

ANNOTATIE

Dood door schuld in het verkeer.

mr. J.H.J. Verbaan

Annotatie bij Hoge Raad, 23-04-2019, ECLI:NL:HR:2019:660 (SR-2019-0104)

De verdediging klaagt namens verdachte, ten aanzien van wie dood door schuld als bedoeld in artikel 6 Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) is bewezen verklaard, in de kern over de bewezenverklaring van 'schuld' als bedoeld in artikel 6 WVW 1994. De eerste klacht betreft onder meer de verwerping van het verweer dat geen sprake is geweest van dergelijke schuld, de tweede betreft de verwerping van een beroep op een bevoegd gegeven ambtelijk bevel. De Hoge Raad bespreekt de klachten gezamenlijk.

Het hof heeft ten aanzien van de bewezenverklaring overwogen dat de raadsman betoogd heeft dat verdachte vanwege het ontbreken van schuld aan het verkeersongeval van het primair ten laste gelegde dient te worden vrijgesproken. Daartoe is op gronden zoals genoemd in de ter terechtzitting overgelegde pleitnota aangevoerd (kort samengevat):

1. primair dat verdachte niet de voor hem geldende normