer te hoog is. Er mag niet uit het oog worden verloren dat het moreel bestanddeel onachtzaamheid betreft zodat de persoon die een dodelijk verkeersongeval pleegt dus nooit de dood van een ander beoogde. Indien het wel de bedoeling was om een ander te doden zou er namelijk sprake zijn van een opzettelijk misdrijf in de zin van artikel 393 Strafwetboek en is artikel 419 Strafwetboek niet van toepassing.<sup>302</sup>

**184.** Graag verwijs ik als modelvoorbeeld naar het Nederlands recht. Artikel 6, lid 1, a Wegenverkeerswet bepaalt dat de maximum gevangenisstraf voor het veroorzaken van een verkeersongeval dat de dood van een ander tot gevolg heeft, drie jaar kan bedragen (indien de schuldvorm geen roekeloosheid betreft).<sup>303</sup> Naar Nederlands recht is de wetgever zich ervan bewust dat artikel 6 Wegenverkeerswet een schuld delict is, waarbij beklaagde onvoorzichtig handelt en de dood van een ander niet tot doel heeft. De maximum gevangenisstraf van drie jaar is proportioneel tegenover het misdrijf in de zin van artikel 6, lid 1, a Wegenverkeerswet.

**185.** Vervolgens is het verschil in strafmaat tussen het misdrijf onopzettelijke doding in het verkeer en buiten het verkeer veel te hoog. De maximum gevangenisstraf voor het misdrijf onopzettelijke doding in het verkeer is namelijk meer dan het dubbele van de strafmaat zoals bepaald in artikel 419, lid 1 Strafwetboek.<sup>304</sup> De constitutieve bestanddelen van de artikelen 419, lid 1 en 419, lid 2 Strafwetboek zijn echter dezelfde, namelijk de onachtzaamheid in hoofde van de persoon die het verkeersongeval pleegt met als gevolg, de dood van een ander.<sup>305</sup> Desondanks de constitutieve bestanddelen dezelfde zijn, kent het misdrijf onopzettelijke doding in het verkeer een veel hogere

---

<sup>298</sup> Art. 419, lid 2 Strafwetboek.

<sup>299</sup> Wetsontwerp van 9 juli 2002, *Parl. St. Kamer* 2001-02, 1915/001, 6.

<sup>300</sup> J. ROZIE, D. VANDERMEERSCH, J. DE HERDT, M. DEBAUCHE, M. TAEYMANS, *Naar een nieuw Strafwetboek? Het voorstel van de Commissie tot Hervorming van het Strafrecht*, Brugge, Die Keure, 2019, 230.

<sup>301</sup> Zie bijlagen I, II en III.

<sup>302</sup> Art. 393 Strafwetboek.

<sup>303</sup> Art. 6, lid 1, a Wegenverkeerswet 1994.

<sup>304</sup> Art. 419, lid 1 Strafwetboek en art. 419, lid 2 Strafwetboek.

<sup>305</sup> Art. 418 Strafwetboek.



strafmaat. Dit brengt met zich mee dat de strafverzwaring van artikel 419, lid 2 Strafwetboek gerechtvaardigd moet worden in het kader van het algemeen belang, zodat er geen sprake is van ongelijkheid tussen de onopzettelijke doding in het verkeer en buiten het verkeer, in de zin van artikel 10 en 11 van de Grondwet.<sup>306</sup> Het grote verschil in strafmaat tussen beide misdrijven, en dan vooral wat de maximum gevangenisstraf betreft, leidt tot ongelijkheid. Mijns inziens kan de prejudiciële vraag die door het Hof van Cassatie aan het Grondwettelijk Hof werd gesteld in het arrest *de dato* 27 oktober 2020 niet anders dan affirmatief worden beantwoord. Desondanks de verhoging in strafmaat van het misdrijf van onopzettelijke doding in het verkeer objectief kan worden gerechtvaardigd, kan dit mijns inziens niet voor de maximum gevangenisstraf van vijf jaar. De maximum gevangenisstraf van vijf jaar lijkt mij niet proportioneel tegenover het misdrijf onopzettelijke doding in het verkeer, wetende dat de dood van een ander nooit wordt beoogd. Minder verregaande maximum gevangenisstraffen leiden reeds tot het legitiem doel, namelijk het verminderen van slachtoffers in het verkeer. De gevangenisstraf lijkt mij tevens niet de meest efficiënte straf. Ik ben ervan overtuigd dat het verval van het recht tot sturen doeltreffender is dan eender welke straf.

**186.** Naar Nederlands recht is het verschil in gevangenisstraf tussen het basismisdrijf in de zin van artikel 307, lid 1 Wetboek van Strafrecht en hetzelfde misdrijf toegepast op verkeersongevallen, namelijk in de zin van artikel 6 Wegenverkeerswet, minder groot.<sup>307</sup> Het verschil tussen beiden bedraagt maar een jaar. In tegenstelling tot België, is de Nederlandse wetgever zich ervan bewust dat de constitutieve bestanddelen van beide misdrijven hetzelfde zijn, waardoor een groot verschil tussen de gevangenisstraffen niet kan worden gerechtvaardigd naar algemeen en maatschappelijk belang.

**187.** Verder is het verschil in strafmaat tussen de artikelen 419, lid 2 Strafwetboek en 33, §2, lid 2 Wegverkeerswet niet te verantwoorden.<sup>308</sup> Ongeacht in de praktijk sprake zal zijn van een misdrijf dat de opeenvolgende en voortgezette uitvoering is van eenzelfde misdadig opzet, is het niet logisch dat een misdrijf waarvan het moreel bestanddeel het algemeen opzet is, een lagere strafmaat kent dan een misdrijf waarvan het moreel bestanddeel de onachtzaamheid betreft. Dit doet blijken dat de maximum gevangenisstraf van artikel 419, lid 2 Strafwetboek veel te hoog is.

**188.** In het wetsvoorstel tot instelling van een nieuw Strafwetboek wordt de strafmaat van artikel 419, lid 1 Strafwetboek aangepast. De maximum gevangenisstraf wordt aangepast van twee jaar, naar drie jaar.<sup>309</sup> Het wetsvoorstel heeft tot gevolg dat er een minder groot verschil in strafmaat waarneembaar is. Dit neemt echter niet weg dat de maximum gevangenisstraf van vijf jaar voor de onopzettelijke doding in het verkeer alsnog te hoog is.

**189.** Bovendien ben ik niet te vinden voor de verhoging van de gevangenisstraf in de zin van artikel 419, lid 1 Strafwetboek aangezien ook hier onachtzaamheid als moreel bestanddeel speelt. Dit kan concreet worden gemaakt aan de hand van volgend voorbeeld. Een persoon die zijn tuin aan het

---

<sup>306</sup> Art. 10 en 11 Grondwet, *BS* 17 februari 1994.

<sup>307</sup> Art. 307, lid 1 Wetboek van Strafrecht en artikel 6 Wegenverkeerswet 1994.

<sup>308</sup> Art. 419, lid 2 Strafwetboek en art. 33, §2, lid 2 wet 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, *BS* 27 maart 1968.

<sup>309</sup> Voorstel van wet tot instelling van een nieuw Strafwetboek (boek I en boek II), *Parl. St.*, Kamer, 2020-21, nr. 55-1011/001.

onderhouden is, schept zand op en gooit deze over diens hekwerk, ervan uitgaande dat er niemand achter het hekwerk staat. Echter wordt er door de persoon in kwestie niet louter zand, maar ook kasseien opgeschept. De persoon is zich van geen kwaad bewust en schept eveneens de kasseien over het hekwerk. Op dat eigenste moment wandelt een persoon langs het hekwerk, hij wordt geraakt door enkele kasseien en bezwijkt aan zijn verwondingen. Indien het wetsvoorstel wordt aangenomen, zal beklaagde veroordeeld kunnen worden voor een maximum gevangenisstraf van maar liefst drie jaar, terwijl hij bij gebrek aan voorzichtigheid handelde en de dood van de ander niet beoogde.

#### 1.1.1.2. Onopzettelijke slagen of verwondingen in het kader van een verkeersongeval

**190.** De strafmaat van het misdrijf van onopzettelijke slagen of verwondingen in het verkeer in de zin van artikel 420, lid 2 Strafwetboek lijkt mij in tegenstelling tot het misdrijf in de zin van artikel 419, lid 2 Strafwetboek, niet te hoog en correct in verhouding met artikel 420, lid 1 Strafwetboek.<sup>310</sup> Zoals bovenstaand werd uiteengezet is het van belang dat de hiërarchie tussen de opzettelijke en onopzettelijke slagen of verwondingen niet in het gedrang komt. In de praktijk zal die hiërarchie niet zo zeer in het gedrang komen omwille van de veelvoorkomende verzwarende omstandigheden bij het misdrijf van opzettelijke slagen of verwondingen. Dit neemt echter niet weg dat artikel 398, lid 1 Strafwetboek een autonoom misdrijf is en in de praktijk dus ook zonder verzwarende omstandigheden kan voorkomen. Hierdoor is het raadzaam om artikel 398, lid 1 Strafwetboek te wijzigen naar een hogere strafmaat om toekomstige discussies te vermijden.<sup>311</sup> Hier zal verder niet op worden ingegaan aangezien dit het onderzoekkader van deze scriptie te buiten gaat.

#### 1.1.2. Geldboetes

**191.** De geldboetes zijn over het algemeen vrij hoog, zowel wat de onopzettelijke doding als de onopzettelijke slagen of verwondingen in het verkeer betreft, doordat de in de wet vermelde bedragen telkens maal 8 (opdecimen) worden gedaan. De geldboetes op grond van de artikelen 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek zijn niet in verhouding met het basismisdrijf vermeld in artikel 419, lid 1 en 420, lid 1 Strafwetboek. Dit kan concreet worden gemaakt aan de hand van volgende voorbeelden. Indien een persoon een dodelijk verkeersongeval veroorzaakt, kan hij een geldboete opgelegd krijgen van €16.000 (= €2.000 x 8).<sup>312</sup> Indien dezelfde persoon een dodelijk ongeval veroorzaakt in de zin van artikel 419, lid 1 Strafwetboek, kan hij een geldboete opgelegd krijgen van €8.000 (= €1.000 x 8). De maximumgeldboete voor een dodelijk verkeersongeval bedraagt dus het dubbele van de maximumgeldboete bij het onopzettelijk doden buiten het verkeer.<sup>313</sup>

**192.** Indien een persoon een verkeersongeval veroorzaakt waarbij lichamelijk letsel wordt toegebracht aan een ander, kan deze een geldboete opgelegd krijgen van €8.000 (= €1.000 x 8).<sup>314</sup> Indien dezelfde persoon een ongeval veroorzaakt waarbij aan een ander lichamelijk letsel wordt toegebracht in de zin van artikel 420, lid 1 Strafwetboek, kan hij een geldboete opgelegd krijgen van

---

<sup>310</sup> Art. 420, lid 1 Strafwetboek en art. 420, lid 2 Strafwetboek.

<sup>311</sup> Art. 398, lid 1 Strafwetboek.

<sup>312</sup> Art. 419, lid 2 Strafwetboek.

<sup>313</sup> Art. 419, lid 1 Strafwetboek.

<sup>314</sup> Art. 420, lid 2 Strafwetboek.

€4.000 (= €500 x 8).<sup>315</sup> Dit is een te groot verschil aangezien in het achterhoofd moet worden gehouden dat de basis constitutieve bestanddelen en de gevolgen van de misdrijven in de zin van artikel 419, lid 1 en 419, lid 2 Strafwetboek en in de zin van artikel 420, lid 1 en 420, lid 2 Strafwetboek dezelfde zijn.

**193.** Wat de geldboetes betreft, is het Nederlands recht niet optimaal als modelvoorbeeld. In Nederland kan de dader voor het plegen van een misdrijf in de zin van artikel 6 Wegenverkeerswet (indien de schuldvorm geen roekeloosheid betreft) worden veroordeeld voor een geldboete van de vierde categorie. Dit houdt in dat er een geldboete van €21.750 kan worden opgelegd. Dit is €5.750 meer dan de maximum geldboete bij een dodelijk verkeersongeval in het Belgisch recht.<sup>316</sup>

**194.** Voor het misdrijf onopzettelijke doding in het verkeer is de rechter gehouden om de geldboete uit te spreken omwille van de en-bepaling.<sup>317</sup> Echter kan er worden teruggegrepen naar artikel 85, lid 2 Strafwetboek indien er verzachtende omstandigheden aanwezig zijn.<sup>318</sup> Doordat de rechter in de meeste gevallen alsnog de keuze heeft om een van die straffen afzonderlijk op te leggen, opteer ik voor de wijziging van de en-bepaling, naar een en/of-bepaling, zoals het toenmalig artikel 419bis Strafwetboek. Dit voor wat artikel 419, lid 1, als artikel 419, lid 2 Strafwetboek betreft, om de consistentie te bewaren. Ook hier kan de verwijzing worden gemaakt naar het Nederlands recht waar de rechter de keuze heeft om een gevangenisstraf of een geldboete op te leggen.<sup>319</sup> In dit geval verkrijgt de rechter de mogelijkheid om te oordelen naar de omstandigheden.

**195.** Zoals bovenstaand reeds werd vermeld, ben ik van mening dat het verval van het recht tot sturen de meest doeltreffende straf is, daar tegenover staat de geldboete als de minst doeltreffende straf. Mede om deze redenering ben ik ervan overtuigd dat de rechter beoordelingsvrijheid dient te verkrijgen over de geldboete en in *concreto* moet kunnen bepalen wanneer de geldboete wel doeltreffend kan zijn.

## 1.2. Andere omstandigheden als strafverzwarend

**196.** Zoals in titel 3.3 uitvoerig werd besproken wordt enkel het doden van een ander en het toebrengen van lichamelijk letsel in het kader van een verkeersongeval als een verzwarende omstandigheid beschouwd tegenover respectievelijk artikel 419, lid 1 en 420, lid 1 Strafwetboek. Een arbeidsongeval of een milieuramp kan echter ook de dood van een ander tot gevolg hebben of lichamelijk letsel aan een ander toebrengen. Heeft dit als gevolg dat de lijst van verzwarende omstandigheden moet worden uitgebreid? Naar mijn mening kan die vraag niet bevestigend worden beantwoord. Eerst en vooral kan de achterliggende gedachtegang voor de totstandkoming van een strafverzwaring in het kader van het verkeer worden begrepen. Het aantal verkeersslachtoffers moest dalen, waardoor de straffen moesten stijgen. Diezelfde gedachtegang kan mijns inziens niet worden doorgetrokken naar andere omstandigheden zoals een arbeidsongeval of een milieuramp aangezien deze in mindere mate voorkomen dan verkeersongevallen.<sup>320</sup> Een dodelijk arbeidsongeval of een milieuramp die lichamelijk letsel teweegbrengt blijft daarenboven niet ongestraft op grond

---

<sup>315</sup> Art. 420, lid 1 Strafwetboek.

<sup>316</sup> Art. 23, lid 4, puntje 4 Wetboek van Strafrecht.

<sup>317</sup> Art. 419, lid 2 Strafwetboek.

<sup>318</sup> Art. 85, lid 2 Strafwetboek.

<sup>319</sup> Art. 175 Wegenverkeerswet 1994.

<sup>320</sup> Zie bijlagen II en III.

van de artikelen 419, lid 1 en 420, lid 1 Strafwetboek.<sup>321</sup> Verder maakt het vermoedelijk ook een overtreding uit van respectievelijk strafwetgeving inzake de veiligheid op het werk en milieustrafwetgeving.

**197.** Bovendien kan de vraag worden gesteld waar de grens moet worden getrokken bij het invoegen van andere verzwarende omstandigheden. Op het eerste gezicht lijkt een arbeidsongeval of een milieuramp als strafverzwarend objectief te kunnen worden gerechtvaardigd. Echter ben ik ervan overtuigd dat het invoegen van andere omstandigheden als strafverzwarend, zoals arbeidsongevallen of milieurampen, de deur zal openzetten tot het stellen van prejudiciële vragen aan het Grondwettelijk Hof. Zoals bovenstaand reeds werd toegelicht, is de *ratio legis* van het tot stand brengen van het verkeersongeval als verzwarende omstandigheid gebaseerd op het aantal verkeersongevallen die moesten worden verminderd.<sup>322</sup> Dezelfde gedachtegang kan naar mijn mening niet worden doorgetrokken naar een arbeidsongeval of een milieuramp aangezien deze minder vaak voorkomen.

---

<sup>321</sup> Art. 419, lid 1 Strafwetboek.

<sup>322</sup> Memorie van toelichting, *Parl. St. Kamer* 2001-02, nr. 1915/001, 6 en S. VANDROMME, "Arbitragehof zet regels toepassing strafwet in de tijd op hun kop", *VAV* 2005, afl. 3, 141-149 (141).



## 2. Afzonderlijke strafbaarstelling

### 2.1. Objectieve rechtvaardiging

**198.** Zoals bovenstaand reeds werd toegelicht kan een afzonderlijke strafbaarstelling objectief worden gerechtvaardigd omwille van het hoog aantal verkeersslachtoffers. België bevond zich lange tijd in een zeer ongunstige situatie wat de verkeersveiligheid betreft. Vanuit de Europese Unie kwam het initiatief om het aantal verkeersdoden te doen dalen.<sup>323</sup> België ging mee in zee en bracht het wetsontwerp van 9 juli 2002 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid tot stand.<sup>324</sup> Om de daling van het aantal slachtoffers van verkeersongevallen te realiseren, ging de Belgische wetgever verkeersmisdrijven strenger aanpakken.<sup>325</sup> Bijgevolg ontstonden de artikelen 419bis en 420bis Strafwetboek, die van toepassing waren op de bestraffing van verkeersongevallen.<sup>326</sup> Later werden die artikelen opgeheven en na enkele aanpassingen ingevoegd in het tweede lid van de artikelen 419 en 420 Strafwetboek. De misdrijven onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen in het kader van verkeer zijn dus sedert 2003 afzonderlijke strafbaarstellingen. Ik ben dan ook van mening dat dit niet dient te worden aangepast. Echter zou ik wel de vindplaats in de wet wijzigen omwille van de coherentie.

### 2.2. Coherentie door verplaatsing van vindplaats

**199.** Aangezien de misdrijven op grond van de artikelen 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek kaderen in het verkeer, lijkt het mij gunstiger voor de samenhang om de bepalingen te verplaatsen naar de Wegverkeerswet. Concreet betekent dit dat artikel 419, lid 1 en 420, lid 1 Strafwetboek behouden blijven en de artikelen 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek uit het Strafwetboek worden gehaald. Hierdoor zullen de misdrijven van onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen in het verkeer geen strafverzwarende omstandigheden meer uitmaken van de misdrijven in de zin van de artikelen 419, lid 1 en 420, lid 1 Strafwetboek, maar autonome misdrijven van het Verkeersstrafrecht.

**200.** Ook hier kan worden verwezen naar het Nederlands recht. In Nederland is het namelijk zo dat de dader van een verkeersongeval dat de dood van een ander tot gevolg heeft of lichamelijk letsel aan een ander heeft toegebracht door schuld, strafbaar wordt gesteld op grond van artikel 6 Wegenverkeerswet.<sup>327</sup> Het basismisdrijf waarbij de dader door schuld lichamelijk letsel aan een ander heeft toegebracht of de dood van een ander heeft veroorzaakt, maar buiten het verkeer plaatsvindt, wordt strafbaar gesteld op grond van de artikelen 307 en 308 Wetboek van strafrecht.<sup>328</sup> Dit brengt met zich mee dat artikel 6 Wegenverkeerswet alsnog een afzonderlijke strafbaarstelling kent, maar geen *lex specialis* meer is van artikel 307 en 308 Wetboek van Strafrecht. Voor de komst van de Wegenverkeerswet 1935 werd een verkeersongeval dat door schuld de dood van een ander tot gevolg

---

<sup>323</sup> Wetsontwerp van 9 juli 2002, *Parl. St. Kamer* 2001-02, 1915/001, 6.

<sup>324</sup> *Ibid.*

<sup>325</sup> S. VANDROMME, "Arbitragehof zet regels toepassing strafwet in de tijd op hun kop", *VAV* 2005, afl. 3, 141-149 (141); Memorie van toelichting, *Parl. St. Kamer* 2001-02, nr. 1915/001, 6.

<sup>326</sup> Art. 34 en 35 wet 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid, *BS* 25 februari 2003.

<sup>327</sup> Art. 6 Wegenverkeerswet 1994.

<sup>328</sup> Art. 307 en 308 Wetboek van Strafrecht.

had of lichamelijk letsel aan een ander toebracht, strafbaar gesteld in het Wetboek van Strafrecht. De Nederlands wetgever heeft dit omwille van de coherentie aangepast.<sup>329</sup>

**201.** Het Nederlands recht kan dienen als modelvoorbeeld voor de toekomstige wijzigingen in het Belgisch recht. De artikelen 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek kunnen naar Nederlands voorbeeld worden ingevoegd in het Wegverkeerswet aan de hand van een afzonderlijk artikel. Wat de verzwarende omstandigheden betreft, kan het Nederlands recht mijns inziens niet dienen als modelvoorbeeld. Indien het verkeersongeval de dood van een ander teweegbrengt of slagen of verwondingen aan een ander toebrengt doordat de dader bijkomend een zwaar verkeersmisdrijf heeft gepleegd, denk maar aan dronkenschap, alcoholintoxicatie en drugintoxicatie, dan zal de dood of het lichamelijk letsel in het kader van deze autonome misdrijven een verzwarende omstandigheid uitmaken. In dit geval wordt het gevolg van het verkeersongeval als een verzwarende omstandigheid beschouwd tegenover het autonoom misdrijf. Concreet betekent dit dat de autonome misdrijven in de Wegverkeerswet, waaronder het dronkenschap, alcoholintoxicatie en drugintoxicatie, moeten worden voorzien van een bijkomend lid. Het bijkomend lid bepaalt dat er sprake is van strafverzwaring indien het autonoom misdrijf heeft geleid tot de onopzettelijke doding van een ander of het onopzettelijk toebrengen van slagen of verwondingen aan een ander. Dit verschilt dus duidelijk naar Nederlands recht. In Nederland zal het misdrijf dronkenschap, alcoholintoxicatie en drugintoxicatie een verzwarende omstandigheid uitmaken van het misdrijf waarbij lichamelijk letsel aan een ander wordt toegebracht of de dood van een ander veroorzaakt wordt in het verkeer.<sup>330</sup>

**202.** Er wordt bewust gekozen om het misdrijf van onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen indien deze het gevolg is van dronkenschap, alcoholintoxicatie of drugintoxicatie als verzwarende omstandigheid te kenmerken en niet andersom. Het is per slot van rekening het verkeersongeval met alle gevolgen van dien dat het autonoom misdrijf van dronkenschap, alcoholintoxicatie en drugintoxicatie veel erger maakt.<sup>331</sup> Dit kan concreet worden gemaakt aan de hand van volgend voorbeeld. Indien een persoon een verkeersongeval veroorzaakt waarbij slagen of verwondingen aan een ander worden toegebracht door onachtzaamheid, zal deze worden veroordeeld op grond van het nieuw artikel ingevoegd in het Wegverkeerswet. Dat artikel zal overeenkomen met het huidig artikel 420, lid 2 Strafwetboek, behoudens de straffen en de bewoordingen. Indien dezelfde persoon echter een verkeersongeval veroorzaakt waarbij slagen of verwondingen aan een ander wordt toegebracht doordat de persoon dronken achter het stuur kroop, zal er moeten worden gekeken naar het autonoom verkeersmisdrijf van dronkenschap. De persoon kan dan worden veroordeeld op grond van het bijkomend lid over het onopzettelijk toebrengen van slagen of verwondingen door dronkenschap dat een strafverzwaring inhoudt van het misdrijf dronkenschap.

**203.** Bovendien heeft deze ingrijpende wijziging bijkomende voordelen. De dagvaarding zal overzichtelijker worden opgesteld. Waar in ons huidig Belgisch recht sprake is van verschillende tenlasteleggingen, komende uit verschillende wetsartikelen (bijvoorbeeld: van tenlastelegging A tot G), kan na het doorvoeren van deze wetswijziging de tenlasteleggingen gevonden worden in

---

<sup>329</sup> *Ibid.*, 12.

<sup>330</sup> Art. 175, lid 3 Wegenverkeerswet 1994.

<sup>331</sup> Zie bijlagen I en II.

hetzelfde artikel, wat de onopzettelijke doding en het onopzettelijk toebrengen van lichamelijk letsel betreft. Een persoon die onder invloed van alcohol de dood van een ander heeft teweeggebracht naar aanleiding van een verkeersongeval en bijgevolg de vlucht neemt kan vandaag de dag op strafrechtelijk vlak worden veroordeeld op grond van de artikelen 419, lid 2 Strafwetboek, artikel 33, §2, lid 2 Wegverkeerswet en artikel 35 Wegverkeerswet. De dagvaarding bestaat dus uit ten minste drie tenlasteleggingen. Indien artikel 419, lid 2 Strafwetboek verdwijnt en als verzwarend element wordt gevoegd bij de autonome misdrijven in het Wegverkeerswet, bestaat de dagvaarding uit louter twee tenlasteleggingen, namelijk het verzwarend element bij dronkenschap en het verzwarend element bij vluchtmisdrijf.<sup>332</sup>

**204.** Zoals in titel 1.3.2.2 reeds werd uiteengezet kent het Nederlands recht verschillende schuldvormen, waaronder de roekeloosheid als zwaarste schuldvorm. De roekeloosheid werkt strafverzwarend tegenover het verkeersongeval dat de dood van een ander tot gevolg heeft of lichamelijk letsel aan een ander toebrengt. Het is dus van belang dat het begrip roekeloosheid een duidelijke afbakening kent. Het begrip heeft naar Nederlands recht geen wettelijke grondslag, echter wordt deze uiteengezet in de rechtspraak en rechtsleer. Er is namelijk sprake van roekeloosheid bij een zeer ernstig gebrek aan zorgvuldigheid.<sup>333</sup> In artikel 5a, lid 1 Wegenverkeerswet 1994 kan een lijst worden teruggevonden met gedragingen die een ernstig gebrek aan zorgvuldigheid uitmaken, echter is deze lijst niet uitputtend.<sup>334</sup> In de praktijk geeft dit aanleiding tot onduidelijkheid waardoor verschillende rechtbanken en hoven elkaar voortdurend tegenspreken. Dit leidt tot rechtsonzekerheid.<sup>335</sup> Mijns inziens is het niet wenselijk om de roekeloosheid als verzwarende omstandigheid naar Belgisch recht over te nemen. Het begrip zeer ernstig gebrek aan zorgvuldigheid afbakenen is geen sinecure. Om te voorkomen dat er controversen ontstaan over wat als een zeer ernstig gebrek aan zorgvuldigheid kan worden gekenmerkt, dient er minstens een exhaustieve lijst te worden opgenomen met alle gedragingen of onthoudingen die een zeer ernstig gebrek aan zorgvuldigheid uitmaken. Ik ben echter geen voorstander van een exhaustieve lijst aangezien er altijd wel gedragingen of onthoudingen uit de boot zullen vallen waardoor er alsnog aanleiding zal worden gegeven tot rechtsonzekerheid en de rechtbanken en hoven de plaats van de wetgever zullen moeten innemen.

---

<sup>332</sup> Zie bijlagen I en II.

<sup>333</sup> J. DE HULLU, *Materieel strafrecht. Over algemene leerstukken van strafrechtelijke aansprakelijkheid naar Nederlands recht*, Deventer, Kluwer, 2009, 254.

<sup>334</sup> Art. 5a, lid 1 Wegenverkeerswet 1994.

<sup>335</sup> M.E. PONTIER, *Dood door schuld in het verkeer*, Amersfoort, Celsus juridische uitgeverij, 2015, 103.





### 3. Eenduidigheid over het begrip verkeersongeval

#### 3.1. Uiteenlopende definities ontwikkeld door rechtspraak en rechtsleer

**205.** Bij het behouden van het misdrijf van onopzettelijke doding en onopzettelijk slagen of verwondingen in het verkeer is het van belang om te weten wanneer die wetsbepaling kan worden ingeroepen. De belangrijkste vraag die dient te worden beantwoord is "wat kan worden beschouwd als een verkeersongeval?". Zoals reeds uitvoerig besproken heeft de wetgever nagelaten om het begrip verkeersongeval te definiëren waardoor onenigheid bestaat over het toepassingsgebied. Dit heeft tot gevolg dat zelfs het hoogste rechtscollege zich geregeld tegenspreekt in het vellen van oordelen.

**206.** Ook de rechtsleer deed enkele pogingen om een definitie van het begrip verkeersongeval tot stand te brengen. Volgens de rechtsleer zou er in de Wegverkeerswet sprake zijn van een verkeersongeval indien een ongeval zich voordoet naar aanleiding van het zich bewegen langs de openbare wegen te lande.<sup>336</sup> Het Hof van Cassatie oordeelde in een later arrest dat de betrokken voertuigen op het ogenblik van het ongeval niet in beweging moet zijn.<sup>337</sup>

**207.** Het begrip verkeersongeval in de zin van de artikelen 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek kent een ruimere interpretatie dan het begrip verkeersongeval in de Wegverkeerswet. Er kan namelijk al sprake zijn van een verkeersongeval indien voetgangers tegen elkaar botsen. Het gebruik van enig vervoermiddel is dus geen vereiste. Verder hoeft een verkeersongeval niet plaats te vinden op de openbare weg, maar kan het evengoed plaatsvinden op terreinen die openstaan voor het publiek, niet openbare terreinen die evenwel openstaan voor een bepaald aantal personen of op een waterweg.<sup>338</sup> Indien de artikelen 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek zouden worden verplaatst naar de Wegverkeerswet, verkrijgt het begrip verkeersongeval in beginsel een engere invulling, wat de rechtszekerheid absoluut niet ten goede zal komen.

**208.** Het gebrek aan een eenduidig begrip, maar ook het verschil in definiëring met betrekking tot de verschillende wetten leidt tot inconsistentie. Het is wenselijk dat er aandacht wordt besteed aan de ontwikkeling van een zekere, eenduidige en alomvattende definitie van het begrip verkeersongeval.

#### 3.2. Maatschappelijke evolutie

**209.** De door de rechtspraak en rechtsleer ontwikkelde definities voor het begrip verkeersongeval spreken van de termen motorrijtuig en voertuig.<sup>339</sup> Beide termen worden verschillend ingevuld, waardoor ook hier weer blijf wordt gegeven van inconsistentie. Bijgevolg kan naar aanleiding van de maatschappelijke evolutie, de vraag worden gesteld wat vandaag de dag als (motor)voertuig moet worden beschouwd. Artikel 2.15.2 K.B. houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg beschrijft namelijk ook de voortbewegingstoestellen, waaronder de niet-gemotoriseerde en de gemotoriseerde

---

<sup>336</sup> P. ARNOU en M. DE BUSSCHER, *Misdrijven en sancties in de Wegverkeerswet*, Antwerpen, Kluwer Rechtswetenschappen, 1999, 13 en 15.

<sup>337</sup> Cass. 28 oktober 2014, RW 2015-16, 63-64.

<sup>338</sup> R. POTE, *Handboek verkeerswetgeving*, Leuven, Acco, 1985, 5.

<sup>339</sup> *Ibid.*; A. DE NAUW en F. KUTY, *Manuel de droit pénal spécial*, Luik, Wolters Kluwer, 2018, 422 en A. DE NAUW en F. DERUYCK, *Inleiding tot het bijzonder strafrecht*, Mechelen, Kluwer, 2020, 309.

voortbewegingstoestellen dienen te worden begrepen. Moeten deze voertuigen ook mee in overweging worden genomen om tot een juiste definitie van het begrip verkeersongeval te komen, of juist niet? Een niet-gemotoriseerd voortbewegingstoestel is op grond van artikel 2.15.2, 1° van hetzelfde besluit een voertuig dat zonder pedalen of handgrepen door spierkracht wordt voortbewogen en dat niet met een motor is uitgerust. Voorbeelden zijn skeelers, skateboards, gewone steps en rolstoelen.<sup>340</sup> Daar tegenover staat een gemotoriseerd voortbewegingstoestel dat op grond van artikel 2.15.2, 2° van hetzelfde besluit een voertuig is dat een motor heeft, één of meer wielen en dat niet sneller dan 25 km/u kan rijden. Voorbeelden zijn elektrische steps, monowheels, segways, elektrische rolstoelen en scootmobielen.<sup>341</sup>

**210.** Logischerwijze zou er geen onderscheid moeten worden gemaakt tussen de soorten voertuigen om te komen tot het begrip verkeersongeval. Mijns inziens doet het er niet toe of een ongeval tot stand wordt gebracht door een gemotoriseerd voertuig, een niet-gemotoriseerd voertuig, een gemotoriseerd voortbewegingstoestel, dan wel een niet-gemotoriseerd voortbewegingstoestel, om te spreken van een verkeersongeval. Om een alomvattende definitie van het begrip verkeersongeval te kunnen creëren moet er eveneens worden stilgestaan bij ongevallen die zich voordoen in het verkeer, maar waar geen enkel voertuig bij betrokken is. Denk maar aan twee voetgangers die tegen elkaar botsen waardoor er slagen of verwondingen optreden, of zelfs tot de dood leidt. Voetgangers maken deel uit van het verkeer, waardoor zelfs een ongeval tussen voetgangers een verkeersongeval uitmaakt. Het Nederlands recht doet dienst als modelvoorbeeld. In Nederland wordt algemeen aanvaard dat een verkeersongeval kan worden veroorzaakt door twee voetgangers.<sup>342</sup> Artikel 6 Wegenverkeerswet 1994 bepaalt namelijk uitdrukkelijk "een ieder die aan het verkeer deelneemt".<sup>343</sup>

### 3.3. Definitie verkeersongeval

**211.** De maatschappij staat niet stil, waardoor het van belang is om bij het creëren van een definitie te kiezen voor een open norm. Een open norm streeft toekomstgericht naar meer rechtszekerheid. De definitie bevat dus best geen exhaustieve lijst van voorwerpen die als voertuigen kunnen worden beschouwd.

**212.** Een zekere, eenduidige en alomvattende definitie voor het begrip verkeersongeval luidt als volgt: een verkeersongeval is een ongeval dat zich voordoet tussen personen die deelnemen aan het verkeer op een openbare plaats, ongeacht de wijze waarop betrokkenen zich op die plaatsen bevinden.<sup>344</sup>

**213.** Bij het ontleden van die definitie wordt duidelijk dat er aandacht wordt besteed aan de plaats waar een verkeersongeval kan optreden, namelijk een openbare plaats. Er is bewust gekozen voor een ruimer toepassingsgebied aangezien het verkeer niet stopt op de openbare weg. Onder openbare plaats wordt namelijk ook de openbare waterwegen begrepen. Het luchtverkeer beschouwen als een openbare plaats is mijns inziens te verregaand. Bijgevolg wordt dit niet in de definitie vermeld en zal specifieke wetgeving inzake het luchtverkeer toepasselijk zijn. Verder wordt er een einde gemaakt

---

<sup>340</sup> Art. 2.15.2, 1° KB 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, BS 9 december 1975.

<sup>341</sup> *Ibid.*, 2°.

<sup>342</sup> M.E. PONTIER, *Dood door schuld in het verkeer*, Amersfoort, Celsus juridische uitgeverij, 2015, 23.

<sup>343</sup> Art. 6 Wegenverkeerswet 1994.

<sup>344</sup> Zie bijlagen I en II.

aan de controverse over de noodzaak van een (motor)voertuig. De definitie vermeldt uitdrukkelijk dat iedere betrokkene, ongeacht de wijze waarop deze zich op de openbare plaats bevindt een verkeersongeval kan veroorzaken.

**214.** De definitie voor het begrip ongeval die voortvloeit uit de rechtsleer en rechtspraak is voldoende duidelijk om te worden overgenomen in de Wegverkeerswet. Die bepaling luidt "een ongeval is elke plotse en abnormale gebeurtenis, die niet opzettelijk is veroorzaakt en schadelijke gevolgen teweegbrengt, van welke aard ook en ongeacht de ernst ervan".<sup>345</sup> Aangezien de definitie niets vermeldt over een botsing tussen voertuigen of voetgangers, maar louter spreekt over een plotse en abnormale gebeurtenis, dient het toepassingsgebied ruim te worden begrepen. Dus ook een bus die in een ravijn stort of een auto die het kanaal inrijdt doordat de handrem niet werd opgetrokken, begaat een verkeersongeval.<sup>346</sup> Dit zijn de voorbeelden die in het rechtsvergelijkend deel werden aangehaald naar het Nederlands recht. Door het invoegen van een eenduidige definitie kan er ook naar Belgisch recht over die voorbeelden geen onenigheid meer bestaan.

**215.** De omschrijving van het begrip verkeer is overgenomen uit het Van Dale woordenboek. Deze is voldoende duidelijk en alomvattend om dienst te doen als een wetsbepaling.<sup>347</sup>

---

<sup>345</sup> P. ARNOU en M. DE BUSSCHER, *Misdrijven en sancties in de Wegverkeerswet*, Antwerpen, Kluwer Rechtswetenschappen, 1999, 13-14.

<sup>346</sup> J. REMMELINK, *Hoofdwegen door het verkeersrecht*, Deventer, Kluwer, 2012, 65.

<sup>347</sup> VAN DALE, *Groot Woordenboek der Nederlandse Taal*.



## IV. Toekomstig Belgisch strafrecht

**216.** Na het voeren van onderzoek naar het misdrijf onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen bij verkeersongevallen kan er worden geconstateerd dat er enkele belangrijke wijzigingen moeten worden doorgevoerd. De wijzigingen zijn gegrond op coherentie, rechtszekerheid, logica, werkbaarheid en duidelijkheid. Die wijzigingen worden in dit hoofdstuk uiteengezet aan de hand van een wetsvoorstel tot wijziging van de Wegverkeerswet en een wetsvoorstel tot invoering van een nieuw Strafwetboek (deel II). De wetsvoorstellen zijn beperkt tot de belangrijkste wijzigingen. In het wetsvoorstel tot wijziging van een nieuwe Wegverkeerswet wordt de focus gelegd op de meest ingrijpende misdrijven, maar het systeem kan voor de andere misdrijven, naar analogie worden toegepast. De geldboetes dienen altijd maal 8 te worden gedaan (opdecimen).

### 1. Wetsvoorstel tot wijziging van de Wegverkeerswet

#### 1.1. Uiteenzetting wetsvoorstel

##### *Titel IV: Strafbepalingen en veiligheidsmaatregelen*

##### *Hoofdstuk I: definitie*

##### Artikel 28

In deze gecoördineerde wetten worden onder "verkeersongeval" verstaan een ongeval dat zich voordoet tussen personen die deelnemen aan het verkeer op een openbare plaats, ongeacht de wijze waarop betrokkenen zich op die plaatsen bevinden.

##### Artikel 29

In deze gecoördineerde wetten worden onder "ongeval" verstaan elke plotse en abnormale gebeurtenis, die niet opzettelijk is veroorzaakt en schadelijke gevolgen teweegbrengt, van welke aard ook en ongeacht de ernst ervan.

##### Artikel 30

In deze gecoördineerde wetten worden onder "verkeer" verstaan het gaan en komen, het zich bewegen van voertuigen en personen langs de wegen, tussen plaatsen en streken onderling of binnen een plaats alsook geparkeerde of stilstaande voertuigen.<sup>348</sup>

##### Artikel 31 (aanpassing van het huidig artikel 28 Wegverkeerswet)

In deze gecoördineerde wetten worden onder "openbare plaats" verstaan de openbare weg, de terreinen toegankelijk voor het publiek, de niet-openbare terreinen die voor een zeker aantal personen toegankelijk zijn en openbare wateren.

---

<sup>348</sup> VAN DALE, *Groot Woordenboek der Nederlandse Taal*.

[Voor de definitie van openbare weg kan er worden verwezen naar het K.B. van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg<sup>349</sup>]

[Voor de definitie van openbare wateren kan er worden verwezen naar artikel 1.1.1.4., 1° en verder van het Belgisch Scheepvaartwetboek<sup>350</sup>]

### Artikel 32

In deze gecoördineerde wetten worden onder "integriteitsaantasting van de eerste graad" beschouwd als de restcategorie.

Onder "integriteitsaantasting van de tweede graad" wordt verstaan elk lichamelijk letsel of schade aan de gezondheid die resulteert in een ongeschiktheid tot het verrichten van persoonlijk werk van maximum vier maanden, een geneeslijk lijkende ziekte zonder ongeschiktheid tot het verrichten van persoonlijk werk tot gevolg of die niet meer dan vier maanden ongeschiktheid tot het verrichten van persoonlijk werk heeft veroorzaakt.

Onder "integriteitsaantasting van de derde graad" wordt verstaan elk lichamelijk letsel of schade aan de gezondheid die resulteert in een ongeschiktheid tot het verrichten van persoonlijk werk van meer dan vier maanden, een ongeneeslijk lijkende ziekte, het volledig verlies van een orgaan of een lichaamsfunctie, een zware verminking, dan wel een zwangerschapsafbreking.

[Het begrip integriteitsaantasting wordt overgenomen uit het wetsvoorstel tot invoering van een nieuw Strafwetboek *de dato* 12 februari 2020<sup>351</sup>]

#### *Hoofdstuk II: overtredingen van de reglementen*

De huidige artikelen 29 tot 29quater blijven behouden, maar krijgen de nummering 33 tot en met 33quater.

#### *Hoofdstuk III: overtreding van de bepalingen betreffende het rijbewijs en de leervergunning*

De huidige artikelen 30 tot 32 blijven behouden, maar krijgen de nummering 34 tot en met 36.

---

<sup>349</sup> KB 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, *BS* 9 december 1975.

<sup>350</sup> Art. 1.1.1.4., 1° Belgisch Scheepvaartwetboek, *BS* 1 augustus 2019.

<sup>351</sup> Voorstel van wet tot instelling van een nieuw Strafwetboek (boek I en II), *Parl. St.* Kamer 2020-2021, nr. 1011/001, 320 en 401.

*Hoofdstuk IV: onopzettelijk doden en onopzettelijk aantasten van de integriteit door een verkeersongeval*

Artikel 37

Hij die onopzettelijk een integriteitsaantasting van de eerste, tweede of derde graad toebrengt aan een ander door een verkeersongeval, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot een jaar en met geldboete van €50 tot €500, of met een van die straffen alleen.

De rechter kan het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig uitspreken voor een duur van ten minste een maand en ten hoogste vijf jaar.

Artikel 38

Hij die onopzettelijk de dood van een ander veroorzaakt door een verkeersongeval, wordt gestraft met gevangenisstraf van drie maanden tot drie jaar en met geldboete van €50 tot €1.000, of met een van die straffen alleen.

De rechter kan het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig uitspreken voor een duur van ten minste drie maanden en ten hoogste vijf jaar.

*Hoofdstuk V: vluchtmisdrijf*

Artikel 39 (huidig artikel 33 Wegverkeerswet)

§1 wordt behouden, louter de geldboete wordt verminderd naar €100 tot €1.000.

§2. Heeft het verkeersongeval voor een ander de integriteit aangetast in de eerste, tweede of derde graad, dan wordt de schuldige gestraft met gevangenisstraf van drie maanden tot twee jaar en met geldboete van €100 tot €2.000, of met een van die straffen alleen en met het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste drie maanden tot levenslang.

§3. Heeft het verkeersongeval voor een ander de dood tot gevolg gehad, dan wordt de schuldige gestraft met een gevangenisstraf van zes maanden tot vier jaar en met geldboete van €100 tot €3.000, of met een van die straffen alleen en met het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste zes maanden tot levenslang.

§3. 1° Met een gevangenisstraf van zes maanden tot vijf jaar en met een geldboete van €200 tot €4.000 of met een van deze straffen alleen, wordt hij gestraft die, na een veroordeling met toepassing van artikel 41, §1 of 41, §2 binnen drie jaar te rekenen van de dag van de uitspraak van een vorig veroordelend vonnis dat in kracht van gewijsde is gegaan een van de bepalingen van artikel 41, §1 overtreedt.

2° Hij die, na een veroordeling met toepassing van artikel 41, §1 of 41, §2 binnen de drie jaar te rekenen van de dag van de uitspraak van een vorig veroordelend vonnis dat in kracht van gewijsde is gegaan artikel 41, §2, overtreedt wordt gestraft met een gevangenisstraf van zes maanden tot zes jaar en met een geldboete van €200 tot €5.000, of met een van deze straffen alleen.



## *Hoofdstuk VI: Alcoholopname en dronkenschap*

### Artikel 40 (huidig artikel 34 Wegverkeerswet)

§1 wordt behouden.

§2 en §3 worden behouden.

§ 4. Hij die onopzettelijk de integriteit van een ander aantast in de eerste, tweede of derde graad door een verkeersongeval doordat de ademanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht meet of de bloedanalyse een alcoholconcentratie ten minste 0,5 gram en minder dan 0,8 gram per liter bloed aangeeft, wordt gestraft met gevangenisstraf van drie maanden tot drie jaar en met geldboete van €200 tot €3.000 of met een van die straffen alleen en met het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste drie maanden tot levenslang.

§5. Hij die onopzettelijk de dood van een ander veroorzaakt bij een verkeersongeval doordat de ademanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht meet of de bloedanalyse een alcoholconcentratie ten minste 0,5 gram en minder dan 0,8 gram per liter bloed aangeeft, wordt gestraft met gevangenisstraf van zes maanden tot vijf jaar en met geldboete van €200 tot €4.000 of met een van die straffen alleen en met het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste zes maanden tot levenslang.

§6. Hij die onopzettelijk de integriteit van een ander aantast in de eerste, tweede of derde graad door een verkeersongeval doordat de ademanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht meet of de bloedanalyse een alcoholconcentratie ten minste 0,8 gram per liter bloed aangeeft, wordt gestraft met gevangenisstraf van drie maanden tot vier jaar en met geldboete van €200 tot €4.000 of met een van die straffen alleen en met het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste zes maanden tot levenslang.

§7. Hij die onopzettelijk de dood van een ander veroorzaakt door een verkeersongeval doordat de ademanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht meet of de bloedanalyse een alcoholconcentratie ten minste 0,8 gram per liter bloed aangeeft, wordt gestraft met gevangenisstraf van zes maanden tot zes jaar en met geldboete van €200 tot €5.000 of met een van die straffen alleen en met het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste een jaar tot levenslang.

### Artikel 41 (huidig artikel 35 Wegverkeerswet)

§1 wordt behouden.

§2. Hij die onopzettelijk de integriteit van een ander aantast in de eerste, tweede of derde graad door een verkeersongeval doordat hij in staat van dronkenschap verkeert of in een soortgelijke staat met name ten gevolge van het gebruik van drugs of van geneesmiddelen, wordt gestraft met gevangenisstraf van drie maanden tot vier jaar en met geldboete van €200 tot €4.000 of met een

van die straffen alleen en met het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste zes maanden tot levenslang.

§3. Hij die onopzettelijk de dood van een ander veroorzaakt bij een verkeersongeval doordat hij in staat van dronkenschap verkeert of in een soortgelijke staat met name ten gevolge van het gebruik van drugs of van geneesmiddelen, wordt gestraft met gevangenisstraf van zes maanden tot zes jaar en met geldboete van €200 tot €5.000 of met een van die straffen alleen en met het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste een jaar tot levenslang.

Artikel 42 (huidig artikel 36 Wegverkeerswet)

Wordt behouden.

Artikel 43 (huidig artikel 37 Wegverkeerswet)

Wordt behouden.

#### *Hoofdstuk VIbis: Andere stoffen die de rijvaardigheid beïnvloeden*

Artikel 44 (huidig artikel 37bis Wegverkeerswet)

§1. Wordt behouden.

§2. Wordt behouden.

§3. Hij die onopzettelijk de integriteit van een ander aantast in de eerste, tweede of derde graad door een verkeersongeval doordat hij onder invloed is van de stoffen zoals bepaald in artikel 44, §1, wordt gestraft met gevangenisstraf van drie maanden tot vier jaar en met geldboete van €200 tot €4.000 of met een van die straffen alleen en met het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste zes maanden tot levenslang.

§4. Hij die onopzettelijk de dood van een ander veroorzaakt door een verkeersongeval doordat hij onder invloed is van de stoffen zoals bepaald in artikel 44, §1 wordt gestraft met gevangenisstraf van zes maanden tot zes jaar en met geldboete van €200 tot €5.000 of met een van die straffen alleen en met het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste een jaar tot levenslang.

## 1.2. Toelichting

**217.** De strafmaat van het basismisdrijf onopzettelijke doding in het kader van een verkeersongeval zoals uiteengezet in het toekomstig artikel 38 Wegverkeerswet is verminderd tegenover het huidig artikel 419, lid 2 Strafwetboek. Het Nederlands recht diende als voorbeeld. De strafmaat van het basismisdrijf onopzettelijke aantasting van de integriteit in het kader van een verkeersongeval in de zin van het toekomstig artikel 37 Wegverkeerswet is overgenomen, behoudens de geldboetes die minder hoog zijn in het toekomstig recht.

**218.** Indien het verkeersongeval de dood van een ander teweegbrengt of slagen of verwondingen aan een ander toebrengt doordat de dader bijkomend een zwaar verkeersmisdrijf heeft gepleegd, denk maar aan dronkenschap, alcoholintoxicatie en drugintoxicatie, wordt het verhogen van de strafmaat wel gerechtvaardigd omwille van het verzwarend element.

**219.** In het toekomstig Wegverkeersrecht wordt er gekozen voor de bewoordingen integriteitsaantasting in plaats van slagen of verwondingen, zoals in het huidig recht gekend is. Dit is overgenomen uit het wetsvoorstel tot invoering van een nieuw Strafwetboek *de dato* 12 februari 2020.<sup>352</sup> Het begrip integriteitsaantasting zet namelijk beter uiteen wat hieronder dient te worden verstaan en creëert bijgevolg rechtszekerheid.

**220.** Bij het dodelijk verkeersongeval of een verkeersongeval dat lichamelijk letsel teweegbrengt als een verzwarende omstandigheid van de autonome verkeersmisdrijven valt op dat de maximum gevangenisstraffen over het algemeen hoger zijn dan de maximum gevangenisstraffen bij onze noorderburen. Uitgezonderd de gevallen van roekeloosheid waar de maximum gevangenisstraf kan oplopen tot negen jaar bij een dodelijk verkeersongeval.<sup>353</sup> Er wordt bewust gekozen om het Nederlands recht niet als modelvoorbeeld te gebruiken aangezien het Belgisch recht de roekeloosheid niet als een verzwarende omstandigheid beschouwd. Hierdoor zal naar Belgisch recht de beklaagde die zeer onvoorzichtig gedrag vertoont waarbij onaanvaardbare risico's worden genomen, bestraft worden aan de hand van de artikelen die eveneens bedoeld zijn voor verkeersongevallen veroorzaakt door een louter ernstig gebrek aan zorgvuldigheid. Dit maakt dat het klakkeloos overnemen van de strafmaat uit het Nederlands recht tot gevolg heeft dat de maximum gevangenisstraffen te laag zijn. Concreet kan de strafmaat niet worden overgenomen doordat Nederland het verschil maakt tussen de schuld die bestaat in roekeloosheid en de andere schuldvormen.

**221.** Zoals *supra* reeds werd aangegeven is volgens mij het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig de meest doeltreffende straf. De veroorzaker van een verkeersongeval dat de dood van een ander tot gevolg heeft of een ander lichamelijk letsel toebrengt kan op grond van de toekomstige artikelen 37 en 38 Wegverkeerswet gestraft worden met het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig. Het betreft dus een facultatief rijverbod. Indien het dodelijk verkeersongeval of het verkeersongeval dat lichamelijk letsel teweegbrengt een verzwarende omstandigheid uitmaakt van de autonome misdrijven uit de Wegverkeerswet, zal de politierechter het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig moeten uitspreken. Bij het verplicht

---

<sup>352</sup> Voorstel van wet tot instelling van een nieuw Strafwetboek (boek I en II), *Parl. St.* Kamer 2020-2021, nr. 1011/001, 320 en 401.

<sup>353</sup> Art. 175, lid 3 Wegenverkeerswet 1994.

rijverbod wordt er bewust gekozen voor een verregaande maximumtermijn, namelijk levenslang. De minimumtermijn en maximumtermijn liggen bijgevolg ver uit elkaar waardoor het de rechter de mogelijkheid biedt om naar omstandigheden te oordelen, bijvoorbeeld de aanwezigheid van schuldbeustheid bij de beklaagde.

**222.** Het vluchtmisdrijf kent in het huidige recht reeds een strafverzwaring indien het vluchtmisdrijf gepaard gaat met de onopzettelijke doding of het onopzettelijk toebrengen van lichamelijk letsel.<sup>354</sup> In het toekomstig recht wordt geopteerd om de strafmaat te verminderen wat de geldboetes en de gevangenisstraffen voor het misdrijf van onopzettelijke slagen of verwondingen door een verkeersongeval betreft. Het behouden van de huidige strafmaat zou leiden tot onevenredigheid met betrekking tot de nieuwe straffen aangezien deze werden verminderd. Het valt op dat in het toekomstig recht de strafverzwaring bij vluchtmisdrijf minder hoog is dan de strafverzwaring bij de andere autonome misdrijven. Dit kan worden gerechtvaardigd aan de hand van de psychologie. Het verkeersongeval kan worden beschouwd als een stressvolle situatie. Bij een stressvolle situatie biedt ons brein drie mogelijkheden, vluchten, vechten of bevriezen. Het vluchten is dus een stressreactie. De veroorzaker van het verkeersongeval denkt als het ware niet meer rationeel na en vlucht dus niet *per se* uit slechte bedoelingen.<sup>355</sup> Hiertegenover staat dronkenschap, alcoholintoxicatie en drugintoxicatie. Bij deze drie autonome verkeersmisdrijven wordt er bewust gebruik gemaakt van deze middelen, waardoor de veroorzaker mijns inziens zwaarder moet worden bestraft.

**223.** Verder wordt het onderscheid in strafmaat tussen alcoholintoxicatie waarbij ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter en ten minste 0,35 milligram per liter uitgedemde alveolaire lucht wordt gemeten, doorgetrokken naar de strafverzwaring bij het onopzettelijk doden of aantasten van de integriteit door een verkeersongeval. Ook hier zijn de verhoogde straffen in verhouding gebleven met de toekomstige artikelen 37 en 38 Wegverkeerswet.

**224.** De strafmaat bij de onopzettelijke doding en het onopzettelijk aantasten van de integriteit naar aanleiding van een verkeersongeval door alcoholintoxicatie waarbij ten minste 0,35 milligram per liter uitgedemde alveolaire lucht wordt gemeten, drugintoxicatie en dronkenschap is het hoogst. Dit kan worden gerechtvaardigd door de onverantwoordelijkheid van de veroorzaker. De veroorzaker is zich bewust van het gebruik van stoffen of middelen, maar kiest er toch voor om in die staat een voertuig te besturen of om zich te voet op een openbare plaats te verplaatsen. Dit terwijl algemeen geweten is dat het gebruik van stoffen of middelen het rationeel denken en handelen beïnvloedt.

**225.** Over het algemeen valt het op dat in het toekomstig recht de minimumstraffen en maximumstraffen ver uit elkaar liggen waardoor de rechter de mogelijkheid verkrijgt om *in concreto* te beoordelen welke straf gepast is voor beklaagde.

---

<sup>354</sup> Art. 33, §2 wet 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, BS 27 maart 1968.

<sup>355</sup> VRT, *Verder na vluchtmisdrijf*, Panorapportage seizoen 2019, aflevering 10.



## 2. Wetsvoorstel tot invoering van een nieuw Strafwetboek (deel II)

### *Titel VIII: Misdaden en wanbedrijven tegen personen*

#### *Hoofdstuk II: Onopzettelijk doden en onopzettelijk aantasten van de integriteit*

##### Artikel 419

Hij die buiten het kader van een verkeersongeval onopzettelijk de integriteit van een ander aantast in de eerste, tweede of derde graad, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en met geldboete van €50 tot €250, of met een van die straffen alleen.

##### Artikel 420

Hij die buiten het kader van een verkeersongeval onopzettelijk de dood van een ander veroorzaakt wordt gestraft met gevangenisstraf van drie maanden tot twee jaar en met geldboete van €50 tot €500, of met een van die straffen alleen.



### 3. Schematisch overzicht

#### 3.1. Schema wetsvoorstel tot wijziging van de Wegverkeerswet

<b>wetsbepaling</b>	<b>misdrif</b>	<b>straf</b>
Artikel 37 Wegverkeerswet	Onopzettelijk aantasten van de integriteit in de eerste, tweede of derde graad van een ander door een verkeersongeval	Gevangenisstraf van acht dagen tot een jaar en/of met geldboete van €50 tot €500 Facultatief verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste een maand en ten hoogste vijf jaar
Artikel 38 Wegverkeerswet	Onopzettelijk doden van een ander door een verkeersongeval	Gevangenisstraf van drie maanden tot drie jaar en/of met geldboete van €50 tot €1.000 Facultatief verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste drie maanden en ten hoogste vijf jaar
Artikel 39, §2 Wegverkeerswet	Vluchtmisdrijf nadat onopzettelijk de integriteit van een ander wordt aangetast in de eerste, tweede of derde graad bij een verkeersongeval	Gevangenisstraf van drie maanden tot twee jaar en/of met geldboete van €100 tot €2.000 Verplicht verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste drie maanden tot levenslang
Artikel 39, §3 Wegverkeerswet	Vluchtmisdrijf nadat onopzettelijk de dood van een ander wordt veroorzaakt bij een verkeersongeval	Gevangenisstraf van zes maanden tot vier jaar en/of met geldboete van €100 tot €3.000 Verplicht verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste zes maanden tot levenslang
Artikel 40, §4 Wegverkeerswet	Onopzettelijk de integriteit van een ander aantasten in de eerste, tweede of derde graad	Gevangenisstraf van drie maanden tot drie jaar en/of



	bij een verkeersongeval doordat er sprake is van alcoholintoxicatie (ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde lucht)	met geldboete van €200 tot €3.000 Verplicht verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste drie maanden tot levenslang
Artikel 40, §5 Wegverkeerswet	Onopzettelijk de dood van een ander veroorzaken bij een verkeersongeval doordat er sprake is van alcoholintoxicatie (ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde lucht)	Gevangenisstraf van zes maanden tot vijf jaar en/of met geldboete van €200 tot €4.000 Verplicht verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste zes maanden tot levenslang
Artikel 40, §6 Wegverkeerswet	Onopzettelijk de integriteit van een ander aantasten in de eerste, tweede of derde graad bij een verkeersongeval doordat er sprake is van alcoholintoxicatie (ten minste 0,35 milligram per liter uitgeademde lucht)	Gevangenisstraf van drie maanden tot vier jaar en/of met geldboete van €200 tot €4.000 Verplicht verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste zes maanden tot levenslang
Artikel 40, §7 Wegverkeerswet	Onopzettelijk de dood van een ander veroorzaken bij een verkeersongeval doordat er sprake is van alcoholintoxicatie (ten minste 0,35 milligram per liter uitgeademde lucht)	Gevangenisstraf van zes maanden tot zes jaar en/of met geldboete van €200 tot €5.000 Verplicht verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste een jaar tot levenslang
Artikel 41, §2 Wegverkeerswet	Onopzettelijk de integriteit van een ander aantasten in de eerste, tweede of derde graad bij een verkeersongeval doordat hij in staat van dronkenschap verkeert of in een soortgelijke staat	Gevangenisstraf van drie maanden tot vier jaar en/of met geldboete van €200 tot €4.000 Verplicht verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste zes maanden tot levenslang

Artikel 41, §3 Wegverkeerswet	Onopzettelijk de dood van een ander veroorzaken bij een verkeersongeval doordat hij in staat van dronkenschap verkeert of in een soortgelijke staat	Gevangenisstraf van zes maanden tot zes jaar en/of met geldboete van €200 tot €5.000 Verplicht verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste een jaar tot levenslang
Artikel 44, §3 Wegverkeerswet	Onopzettelijk de integriteit van een ander aantasten in de eerste, tweede of derde graad bij een verkeersongeval doordat hij onder invloed is van stoffen zoals bepaald in artikel 44, §1	Gevangenisstraf van drie maanden tot vier jaar en met geldboete van €200 tot €4.000, of met een van die straffen alleen en met het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste zes maanden tot levenslang
Artikel 44, §4 Wegverkeerswet	Onopzettelijk de dood van een ander veroorzaken bij een verkeersongeval doordat hij onder invloed is van stoffen zoals bepaald in artikel 44, §1	Gevangenisstraf van zes maanden tot zes jaar en/of met geldboete van €200 tot €5.000 Verplicht verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste een jaar tot levenslang

### 3.2.Schema wetsvoorstel tot invoering van een nieuw Strafwetboek

<b>wetsbepaling</b>	<b>misdrijf</b>	<b>straf</b>
Artikel 419 Strafwetboek	Onopzettelijk de integriteit van een ander aantasten in de eerste, tweede of derde graad	Gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en/of met geldboete van €50 tot €250
Artikel 420 Strafwetboek	Onopzettelijk doden van een ander	Gevangenisstraf van drie maanden tot twee jaar en/of met geldboete van €50 tot €500

### 3.3.Schema rechtsvergelijking

<b>Basismisdrijf</b>			
<b>misdrijf</b>	<b>wetsbepalingen</b>		
	Huidig Belgisch recht	Nederlands recht	Toekomstig Belgisch recht
Onopzettelijk toebrengen van slagen/verwondingen	Artikel 420, lid 1 Sw.	Artikel 308 Sr.	Artikel 419 Sw.
Onopzettelijk toebrengen van slagen/verwondingen in het verkeer	Artikel 420, lid 2 Sw.	Artikel 6 juncto 175 WVV	Artikel 37 wegverkeerswet
Onopzettelijk doden	Artikel 419, lid 1 Sw.	Artikel 307 Sr.	Artikel 420 Sw.
Onopzettelijk doden in het verkeer	Artikel 419, lid 2 Sw.	Artikel 6 juncto 175 WVV	Artikel 38 Wegverkeerswet

<b>Verzwarende omstandigheden</b>			
<b>misdrijf</b>	<b>wetsbepalingen</b>		
	<b>huidig Belgisch recht</b>	<b>Nederlands recht</b>	<b>toekomstig Belgisch recht</b>
Onopzettelijk toebrengen van slagen/verwondingen in het verkeer + vluchtmisdrijf	Artikel 33, §2, lid 1 Wegverkeerswet	Artikel 7, lid 1, a juncto 176, lid 2 WVV	Artikel 39, §2 Wegverkeerswet → Onopzettelijk de integriteit aantasten als strafverzwarend
Onopzettelijk doden in het verkeer + vluchtmisdrijf	Artikel 33, §2, lid 2 Wegverkeerswet	Artikel 7, lid 1, a juncto 176, lid 2 WVV	Artikel 39, §3 Wegverkeerswet → Onopzettelijk doden als strafverzwarend
Onopzettelijk toebrengen van slagen/verwondingen in het verkeer + alcoholintoxicatie	Artikel 420, lid 2 Sw.	Artikel 6 juncto 175, lid 3 WVV → Alcoholintoxicatie als strafverzwarend	Artikel 40, §4 en §6 Wegverkeerswet → Onopzettelijk de integriteit aantasten als strafverzwarend
Onopzettelijk doden in het verkeer + alcoholintoxicatie	Artikel 419, lid 2 Sw.	Artikel 6 juncto 175, lid 3 WVV → Alcoholintoxicatie als strafverzwarend	Artikel 40, §5 en §7 Wegverkeerswet → Onopzettelijk doden als strafverzwarend
Onopzettelijk toebrengen van slagen/verwondingen in het verkeer + dronkenschap	Artikel 420, lid 2 Sw.	Artikel 6 juncto 175, lid 3 WVV → Dronkenschap als strafverzwarend	Artikel 41, §2 Wegverkeerswet → Onopzettelijk de integriteit aantasten als strafverzwarend
Onopzettelijk doden in het verkeer + dronkenschap	Artikel 419, lid 2 Sw.	Artikel 6 juncto 175, lid 3 WVV → Dronkenschap als strafverzwarend	Artikel 41, §3 Wegverkeerswet → Onopzettelijk doden als strafverzwarend
Onopzettelijk toebrengen van slagen/verwondingen in het verkeer + drugintoxicatie	Artikel 420, lid 2 Sw.	Artikel 6 juncto 175, lid 3 WVV → Drugintoxicatie als strafverzwarend	Artikel 44, §3 Wegverkeerswet → Onopzettelijk de integriteit aantasten als strafverzwarend
Onopzettelijk doden in het verkeer + drugintoxicatie	Artikel 419, lid 2 Sw.	Artikel 6 juncto 175, lid 3 WVV → Drugintoxicatie als strafverzwarend	Artikel 44, §4 Wegverkeerswet → Onopzettelijk doden als strafverzwarend



## V. Besluit

**226.** In deze bijdrage werd gezocht naar het antwoord op de vraag “hebben de misdrijven van onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen bij een verkeersongeval nood aan een afzonderlijke strafbaarstelling en aan verrijning?”.

**227.** In het verleden zijn enkele wetsvoorstellen de revue gepasseerd, ze bleven allen zonder gevolg. Het laatste wetsvoorstel *de dato* 12 februari 2020 is momenteel hangende in de kamer. Dit wetsvoorstel pleit voor het behouden van de huidige artikelen 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek, behoudens kleine wijzigingen aan het moreel bestanddeel en de terminologie. Er wordt blijk gegeven dat er met de artikelen 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek niets mis is. Echter werd recent door het Hof van Cassatie een prejudiciële vraag gesteld aan het Grondwettelijk Hof omwille van de vermeende schending van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet door artikel 419 Strafwetboek. Als argument werd opgeworpen dat het gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid dat kadert in een verkeerscontext geen redelijke verantwoording zou bieden voor het onderscheid in bestraffing. Het Grondwettelijk Hof heeft vooralsnog geen uitspraak gedaan, waardoor het in dit onderzoek niet mee in overweging kan worden genomen.

**228.** Na het voeren van het onderzoek kan er worden geconcludeerd dat de *ratio legis* bij de totstandkoming van het misdrijf van onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen bij een verkeersongeval de afzonderlijke strafbaarstelling en het verhogen van de strafmaat naar maatschappelijk en algemeen belang rechtvaardigt. Het aantal verkeersslachtoffers moest immers dalen, waardoor de wetgever als logisch gevolg strenger ging optreden. Verder wordt aan de deelnemer in het verkeer een grote verantwoordelijkheid opgelegd en valt het in de praktijk op dat de meerderheid van de dossiers van onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen betrekking hebben op verkeersongevallen.

**229.** De rechtvaardiging van de verhoging in strafmaat bij onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen in het verkeer neemt echter niet weg dat de actuele strafmaat van het misdrijf van onopzettelijke doding bij verkeersongevallen veel te hoog is. Het verschil in strafmaat tussen het klassiek misdrijf van onopzettelijke doding en het misdrijf van onopzettelijke doding bij een verkeersongeval kan niet worden gerechtvaardigd en leidt tot ongelijkheid. Er moet in acht worden genomen dat de basis constitutieve bestanddelen dezelfde zijn en het moreel bestanddeel onachtzaamheid betreft waardoor de dood van een ander nooit wordt beoogd. De gevangenisstraffen voor het misdrijf van onopzettelijke slagen of verwondingen bij een verkeersongeval zijn daarentegen wel in verhouding tot het klassiek misdrijf van onopzettelijke slagen of verwondingen. De geldboetes zijn zowel voor het misdrijf van onopzettelijke doding, als voor het misdrijf van onopzettelijke slagen of verwondingen bij een verkeersongeval wederom te hoog.

**230.** Uit het onderzoek kan worden afgeleid dat er enkele aanpassingen moeten gebeuren met betrekking tot het misdrijf van onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen bij een verkeersongeval. Die wijzigingen zijn gegrond op coherentie, rechtszekerheid, logica, werkbaarheid en duidelijkheid. Ze worden samengebracht in het wetsvoorstel tot wijziging van de Wegverkeerswet en het wetsvoorstel tot invoering van een nieuw Strafwetboek.

**231.** De eerste, en meest ingrijpende wijziging heeft betrekking op de vindplaats in de wet van de misdrijven van onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen bij een verkeersongeval. Tot heden is de wettelijke grondslag terug te vinden in de artikelen 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek. In het toekomstig recht worden deze misdrijven ingevoegd in de artikelen 37 en 38 Wegverkeerswet. Dit brengt met zich mee dat aan deze misdrijven alsnog een afzonderlijke strafbaarstelling wordt toegekend, maar dat het geen verzwarende omstandigheid meer uitmaakt van de klassieke misdrijven in de zin van de artikelen 419, lid 1 en 420, lid 1 Strafwetboek. Het Nederlands recht bracht inspiratie en deed dienst als modelvoorbeeld.

**232.** Het begrip slagen of verwondingen wordt in het toekomstig recht aangepast naar de aantasting van de integriteit in de eerste, tweede of derde graad. Dit werd overgenomen uit het wetsvoorstel tot invoering van een nieuw Strafwetboek *de dato* 12 februari 2020. Het begrip integriteitsaantasting komt de rechtszekerheid ten goede aangezien het duidelijk uiteenzet wat hieronder dient te worden verstaan.

**233.** Vervolgens wordt er een wijziging aangebracht in de actuele strafmaat. In het toekomstig artikel 37 Wegverkeerswet, dat betrekking heeft op de onopzettelijke aantasting van de integriteit door een verkeersongeval worden de gevangenisstraffen behouden, maar de maximum geldboete verminderd. Het toekomstig artikel 38 Wegverkeerswet, dat het misdrijf van onopzettelijke doding door een verkeersongeval betreft, kent een vermindering van de maximum gevangenisstraf en van de maximum geldboete. Bijgevolg is de strafmaat in verhouding tot het klassiek misdrijf van onopzettelijke doding en onopzettelijke aantasting van de integriteit en wordt de ongelijkheid weggewerkt.

**234.** Verder wordt het misdrijf van onopzettelijke doding en onopzettelijke aantasting van de integriteit door een verkeersongeval beschouwd als een verzwarende omstandigheid bij enkele ernstige verkeersmisdrijven. Concreet betekent dit dat de autonome misdrijven in de Wegverkeerswet, waaronder het dronkenschap, alcoholintoxicatie en drugintoxicatie, worden voorzien van een bijkomend lid. De strafmaat wordt bijgevolg verhoogd, maar blijft in verhouding tot het verkeersmisdrijf en de toekomstige artikelen 37 en 38 Wegverkeerswet. In tegenstelling tot de strafmaat, heeft het Nederlands recht hier niet als modelvoorbeeld gediend. In Nederland zal het misdrijf dronkenschap, alcoholintoxicatie en drugintoxicatie een verzwarende omstandigheid uitmaken van het misdrijf waarbij lichamelijk letsel aan een ander wordt toegebracht of de dood van een ander wordt veroorzaakt in het verkeer.

**235.** Doordat in het wetsvoorstel tot wijziging van de Wegverkeerswet het misdrijf van onopzettelijke doding en onopzettelijke aantasting van de integriteit door een verkeersongeval wordt behouden, is het van belang om te weten hoe ver het toepassingsgebied reikt. Het huidig recht biedt hier geen eenduidig antwoord op aangezien het begrip verkeersongeval ongedefinieerd blijft. Het wetsvoorstel voorziet in een definitie die bevorderlijk is voor de rechtszekerheid en consistentie. Onder verkeersongeval wordt verstaan een ongeval dat zich voordoet tussen personen die deelnemen aan het verkeer op een openbare plaats, ongeacht de wijze waarop betrokkenen zich op die plaatsen bevinden. Er werd gekozen voor een open norm omwille van de maatschappelijke evolutie.

**236.** De centrale onderzoeksvraag kan dus affirmatief worden beantwoord. De misdrijven van onopzettelijke doding en onopzettelijke aantasting van de integriteit bij een verkeersongeval hebben nood aan een afzonderlijke strafbaarstelling in de Wegverkeerswet en de strafmaat moet worden verfijnd, behoudens wanneer het een verzwarende omstandigheid uitmaakt van een verkeersmisdrijf.





## Bibliografie

### a. Belgisch recht

#### Wetgeving

##### *Internationaal*

- Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden van 4 november 1950, *BS* 19 augustus 1955.
- Internationaal Verdrag inzake burgerrechten en politieke rechten van 19 december 1966, *BS* 6 juli 1983.
- Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, Pb. C. 83, 30 maart 2010.

##### *Nationaal*

- Wetboek van Strafvordering 17 november 1808, *BS* 27 november 1808.
- (Oud) Burgerlijk Wetboek 21 maart 1804, *BS* 3 september 1807.
- Strafwetboek 8 juni 1867, *BS* 9 juni 1867.
- KB van 15 oktober 1935 houdende algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk, *BS* 15 oktober 1936.
- Wet van 27 juni 1937 betreffende de regeling der luchtvaart, *BS* 26 juli 1937.
- Gerechtelijk Wetboek 10 oktober 1967, *BS* 31 oktober 1967.
- Wet 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, *BS* 27 maart 1968.
- KB 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, *BS* 9 december 1975.
- Bijzondere wet op het Grondwettelijk Hof, *BS* 7 januari 1989.
- KB van 13 februari 1989 tot vaststelling van de vliegverkeersregels.
- Wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *BS* 8 december 1989.
- Wet 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis, *BS* 14 augustus 1990.
- Wet van 11 juli 1994 betreffende de politierechtbanken en houdende een aantal bepalingen betreffende de versnelling en de modernisering van de strafrechtspleging, *BS* 21 juli 1994.
- Wet 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid, *BS* 25 februari 2003.
- Wet 20 juli 2005 tot wijziging van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, *BS* 11 augustus 2005.
- Wet 6 maart 2018 ter verbetering van de verkeersveiligheid, *BS* 15 maart 2018.
- Belgisch Scheepvaartwetboek, *BS* 1 augustus 2019.

### *Vorbereidende documenten*

- Wetsontwerp van 9 juli 2002, *Parl. St. Kamer* 2001-02, 1915/001, p. 6.
- Memorie van toelichting, *Parl. St. Kamer* 2001-02, nr. 1915/001, p. 6.
- Ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 7 februari 2003 houdende diverse bepalingen inzake verkeersveiligheid, *Parl. St. Kamer* 2004, nr. 1428/001.
- Wetsvoorstel tot instelling van de dualiteit van de strafrechtelijke en de burgerlijke fout in het kader van onopzettelijke slagen en verwondingen en onopzettelijke doodslag, *Parl. St. Kamer* 2007-08, nr. 1170/001.
- Voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St. Kamer* 2007-2008, nr. 52-728/1.
- Voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St. Senaat* 2010-2011, nr. 5-275/1.
- Voorstel van wet tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St. Kamer* 2010-2011, nr. 1213/001.
- Voorstel van wet (S. LAHAYE-BATTHEU e.a.) tot wijziging van het Strafwetboek met betrekking tot onopzettelijke misdrijven in verkeerszaken, *Parl. St. Kamer*, 2014 -15, nr. 54-0750/1.
- Verslag van de commissie voor de infrastructuur, het verkeer en de overheidsbedrijven, *Parl. St. Kamer* 2016-17, nr. 1631/001.
- Voorstel van wet tot instelling van een nieuw Strafwetboek (boek I en boek II), *Parl. St., Kamer*, 2020-21, nr. 55-1011/001.

### Rechtspraak

#### *Grondwettelijk Hof*

- Arbitragehof nr. 158/2002, 15 oktober 2002 (prejudiciële vraag), *BS* 10 februari 2003 (tweede uitg.), 6740.
- GwH hangende zaak, rolnr. 7461.

#### *Hof van Cassatie*

- Cass. 14 december 1972, *Arr. Cass.* 1973, 385.
- Cass. 12 april 1983, *Arr. Cass.* 1982-93, 952.
- Cass. 20 oktober 1998, *Arr. Cass.* 1998, 974.
- Cass. 3 november 1998, *Arr. Cass.* 1998, 1022.
- Cass. 24 maart 1999, *Arr. Cass.* 1999, 421.
- Cass. 16 juni 1999, *Arr. Cass.* 1999, 867.
- Cass. 16 november 1999, *Arr. Cass.* 1999, 1442.
- Cass. 26 september 2001, *Arr. Cass.* 2001, afl. 8, 1548.
- Cass. 25 mei 2004, *Arr. Cass.* 2004, afl. 5, 919.

- Cass. 14 juni 2005, *Arr.Cass.* 2005, afl. 6-7-8, 1316.
- Cass. 12 september 2007, *Arr.Cass.* 2007, afl. 9, 1603.
- Cass. 9 december 2009, *Pas.*, 2009, 2918.
- Cass. 11 januari 2010, *NJW* 2010, nr. 218, p. 197, met noot Ingrid BOONE "Treinongeval 'in eigen bedding': Hof van Cassatie aanvaardt bevoegdheid politierechtbank en toepassing artikel 29bis WAM".
- Cass. 16 oktober 2012, *Arr.Cass.* 2012, afl. 10, 2195.
- Cass. 14 november 2012, *Arr.Cass.* 2012, afl. 11, 2541.
- Cass. 20 januari 2014, C.11.0778.F.
- Cass. 28 oktober 2014, *RW* 2015-16, 63-64.
- Cass. 3 december 2014, *Pas.*, 2014.
- Cass. 3 mei 2017, *Rev.dr.pén.* 2017, afl. 11, 957, concl. VANDERMEERSCH, D.
- Cass. 27 oktober 2020, AR P.20.0432.N, *VAV* 2021, afl. 2, 53.

#### *Hoven van beroep en rechtbanken*

- Corr. Ieper, 30 mei 1996, *TWVR* 1997, 30.
- Pol. Brugge 23 december 1996, *T.A.V.W.* 1997, 71.
- Arrondrb. Antwerpen 15 mei 1997, *Verkeersrecht* 97/121.
- Arrondrb. Brugge 24 september 1999, *Verkeersrecht* 2000/8.
- Corr. Leuven 23 december 1999, *Verkeersrecht* 2000/110, met noot E. BREWAEYS; P. ARNOU en M. DE BUSSCHER, *o.c.*, nrs. 46 en 470.
- Arrondrb. Gent 21 februari 2000, *Verkeersrecht* 2000/108.
- Arrondrb. Antwerpen 12 juni 2001, *Verkeersrecht* 2002/26.
- Arrondrb. Leuven 10 juli 2002, rolnummer 02/10/E, onuitg.
- Corr. Brugge 24 juni 2005, *RW* 2006-07, afl. 27, 1132.
- Pol. Brugge 9 mei 2008, *VAV* 2008, 428.
- Rb. Neufchâteau 25 juni 2010, *VAV* 2011, 108.

#### Rechtsleer

##### *Boeken*

- ARNOU, P. en DE BUSSCHER, M., *Misdrijven en sancties in de Wegverkeerswet*, Antwerpen, Kluwer Rechtswetenschappen, 1999, 479 p.
- BEERNAERT, M., BOSLY, H., CLESSE, C., DELANNAY, A., DE LA SERNA, I., DE SAUVAGE, T., DE VALKENEER, C., KURZ, F., LUGENTZ, F., MAGNIEN, P., VAN DER EECKEN, N., VANDERMEERSCH, D. en WATTIER, I., *Les infractions contre les personnes: volume 2*, Brussel, Larcier, 2020, 1094 p.
- BRACKE, S., GOEDERTIER, G. en VANDE LANOTTE, J., *België voor beginners. Wegwijs in het Belgisch labyrint*, Brugge, die Keure, 2021, 312 p.

- DE BUSSCHER, M., MEESE, J., VAN DER KELEN, D. en VERBIST, J., *Strafrecht Duiding*, Gent, Larcier, 2018, 904 p.
- DE NAUW, A. en DERUYCK, F., *Inleiding tot het bijzonder strafrecht*, Mechelen, Kluwer, 2020, 700 p.
- DE NAUW, A. en KUTY, F., *Manuel de droit pénal spécial*, Luik, Wolters Kluwer, 2018, 1335 p.
- DE PRINS, D., SOTTIAUX, S. en VRIELINK, J., *Handboek discriminatierecht*, Mechelen, Kluwer, 2005, 593 p.
- POTE, R., *Handboek verkeerswetgeving*, Leuven, Acco, 1985, 540 p.
- ROZIE, J., VANDERMEERSCH, D., DE HERDT, J., DEBAUCHE, M. en TAEYMANS, M., *Naar een nieuw Strafwetboek? Het voorstel van de Commissie tot Hervorming van het Strafrecht*, Brugge, Die Keure, 2019, 591 p.
- SMIS, S., JANSSENS, C., MIRGAUX, S. en VAN LAETHEM, K., *Handboek mensenrechten. De internationale bescherming van de rechten van de mens*, Antwerpen, Intersentia, 2011, 660 p.
- SPRIET, B., *Capita selecta uit het verkeersstrafrecht*, Brugge, Die Keure, 2009, 43 p.
- STIJNS, S., *Verbintenissenrecht*, Brugge, Die Keure, 2013, 416 p.
- VERBRUGGEN, F. en VERSTRAETEN, R., *Strafrecht & strafprocesrecht voor bachelors (deel I)*, Antwerpen, Maklu, 2017, 339 p.

#### Tijdschriften

- ARNOU, P., "Het ene verkeersongeval is het andere niet, of art. 138, 6°bis Sv. versus art. 601bis Ger.W., art. 29bis W.A.M. en art. 33 Wegverkeerswet", *TWVR* 1997, 31-33.
- BREWAEYS, E., "Bevoegdheidsproblemen inzake Verkeer", *Tijdschrift voor Verkeersrecht* 96/44, 77 p.
- BREWAEYS, L., "Het begrip verkeersongeval: blijvende bron van betwisting", *VAV* 2013, afl. 6, 24 p.
- BREWAEYS, L., "Ruimere waaier aan bestraffingsmogelijkheden voor verkeersmisdrijven na Potpourri II", *VAV-CRA* 2016/3, 24 p.
- DEROY, C., "Het verkeersongeval in de zin van artikel 138, 6°bis Sv.", *RABG* 2003, afl. 9, 500-502.
- FREDERICK, S., COUSY, H. en ROGGE, J., "Overzicht van Rechtspraak, Verzekeringen, 1969-78", *TPR* 1981, p. 450, nr. 82.
- GEELHAND, N. en VERBEECK, P., "Risico-aanvaarding, een nieuwe uitsluitingsgrond van extracontractuele aansprakelijkheid?", *RW* 1981-82, (1921) 1939-1940.
- TANGHE, J., "Een zoektocht naar de betekenis van het begrip verkeersongeval", *RABG* 2016, afl. 2, 91-99.
- VAN GYSEL, R. en NAUWELAERTS, E., "De bevoegdheid van de Politierechtbank inzake verkeer", *VAV* 2006, afl. 6, 9 p.

- VANDAMME, P. en SOETEMANS, L., "De Koninklijke Besluiten van 22 december 2003 een "nieuwjaarsgeschenk"? Een eerste praktijkgerichte blik op de nieuwe straffen", *VAV* 2004, afl. 1, 81-89 (89).
- VANDROMME, S., "Arbitragehof zet regels toepassing strafwet in de tijd op hun kop", *VAV* 2005, afl. 3, 9 p.
- VANDROMME, S., "Quelle peine est la plus lourde: la prison ou la déchéance du droit de conduire à titre de peine de substitution?" *Circulation responsabilité assurances*, 5, 287-289.
- VANDROMME, S., "Toepassing in de tijd van de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid", *VAV* 2004, afl. 4, 21 p.
- VERMEIR, J., "Het begrip "letsel" inzake arbeidsongevallen: kritische bedenkingen", *Soc.Kron.* 2007, afl. 6, 319-328.
- WILMS, W., "Risico-aanvaarding", *RW* 1980-81, (1497) 1498.

#### Verzamelwerken

- BOONE, I., "De grenzen van het begrip verkeersongeval" in X, *Liber amicorum Hubert Bocken*, Brugge, die Keure, 2009, 22 p.
- BREWAEYS, L. en STERKENS, M., "Verval van het recht tot sturen" in X., *Bestendig Handboek Verkeer*, Mechelen, Wolters Kluwer, 75 p.
- DEWANDELEER, D., "Art. 398 t/m 410 Sw. Opzettelijk doden, niet doodslag genoemd, en opzettelijk toebrengen van lichamelijk letsel" in X., *Postal Memorialis. Lexicon strafrecht, strafvordering en bijzondere wetten*, Mechelen, Wolters Kluwer, 128 p.
- LAMBERT, P., "Vluchtmisdrijf" in X., *Postal Memorialis. Lexicon strafrecht, strafvordering en bijzondere wetten*, 88 p.
- STERKENS, M. en BREWAEYS, L., "Vluchtmisdrijf" in X. *Bestendig Handboek Verkeer*, Wolters Kluwer, Mechelen, 2020, losbl., 38 p.
- TRAEEST, P., "Strafrechtelijke aspecten", in CLAEYS, I. en STEENNOT, R., *Aansprakelijkheid, veiligheid en kwaliteit*, Mechelen, Wolters Kluwer, 2015, 43 p.

#### Varia

- Hoge Raad voor de Justitie, *Advies voorontwerp van Strafwetboek – Boek II*, 20 december 2018, <https://hrj.be/nl/publicaties/2018/advies-voorontwerp-van-strafwetboek-boek-ii>.
- MEESE, J., *Cassatie stelt prejudiciële vraag over bestraffing onopzettelijke doding bij verkeersongeval*, 1 november 2020, <https://joachimmeese.be/criminis/prejudiciele-vraag-bestrafing-onopzettelijke-doding-verkeersongeval/>.
- VAN DALE, *Groot Woordenboek der Nederlandse Taal*, editie 1970.
- VRT, *Verder na vluchtmisdrijf*, Panorapportage seizoen 2019, aflevering 10.



## b. Nederlands recht

### Wetgeving

#### *Nationaal*

- Wetboek van Strafrecht van 3 maart 1881, 35.
- Wet van 10 februari 1905, *Stb.* Nr. 69.
- Wegenverkeerswet 1935, *Stb.* 13 september 1935, 554.
- Wegenverkeerswet 1994, *Stb.* 28 juni 1996, 325.

#### *Vorbereidende documenten*

- *Kamerstukken II* 1990/91, 22 030, nr. 3.
- *Bijl. Hand. II* 1933/34, nr. 484 (MvT).
- *Kamerstukken II* 2014/15, 2014Z23966.

### Rechtspraak

#### *Hoge Raad*

- Hoge Raad 29 maart 1957, *Nederlandse Jurisprudentie* 1957.
- Hoge Raad 25 juni 1963, *Nederlandse Jurisprudentie* 1964, 426.
- Hoge Raad 9 maart 1971, *VR* 1971, 98.
- Hoge Raad 8 maart 1977, ECLI:NL:HR:1977:AC0248, *Nederlandse Jurisprudentie* 1978.
- Hoge Raad (NL) 15 oktober 1996, ECLI:NL:HR:1996:ZD0139, *Nederlandse Jurisprudentie* 1997, 199.
- Hoge Raad 9 januari 2001, ECLI:NL:2001:AA9370, *Nederlandse Jurisprudentie* 2001, 204, (concl. A-G Wortel).
- Hoge Raad 21 oktober 2003, ECLI:NL:HR2003:AL3411, *VR* 2004, 36.
- Hoge Raad 30 augustus 2005, ECLI:NL:HR:2005:AT7292, *Nederlandse Jurisprudentie* 2005, 542.
- Hoge Raad 1 november 2005, ECLI:NL:HR:2005:AU1959, *VR* 2006, 134, (concl. A-G Knigge).
- Hoge Raad 29 november 2005, ECLI:NL:HR:2005:AU4827, *VR* 2006, 135.
- Hoge Raad (NL) 29 april 2008, ECLI:NL:PHR:2008:BD0544, *VR* 2008, 83, (concl. A-G VELLINGA).
- Hoge Raad (NL) 15 oktober 2013, ECLI:NL:HR:2013:959, *Nederlandse Jurisprudentie* 2014, 27.



### *Hoven en rechtbanken*

- Rb. Den Haag 22 april 2011, ECLI:NL:RBSGR:2011:BQ2285.
- Rb. Limburg 21 november 2014, ECLI:NL:RBLIM:2014:10041 (*Dodelijk ongeval te Meijel*).
- Hof Arnhem-Leeuwarden 19 juni 2013, ECLI:NL:GHARL:2013:CA3732, *JWR* 2013/65.

### Rechtsleer

#### *Boeken*

- SMIDT, H.J., *Geschiedenis van het Wetboek van Strafrecht*, Haarlem, Tjeenk Willink, 1891, deel I, 573 p.
- SAMSOM, N., *De Motor- en Rijwielwet. Met beknopt overzicht van stelsel en inhoud der wet en aantekeningen bij de artikelen*, Alphen aan den Rijn, 1929.
- SAMSOM, N., *De Wegenverkeerswet voorheen en thans*, Alphen aan den Rijn, 1935, 32 p.
- VELLINGA, W.H., *Gevaar en schuld op de weg*, Alphen aan den Rijn, 1979, 96 p.
- OTTE, M., *Het stelsel van gedragsregels in het wegverkeer* (diss. Tilburg), Arnhem, Gouda Quint, 1993, 315 p.
- POLITOFF, S.J. en KOOPMANS, F.A.J., *Schuld*, Arnhem, Gouda Quint BV, 1998.
- DE JONG, D.H. en KNIGGE, G., *Het materiële strafrecht*, Deventer, Kluwer, 1998.
- DE JONG, D.H. en KNIGGE, G., *Het materiële strafrecht*, Deventer, Kluwer, 2003, 343 p.
- KELK, C., *Studieboek materieel strafrecht*, Deventer, Kluwer, 2005.
- HARTEVELD, A.E. en KRABBE, H.G.M., *De Wegenverkeerswet 1994*, Deventer, Gouda Quint, 2009.
- DE HULLU, J., *Materieel strafrecht*, Deventer, Kluwer, 2009, 585 p.
- REMMELINK, J., *Hoofdwegen door het verkeersrecht*, Deventer, Kluwer, 2012, 198 p.
- PONTIER, M.E., *Dood door schuld in het verkeer*, Amersfoort, Celsus juridische uitgeverij, 2015, 134 p.

#### *Tijdschriften*

- VAN ESSEN, J.A., *Straftoemeting: beslissing of beleid? Een onderzoek naar de verschillen in straftoemeting*, Breda/Tilburg, 2008, 67 p.
- VAN DER HULST 2010, *Tekst en Commentaar Strafrecht*, art. 6 WVV, aant. 8.

#### *Verzamelwerken*

- MACHIELSE, A.J., "Wederrechtelijkheid en schuld bij het culpoze delict" in *Strafrecht in perspectief*, Arnhem, Gouda Quint BV, 1980.

- KRABBE, H.G.M., "De artikelen 5 en 6. Gevaar veroorzaken, hinderen en schuld aan een verkeersongeval" in HARTEVELD, A.E. en KRABBE, H.G.M., *De Wegenverkeerswet 1994*, Deventer, Gouda Quint BV, 1999, 201 p.



## Bijlagen

### Bijlage I: interview politierechter Ariane Braccio (14 april 2021)

#### Vraag 1

Vindt u de strafmaat van artikel 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek te hoog?

- Indien ja, wat lijkt u realistischer?
- Indien nee, licht toe.

*Eerst en vooral valt mij op dat de wet zeer onduidelijk is gelibelleerd. Zo ontstond er tijdens de zitting discussie of lid 2 van artikel 420 Strafwetboek ook een en/of-bepaling is of eerder een en-bepaling. Doordat je een verzwaaring krijgt voor een misdrijf in het verkeer, is het nog niet zo onlogisch om de bedenking te maken dat het een en-bepaling zou moeten zijn.*

*In het verkeer is alles onopzettelijk, want als het opzettelijk zou zijn heb je een correctionele zaak, namelijk doodslag, moord, etc.*

*Onopzettelijke misdrijven moeten naar mijn mening anders benaderd worden dan feiten die opzettelijk worden gepleegd. Niemand die een dodelijk verkeersongeval veroorzaakt of slagen of verwondingen toebrengt door een verkeersongeval, heeft dat doorgaans gewild. Je kan je dan de vraag stellen "wat doen we met de mensen die geïntoxiceerd of onder invloed van drugs zijn?". Dit zijn natuurlijk aparte tenlasteleggingen die je erbij kan nemen en afzonderlijk kunt straffen.*

*Als het dus louter gaat over het veroorzaken van een ongeval met dodelijke afloop of lichamelijke letsel, moet je toch uitgaan van de onopzettelijkheid.*

*In dit geval vind ik niet dat er straffen moeten worden voorzien die in de richting gaan van assisenzaken. Ik denk dat heel veel mensen die zo'n ongeval veroorzaken er zelf kapot van zijn, dus strenger zou ik zeker niet gaan, toch niet wat betreft de geldboete.*

*Ik vind de geldboete in se een raar gegeven in zo'n geval. De straf in de vorm van een geldboete sluit weinig aan bij de aard van het feit. Ik vind een gevangenisstraf beter aansluiten bij de aard van een verkeersongeval. Bij een gevangenisstraf kan de rechter alsnog modelleren, bijvoorbeeld door uitstel, probatiestraf of een werkstraf uit te spreken.*

*Naast de gevangenisstraf is ook het verval van het recht tot sturen van belang. Deze is efficiënter en doeltreffender dan gelijk welke straf.*

*Ik zou alleszins de gevangenisstraffen behouden, de geldboetes weet ik niet zo. Het is voor mij van belang dat onopzettelijke feiten niet worden bestraft met straffen die gelijkaardig zijn aan de straffen voor feiten die opzettelijk worden gepleegd.*

## Vraag 2

Is het volgens u verantwoord dat het Strafwetboek louter een afzonderlijke strafbaarstelling voorziet voor verkeersongevallen? Wordt de automobilist hier niet geïncrimineerd en gecriminaliseerd? In andere sectoren kunnen toch ook opzettelijke slagen of verwondingen optreden (denk maar aan een arbeidsongeval of een milieuramp).

*Ik begrijp eigenlijk niet goed waarom voor verkeer zo'n uitgebreide bijzondere wetgeving bestaat en waarom die verkeersongevallen met gewonden of dodelijk afloop in het Strafwetboek zitten. Ik denk eigenlijk dat, dat voor niets nodig is. Ik denk dat je dat even goed of zelfs beter in het Wegverkeerswet kan opnemen.*

*Ik denk niet dat de automobilist geïncrimineerd wordt. Het is een feit dat strafbaar wordt gesteld, waar dat nu precies strafbaar wordt gesteld is voor een dader niet van belang. Juristen moeten natuurlijk wel weten welke wetten ze moeten toepassen.*

*Het bizarre aan hoe het nu is opgenomen in het Strafwetboek is dat het voor een verkeersongeval strenger bestraft wordt dan voor een wanbedrijf. Ik denk vooral dat het een ongelukkig gegeven is dat de bepaling wordt opgenomen bij de opzettelijke slagen of verwondingen in het Strafwetboek. Ik vind niet dat de bestuurder daardoor gecriminaliseerd wordt.*

## Vraag 3

De hiërarchie tussen de misdrijven van opzettelijke en onopzettelijke slagen of verwondingen komt in het gedrang. Het misdrijf onopzettelijke slagen of verwondingen in het verkeer kent een maximum gevangenisstraf van een jaar. Indien de slagen of verwondingen opzettelijk werden toegebracht zou de maximum gevangenisstraf zes maanden bedragen.

- Is dit volgens u logisch?
  - Zo niet, wat zou u eraan veranderen?
  - Zo ja, waarom?

*Op het eerste zicht zou je zeggen, ja dat is onlogisch want je zit met een opzettelijk feit waar je milder voor gestraft wordt dan voor een onopzettelijk feit, maar bij het basismisdrijf van opzettelijke slagen en verwondingen komen er verzwarende omstandigheden bij, waardoor je zelfs tot vijftien jaar gevangenisstraf kan gaan. De basisstrafbaarstelling mag dus niet geïsoleerd worden gelezen. In de praktijk wordt het misdrijf van opzettelijke slagen of verwondingen vaak niet afzonderlijk vervolgd aangezien er meestal letsel mee gemoeid is. Vanaf dat er letsel is komt er een verzwarende omstandigheid en gaan de straffen fel naar omhoog.*

*Dus neen, ik vind het niet onlogisch.*

## Vraag 4

De schuldige die een verkeersongeval pleegt en vervolgens wegvlucht in de zin van artikel 33, §2, lid 2 Wegverkeerswet wordt minder zwaar bestraft dan de schuldige die een verkeersongeval pleegt in de zin van artikel 419, lid 2 Strafwetboek.

- Is er sprake van ongelijkheid? Licht toe.

*Als iemand vervolgd wordt voor het met alcohol geïntoxiceerd besturen van een voertuig en daarnaast een ongeval veroorzaakt, zal er ook niet altijd een straf worden opgelegd voor het ongeval en de intoxicatie. Bij het vluchtmisdrijf is het constitutioneel bestanddeel dat je niet ter plaatse blijft om de dienstige vaststellingen te ontlopen en dus niet het veroorzaken van het ongeval met dodelijke afloop. Bij het vluchtmisdrijf is de dodelijke afloop een verzwarende omstandigheid.*

*De artikelen 33, §2, lid 2 Wegverkeerswet en artikel 419, lid 2 Strafwetboek worden in de praktijk dus ook samengenomen. Alleen artikel 33, §2, lid 2 Wegverkeerswet vervolgen, zonder de 419 Strafwetboek wordt niet gedaan. Dit geeft eveneens problemen voor de burgerlijke partijstelling. Zij moeten hun vordering baseren op artikel 419 Strafwetboek.*

### Vraag 5

Er werd door het Hof van Cassatie met het arrest van 27 oktober 2020 een prejudiciële vraag gesteld aan het Grondwettelijk Hof. Meester Souidi wierp op dat er sprake is van een schending van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet door de artikelen 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek. Het Hof van Cassatie heeft meester Souidi gevolgd in zijn redenering wat artikel 419, lid 2 Strafwetboek betreft.

Meester Souidi maakte zijn standpunt sterk aan de hand van volgend argument: "niemand kan voorzien of het onopzettelijk handelen van de eiser aanleiding zal geven tot het overlijden van het slachtoffer".

- Volgt u de argumentatie van meester Souidi en zou u tot hetzelfde besluit komen? Licht toe.

*Ja, daar zit iets in. Het zou wel eens kunnen dat er een schending wordt uitgesproken door het Grondwettelijk Hof. Ze zijn namelijk beiden onopzettelijk en het gevolg is hetzelfde. Wat is dan de redelijke verantwoording voor het onderscheid in straf? De redelijke verantwoording zou dan moeten zitten in het feit dat het gaat om een verkeersongeval en dat verkeer vanuit een maatschappelijk oogpunt een brede publieke opinie bezighoudt.*

*Heel vaak werden zware straffen in het verkeer gemotiveerd vanuit het feit dat daders maar jonger werden en dat het vanuit maatschappelijk oogpunt belangrijk gevonden werd dat de daders verantwoordelijk worden gehouden.*

*Het Grondwettelijk Hof heeft al vaker besloten dat de aard van het feit en de eigenheid van een verkeersongeval moet toelaten dat er strenger wordt opgetreden. Bij de douanewetgeving is dat bijvoorbeeld ook het geval. Hier zijn al zeer veel prejudiciële vragen over gesteld aan het Grondwettelijk Hof.*

*Op het eerste gezicht ben ik dus geneigd om te zeggen dat het oordeel van het Grondwettelijk Hof wel al eens bevestigend zou kunnen zijn en er dus sprake is van een schending van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet. Maar langs de andere kant kan het Grondwettelijk Hof ook teruggrijpen naar de eigenheid van het verkeersmisdrijf ter rechtvaardiging van de strengere bestraffing.*

*Het probleem zit zich ook in de plaats van die bepaling. Als deze in een bijzondere wet zou staan, in plaats van in het Strafwetboek, dan heb je dat probleem niet. Want het feit dat die bepaling wordt opgenomen in een bijzondere wet is op zich al de verantwoording.*

#### Vraag 6

Het Nederlands recht stelt de dader van een verkeersongeval dat de dood of lichamelijk letsel tot gevolg heeft eveneens strafbaar aan de hand van een afzonderlijk artikel. Echter is die bepaling niet terug te vinden in het Wetboek van Strafrecht zoals in het Belgisch recht, maar in het Wegenverkeerswet.

- Zou het naar Belgisch recht beter zijn om de misdrijven van onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen op te nemen in het Wegverkeerswet i.p.v. het Strafwetboek? Licht toe.

*Ja, dat vind ik wel. Het komt de coherentie ten goede.*

#### Vraag 7

Wat vindt u van het voorstel om de artikelen 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek af te schaffen en de schuldige louter te straffen op grond van de bestaande artikelen in het Wegverkeerswet (dus bv. strafverzwarend bij alcoholintoxicatie, vluchtmisdrijf, etc.)?

*Zie vraag 9.*

#### Vraag 8

De wetgever heeft het begrip verkeersongeval niet gedefinieerd. Dit zorgt voor veel controverse in de rechtspraak en creëert onzekerheid. Indien u zelf een definitie zou mogen opstellen, hoe zou deze luiden?

*Elk schadegeval dat zich voordoet op openbare weg of plaatsen waar de verkeerswetgeving van toepassing is, ongeacht de wijze waarop de betrokkenen zich op die plaatsen voortbewegen.*

#### Vraag 9

Meester Meese becommentarieerde het arrest van 27 oktober 2020 en geeft aan dat het wellicht beter zou zijn geweest om de strengere bestraffing van de onopzettelijke doding bij een verkeersongeval slechts toepasselijk te maken als er sprake is van een specifieke verzwarende omstandigheid, zoals het rijden onder invloed. Hij verwijst hiervoor naar het Nederlands recht, waarbij de maximale gevangenisstraf drie jaar bedraagt, maar kan oplopen tot zes jaar indien er sprake is van roekeloosheid als schuldvorm en tot negen jaar bij roekeloos rijden onder invloed van alcohol.

Kan u zich vinden in diens redenering?

*Ik denk niet dat dit een goed idee is. Vluchtmisdrijf, alcoholintoxicatie, etc. zijn geen verzwarende omstandigheden. Het zijn autonome misdrijven. Ik denk dat met de libellering op zich niets mis is, het staat gewoon verkeerd.*

*Nu is er geen enkel probleem bij het feit dat bij een ongeval met gekwetsten of een dodelijk afloop afzonderlijk de dronkenschap of alcoholintoxicatie wordt voorzien. Ik zie niet in waarom dat als verzwarende omstandigheid zou moeten worden gezien. Dit gaat in de praktijk aanleiding geven tot prejudiciële vragen aan het Grondwettelijk Hof.*

Vraag 9bis (bijkomend gevraagd tijdens het interview)

Lijkt het u dan beter om de het misdrijf van onopzettelijke doding of onopzettelijke slagen of verwondingen als verzwarende omstandigheid te kenmerken?

*Het lijkt mij inderdaad beter om in de Wegverkeerswet bij een inbreuk zoals alcoholintoxicatie of dronkenschap een nieuw lid in te voegen waarbij wordt bepaald dat de straf wordt verhoogd indien er sprake is van een verkeersongeval dat de dood of lichamelijk letsel tot gevolg heeft. In dit geval wordt het verkeersongeval als verzwarende omstandigheid beschouwd van het autonoom misdrijf van bijvoorbeeld dronkenschap of alcoholintoxicatie. Je gaat dan van het letsel of dodelijk afloop een strafverzwaring maken. Een verwijzing in artikel 419 Strafwetboek naar het Wegverkeerswet is overbodig.*

*Het maakt de dagvaarding ook overzichtelijker want alles is te vinden in een artikel en indien er geen letsels worden aangebracht of er geen sprake is van een dodelijk ongeval, moet dat lid niet in de tenlasteleggingen worden opgenomen.*

*De dodelijke afloop of letsel wordt ook in het Strafwetboek bij tal van misdrijven als verzwarende omstandigheid voorzien (bv. bij opzettelijke slagen of verwondingen), dus ik zie niet in waarom dat bij de Wegverkeerswet niet zou kunnen.*





## Bijlage II: interview procureur des Konings Jeroen Swijsen (2 april 2021)

### Vraag 1

Vindt u de strafmaat van artikel 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek te hoog?

- Indien ja, wat lijkt u realistischer?
- Indien nee, licht toe.

*Ik vind van niet. Het is belangrijk dat de strafmaat die voorzien is in die twee artikelen in een minimum en maximumstraf voorziet. Er zit zoveel ruimte tussen het minimum en het maximum waardoor de rechter op basis van de omstandigheden een grote marge heeft. De maximumstraf is inderdaad hoog, maar er zijn weinig politierechters die de maximumstraf zullen opleggen. Heel vaak gaat het naar een maximum van drie tot vier maanden voor een duidelijk ongeval. Tevens zijn die straffen niet effectief, vaak zijn ze met uitstel op opschorting.*

*Ik vind dat je de rechter de mogelijkheid moet geven. Als de wetgever het bijvoorbeeld zou beperken tot een minimum gevangenisstraf van een maand en een maximum gevangenisstraf van drie maanden, dan kan de rechter ook niet meer dan een gevangenisstraf van maximum drie maanden opleggen. Dus als een wegpiraat tien voetgangers van de baan maait, kan er een gevangenisstraf worden opgelegd van maximum drie maanden. Indien een oud vrouwtje een fietser omverrijdt doordat ze even onoplettend was en een gevangenisstraf krijgt van een maand, dan zou er maar twee maanden zitten tussen de straf opgelegd aan de wegpiraat en het oud vrouwtje. Dat kan toch niet.*

### Vraag 2

Is het volgens u verantwoord dat het Strafwetboek louter een afzonderlijke strafbaarstelling voorziet voor verkeersongevallen? Wordt de automobilist hier niet geïsoleerd en gecriminaliseerd? In andere sectoren kunnen toch ook onopzettelijke slagen of verwondingen optreden (denk maar aan een arbeidsongeval of een milieuramp).

*Dat is inderdaad zo. Het eerste lid van de artikelen 419 en 420 Strafwetboek is het algemeen artikel wat de onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen betreft, dus een arbeidsongeval of milieurampen kunnen perfect vervolgd worden voor onopzettelijke slagen of verwondingen of onopzettelijke doding. Het is dus niet dat die handelingen uit de boot vallen.*

*Verkeer is natuurlijk een gigantische hoeveelheid aan dossiers per jaar. Er zijn enorm veel verkeersongevallen in België. Daarom heeft de wetgever dan toch beslist om het apart in te voeren. Al die dossiers kunnen dan strafbaar worden gesteld aan de hand van een specifiek artikel en een andere strafmaat dan de straffen die volgens het eerste lid van toepassing zijn. Op zich vind ik het dus wel verantwoord dat er een aparte kwalificatie is.*

### Vraag 3

De hiërarchie tussen de misdrijven van opzettelijke en onopzettelijke slagen of verwondingen komt in het gedrang. Het misdrijf onopzettelijke slagen of verwondingen in het verkeer kent een maximum gevangenisstraf van een jaar. Indien de slagen of verwondingen opzettelijk werden toegebracht zou de maximum gevangenisstraf zes maanden bedragen.

- Is dit volgens u logisch?
  - Zo niet, wat zou u eraan veranderen?
  - Zo ja, waarom?

*Op zich kan worden gedacht dat dit niet logisch is, echter vind ik het wel logisch. Onopzettelijke slagen of verwondingen is het misdrijf, er zijn geen andere omstandigheden. Bij opzettelijke slagen of verwondingen zijn er heel veel verzwarende omstandigheden, zoals werkongeschiktheid, blijvende werkongeschiktheid, verlies van een orgaan, etc. Zwaardere feiten van opzettelijke slagen zullen dus ook niet maximum zes maanden krijgen, het gaat al snel naar bijvoorbeeld vijf jaar.*

*In de praktijk zien we bijna altijd dat het slachtoffer een attest van werkongeschiktheid kan voorleggen. Vanaf het moment dat zo'n attest er is, zitten we al in een verzwarende omstandigheid. De loutere tenlastelegging van artikel 398, lid 1 Strafwetboek komt dus bijna nooit voor.*

*Bij de onopzettelijke slagen of verwondingen zijn er niet zulke omstandigheden die als strafverzarend gelden, waardoor het naar mijn visie niet onlogisch is dat deze een hogere strafmaat kent.*

### Vraag 4

De schuldige die een verkeersongeval pleegt en vervolgens wegvlucht in de zin van artikel 33, §2, lid 2 Wegverkeerswet wordt minder zwaar bestraft dan de schuldige die een verkeersongeval pleegt in de zin van artikel 419, lid 2 Strafwetboek.

- Is er sprake van ongelijkheid? Licht toe.

*Dit is eigenlijk niet helemaal waar. Wanneer er wordt gedagvaard voor dit soort feiten, zal de beklaagde niet louter voor het vluchtmisdrijf zal worden vervolgd, maar zullen er verschillende kwalificaties aan te pas komen. Artikel 33, §2, lid 2 Wegverkeerswet zal dus altijd in combinatie met artikel 419, lid 2 Strafwetboek worden ingeroepen. Beklaagde gaat er zelfs twee aparte straffen voor krijgen omdat deze losstaan van elkaar.*

*Het klopt dus niet dat beklaagde minder zwaar bestraft zal worden op grond van artikel 419, lid 2 Strafwetboek, in tegendeel zelfs, hij zal zwaarder worden bestraft omwille van de extra kwalificatie van vluchtmisdrijf. De politierechters zijn hier ook zeer gevoelig aan en zullen vaker streng optreden.*

### Vraag 5

Er werd door het Hof van Cassatie met het arrest van 27 oktober 2020 een prejudiciële vraag gesteld aan het Grondwettelijk Hof. Meester Souidi wierp op dat er sprake is van een schending van de

artikelen 10 en 11 van de Grondwet door de artikelen 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek. Het Hof van Cassatie heeft meester Souidi gevolgd in zijn redenering wat artikel 419, lid 2 Strafwetboek betreft.

Meester Souidi maakte zijn standpunt sterk aan de hand van volgend argument: "niemand kan voorzien of het onopzettelijk handelen van de eiser aanleiding zal geven tot het overlijden van het slachtoffer".

- Volgt u de argumentatie van meester Souidi en zou u tot hetzelfde besluit komen? Licht toe.

*Ik vind wel dat hij een punt heeft. Door het feit dat het onopzettelijk wordt genoemd, is er niet echt de bedoeling geweest om die persoon te doden. Het feit dat die persoon dood is door een verkeersongeval, is eigenlijk iets wat beklagde niet kon weten.*

*Je kan iemand niet onopzettelijk doden. Je kan iemand hoogstens onopzettelijke slagen of verwondingen toebrengen, maar dat die dan doodgaat of niet doodgaat dan kan je van tevoren niet willen of weten. Want als je het wel wil of weet, doe je het opzettelijk en dan zitten we in een andere strafbepaling.*

#### Vraag 6

Het Nederlands recht stelt de dader van een verkeersongeval dat de dood of lichamelijk letsel tot gevolg heeft eveneens strafbaar aan de hand van een afzonderlijk artikel. Echter is die bepaling niet terug te vinden in het Wetboek van Strafrecht zoals in het Belgisch recht, maar in het Wegenverkeerswet.

- Zou het naar Belgisch recht beter zijn om de misdrijven van onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen op te nemen in het Wegverkeerswet i.p.v. het Strafwetboek? Licht toe.

*Enerzijds wel, want dan is alles wat te maken heeft met verkeer terug te vinden in dezelfde wet, maar omdat er op dit moment een lid 2 is van een algemeen artikel waarbij lid 1 in het strafrecht toegepast wordt vrees ik dat het voorlopig niet echt mogelijk is. In het Wegverkeerswet zou er dan hetzelfde misdrijf zijn als in het Strafwetboek, maar dan specifiek voor verkeersongevallen. Als het Strafwetboek ooit zou worden aangepast, lijkt het mij uiteraard wel logisch dat er een apart artikel in het Wegverkeerswet wordt voorzien.*

#### Vraag 7

Wat vindt u van het voorstel om de artikelen 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek af te schaffen en de schuldige louter te straffen op grond van de bestaande artikelen in het Wegverkeerswet (dus bv. strafverzwarend bij alcoholintoxicatie, vluchtmisdrijf, etc.)?

*Het zou inderdaad logischer zijn om lid 1 van de artikelen 419 en 420 Strafwetboek te behouden om vandaar uit met verzwarende omstandigheden te werken.*

## Vraag 8

De wetgever heeft het begrip verkeersongeval niet gedefinieerd. Dit zorgt voor veel controverse in de rechtspraak en creëert onzekerheid. Indien u zelf een definitie zou mogen opstellen, hoe zou deze luiden?

*Voor mij persoonlijk is een verkeersongeval elk ongeval dat op de openbare weg gebeurt, ongeacht of twee fietsers tegen elkaar botsen, twee auto's tegen elkaar botsen, een fietser tegen een auto botst of twee voetgangers tegen elkaar botsen.*

*Een verkeersongeval betreft alles wat in het verkeer gebeurt. En het verkeer is de openbare weg en alles wat daar circuleert, dus ook voetgangers, fietsers, auto's, steps, e-bikes, vrachtwagens, autobussen, etc. Ik zou het dus ruimer trekken dan louter gemotoriseerd verkeer. Dit lijkt mij ook logischer. Want wat is gemotoriseerd? Een fiets was dat vroeger niet, maar tegenwoordig bestaan er E-bikes of een steps, waardoor het al moeilijker wordt.*

*Ongevallen op het water tussen schepen worden door de politierechtbank behandeld. Dus ze worden wel beschouwd als verkeersongevallen. Dit komt zelden voor, maar hier dient natuurlijk ook duidelijkheid over te bestaan.*

*Als ik zelf een definitie zou mogen samenstellen kies ik voor alles dat op een openbare weg gebeurt. Wat ongevallen op waterwegen en in de lucht betreft, deze zou ik op basis van andere wetgeving bestraffen.*

*Aangezien zelfs de hoogste rechtscolleges elkaar tegenspreken, lijkt mij dit toch een teken dat er dringend een herschrijving dient te komen voor het begrip verkeersongeval. Want doordat het nu zo onduidelijk staat beschreven, is er natuurlijk ook ruimte voor discussie en zal er uiteindelijk naar Cassatie worden gegaan om duidelijkheid te verkrijgen.*

## Vraag 9

Meester Meese becommentarieerde het arrest van 27 oktober 2020 en geeft aan dat het wellicht beter zou zijn geweest om de strengere bestraffing van de onopzettelijke doding bij een verkeersongeval slechts toepasselijk te maken als er sprake is van een specifieke verzwarende omstandigheid, zoals het rijden onder invloed. Hij verwijst hiervoor naar het Nederlands recht, waarbij de maximale gevangenisstraf drie jaar bedraagt, maar kan oplopen tot zes jaar indien er sprake is van roekeloosheid als schuldvorm en tot negen jaar bij roekeloos rijden onder invloed van alcohol.

Kan u zich vinden in diens redenering?

*Ik vind dit inderdaad een goed voorbeeld. Het lijkt dan een beetje op het misdrijf van opzettelijke slagen of verwondingen, waarbij er ook verzwarende omstandigheden mee gemoeid kunnen zijn. Als het in Nederland goed loopt, is dat een ideaal voorbeeld. Concreet betekent dit dat er in de artikelen 419 en 420 Strafwetboek verschillende verzwarende omstandigheden worden toegevoegd, zoals alcoholintoxicatie, dronkenschap, vluchtmisdrijf, etc. waarbij telkens de strafmaat wordt verhoogd. Het is dan ook zo dat er niet apart moet worden vervolgd voor bijvoorbeeld alcoholintoxicatie. Want*

*dan is er het basisartikel met betrekking tot het misdrijf onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen met de verzwarende omstandigheid van alcoholintoxicatie.*

*De huidige dossiers bestaan uit zeer veel tenlasteleggingen waardoor het ook niet meer overzichtelijk is. Als het zou worden uitgewerkt naar Nederlands model, zou het de dagvaarding logischer maken.*

*Als we echter coherent te werk willen gaan en de bepalingen willen verplaatsen naar de Wegverkeerswet, is er ook een andere mogelijkheid. Concreet zou ik dan het tweede lid van de artikelen 419 en 420 Strafwetboek weghalen. In lid 1 van de artikelen 419 en 420 Strafwetboek zou ik dan vermelden "Indien de onopzettelijke slagen of verwondingen of doding gebeuren in het kader van verkeer, dan zijn bovenvermelde artikelen niet van toepassing, maar de wegverkeerswet". Indien dit niet wordt vermeld, is dubbele bestraffing mogelijk (namelijk op grond van het Strafwetboek en de Wegverkeerswet).*

*Dan zou ik in de Wegverkeerswet een nieuw artikel invoegen voor onopzettelijke slagen of verwondingen of doding in het verkeer en dan daar alle verzwarende omstandigheden uitwerken zoals ik reeds voorstelde in het Strafwetboek.*

*Echter is het ook mogelijk om in de Wegverkeerswet bij elke andere inbreuk een nieuw lid toe te voegen waarbij wordt bepaald dat "indien dit gebeurde in het kader van een verkeersongeval, zoals in de artikelen 419 en 420 Strafwetboek, dan wordt de strafmaat verhoogd met...". In dit geval zal het verkeersongeval als verzwarende omstandigheid worden beschouwd van het autonoom misdrijf van bijvoorbeeld dronkenschap of alcoholintoxicatie. Dit klinkt misschien nog het meest logische.*



## Bijlage III: interview advocaat Hans Valkenburg (23 maart 2021)

### Vraag 1

Vindt u de strafmaat van artikel 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek te hoog?

- Indien ja, wat lijkt u realistischer?
- Indien nee, licht toe.

*De straffen zijn niet te hoog. Echter vind ik ze wel verkeerd opgesteld. Het stoort mij dat het verplichte straffen zijn. Dat betekent dat als iemand zich daar schuldig aan maakt, de rechter niet anders kan dan minimum drie maanden op te leggen. Ik vind dat een beetje jammer. De straffen moeten facultatief kunnen worden opgelegd. Zeker indien er ook nog andere straffen zijn, zoals in de Wegverkeerswet. Dat de rechter dus de mogelijkheid verkrijgt om te oordelen naar omstandigheden. Bv. "het zijn onopzettelijke slagen en verwondingen, ik vind echter totaal niet dat die persoon daar iets aan kan doen, dus ik ga afwijken van die drie maanden".*

### Vraag 1bis (bijkomend gevraagd tijdens het interview)

U verkiest dus eigenlijk het Nederlands model, waar wordt gewerkt met maximumstraffen, maar geen minimumstraffen. Echter zorgde dit in Nederland voor controverse. De samenleving is het er namelijk niet mee eens dat voor een dodelijk ongeval, aan de dader louter een werkstraf zou kunnen worden opgelegd. Hoe denkt u hier over?

*Dit is sowieso met alle straffen. Er is altijd de mogelijkheid om een werkstraf of een opschorting op te leggen, afhankelijk van het strafregister van de beklaagde. Toch vind ik dat de keuze voor een minimumstraf open moet blijven. Ik vind het jammer dat het minimum altijd bepaald wordt voor de rechtbank.*

*Dit gaat trouwens veel verder. Denk maar aan het rijverbod. Het rijverbod kent een minimum van acht dagen. Ik weet dat de rechters vaak een kans willen geven aan de beklaagden, maar dan is er alsnog de verplichting om die acht dagen op te leggen. Desondanks die 8 dagen niet veel voorstellen, vind ik het toch jammer dat de rechters niet de mogelijkheid verkrijgen om anders te beslissen.*

*Als voorbeeld is er de 75-jarige beklaagde die nog nooit iets aan de hand heeft gehad en nog nooit inbreuken heeft gepleegd. In dit geval moet het mijns inziens mogelijk zijn om als rechter te kunnen zeggen "kijk mijnheer, het is u overkomen, de inbreuk is dermate laag waardoor ik het rijverbod niet ga opleggen."*

### Vraag 2

Is het volgens u verantwoord dat het Strafwetboek louter een afzonderlijke strafbaarstelling voorziet voor verkeersongevallen? Wordt de automobilist hier niet geïncrimineerd en gecriminaliseerd? In andere sectoren kunnen toch ook onopzettelijke slagen of verwondingen optreden (denk maar aan een arbeidsongeval of een milieuramp).



*Het is niet per se criminaliserend aangezien er veel meer verkeersongevallen voorvallen en de wetgever bijgevolg dit misdrijf afzonderlijk is gaan strafbaar stellen. Voor milieurampen en arbeidsongevallen heeft de wetgever alsnog een bepaling voorzien, namelijk artikel 419, lid 1 en 420, lid 1 Strafwetboek, waardoor er voor zulke misdrijven alsnog kan worden gedagvaard.*

*Het schuldig verzuim naar milieurampen op grond van artikel 422bis Strafwetboek is er ook nog. Dit kan achter de hand worden gehouden om de daders te bestraffen die niet het nodige hebben gedaan of onvoorzichtig zijn geweest. Er is dus altijd wel de mogelijkheid om terug te vallen op andere artikelen. Dus criminaliserend vind ik artikel 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek niet en ergens vind ik het normaal dat het afzonderlijk wordt bestraft omdat die tenlasteleggingen wekelijks worden gebruikt. Het zou natuurlijk wel praktischer zijn om het onder artikel 419, lid 1 Strafwetboek te plaatsen zodat het OM dan maar motiveert waarom, hoe en wat.*

### Vraag 3

De hiërarchie tussen de misdrijven van opzettelijke en onopzettelijke slagen of verwondingen komt in het gedrang. Het misdrijf onopzettelijke slagen of verwondingen in het verkeer kent een maximum gevangenisstraf van een jaar. Indien de slagen of verwondingen opzettelijk werden toegebracht zou de maximum gevangenisstraf zes maanden bedragen.

- Is dit volgens u logisch?
  - Zo niet, wat zou u eraan veranderen?
  - Zo ja, waarom?

*Dit is absoluut niet logisch. Ik verwijs terug naar vraag 1 waar ik reeds toelichtte dat de minimumstraf facultatief moet kunnen worden opgelegd. De rechter moet hierover kunnen beslissen.*

### Vraag 3bis (bijkomend gevraagd tijdens het interview)

Dus u bent van mening dat ook de minimumstraffen voor het misdrijf opzettelijke slagen of verwondingen of opzettelijke doding best achterwegen worden gehouden?

*Ik ben sowieso tegen die minimumstraffen. Als alle minimumstraffen moeten verdwijnen, ben ik mij ervan bewust dat dan heel het wetboek moet worden herschreven, maar iedere zaak is altijd zo verschillend.*

*Als voorbeeld is er de zaak van het shakenbabysyndroom. In deze zaak was er sprake van het misdrijf opzettelijke slagen of verwondingen met de dood tot gevolg. Hier zijn hoge minimumstraffen aan verbonden aangezien het strafverzwarend werkt. De dader moest wel gestraft worden, maar de minimumstraffen die door de rechters moesten worden uitgesproken waren redelijk stevig.*

*Wanneer je een rechter de mogelijkheid geeft om daar eerlijk en naar eer en geweten over te oordelen, denk ik dat het ook wel goed komt want rechters zijn uiteindelijk benoemd voor het leven, er gaan zoveel procedures aan vooraf. Dan moet er ook op worden vertrouwd dat ze op een correcte manier rechtspreken.*

*Het probleem in België is dat de rechtspraak in Brugge of Hasselt heel hard van elkaar verschilt. Er is totaal geen uniformiteit waardoor ik wel begrijp dat er regels nodig zijn om te vermijden dat die rechtspraak nog verder van elkaar gaat liggen moesten rechters de mogelijkheid hebben om zelf te beslissen over wie wel of wie niet een straf krijgt opgelegd. Maar dat is dan weer een andere discussie, binnen de rechtbank moet maar tot uniforme regels worden gekomen.*

#### Vraag 4

De schuldige die een verkeersongeval pleegt en vervolgens wegvlucht in de zin van artikel 33, §2, lid 2 Wegverkeerswet wordt minder zwaar bestraft dan de schuldige die een verkeersongeval pleegt in de zin van artikel 419, lid 2 Strafwetboek.

- Is er sprake van ongelijkheid? Licht toe.

*Ik denk niet dat er sprake is van ongelijkheid want als een dergelijk geval zich zou voordoen, wordt er zowel gedagvaard voor artikel 419, lid 2 Strafwetboek, als artikel 33, §2, lid 2 Wegverkeerswet. Die twee tenlasteleggingen gaan dan samengevoegd worden. Er is dan sprake van eenheid van opzet. In dat geval kan de rechter kiezen welke straf hij toepasselijk vindt.*

*Voor mij is er geen ongelijkheid omdat die twee artikelen toch worden samengevoegd. Vaak zal de rechter de guldenmiddenweg vinden door beklagde bv. standaard de geldboete op te leggen (€2.000 x 8 opdecimen).*

#### Vraag 5

Er werd door het Hof van Cassatie met het arrest van 27 oktober 2020 een prejudiciële vraag gesteld aan het Grondwettelijk Hof. Meester Souidi wierp op dat er sprake is van een schending van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet door de artikelen 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek. Het Hof van Cassatie heeft meester Souidi gevolgd in zijn redenering wat artikel 419, lid 2 Strafwetboek betreft.

Meester Souidi maakte zijn standpunt sterk aan de hand van volgend argument: "niemand kan voorzien of het onopzettelijk handelen van de eiser aanleiding zal geven tot het overlijden van het slachtoffer".

- Volgt u de argumentatie van meester Souidi en zou u tot hetzelfde besluit komen? Licht toe.

*Ik volg die redenering helemaal. De gevolgen zijn zwaarder, moet er dan een zwaardere straf aan worden gekoppeld? Ik vind van niet want het handelen op zich blijft hetzelfde. Ook hier weer het argument van het weghalen van de minimumstraffen. De maximumstraf zou hier in dit geval wel hetzelfde moeten zijn.*

*Het is een moeilijke afweging, zeker naar slachtoffers toe. Het is eigenlijk al erg dat onopzettelijk handelen, dus zonder dat er iets aan kon worden gedaan, leidt tot bepaalde straffen, verplichte straffen en minimumstraffen.*

### Vraag 6

Het Nederlands recht stelt de dader van een verkeersongeval dat de dood of lichamelijk letsel tot gevolg heeft eveneens strafbaar aan de hand van een afzonderlijk artikel. Echter is die bepaling niet terug te vinden in het Wetboek van Strafrecht zoals in het Belgisch recht, maar in het Wegenverkeerswet.

- Zou het naar Belgisch recht beter zijn om de misdrijven van onopzettelijke doding en onopzettelijke slagen of verwondingen op te nemen in het Wegverkeerswet i.p.v. het Strafwetboek? Licht toe.

*Neen. Die artikelen kunnen sowieso altijd worden gebruikt, ongeacht voor welke rechtbank beklaagde wordt terechtgesteld (politierechtbank of correctioneel) en ongeacht waar de artikelen staan. Het zou het misschien wel praktischer maken.*

### Vraag 7

Wat vindt u van het voorstel om de artikelen 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek af te schaffen en de schuldige louter te straffen op grond van de bestaande artikelen in het Wegverkeerswet (dus bv. strafverzwarend bij alcoholintoxicatie, vluchtmisdrijf, etc.)?

*Dit vind ik een goed voorstel. Bij opzettelijke slagen en verwondingen heeft het misdrijf namelijk ook een gradatie (verzwarende omstandigheden waaronder voorbedachten rade enzovoort). Het onopzettelijk gehalte moet mijns inziens niet worden gestraft, zoals ik bovenstaand reeds aangaf. Echter is het zo dat als er echter sprake is van dronkenschap of alcoholintoxicatie, er al meer aan vasthangt. In dat geval moet beklaagde natuurlijk wel verantwoordelijk worden gesteld.*

*Maar wat met de artikelen uit het Wegverkeerswet? Als beklaagde al apart wordt gestraft voor de alcoholintoxicatie of vluchtmisdrijf, gaan we dan niet naar een soort van dubbele bestraffing? Want artikel 419, lid 1 Strafwetboek wordt dan verzwarend door bv. alcoholintoxicatie, maar de beklaagde krijgt al een geldboete voor alcoholintoxicatie op grond van het artikel in het Wegverkeerswet. Alle artikelen zouden in totaliteit moeten worden samengepakt.*

*Artikel 419, lid 2 en 420, lid 2 Strafwetboek zouden kunnen worden afgeschaft. Verzwarende elementen worden vastgelegd op de artikelen 419, lid 1 en 420, lid 2 Strafwetboek (bv. bij alcoholintoxicatie), maar dan moet de aparte tenlasteleggingen van bv. alcoholintoxicatie wegvallen. Anders wordt beklaagde gestraft met een geldboete voor de alcoholintoxicatie en bijkomend de verzwarende omstandigheid bij een ander artikel.*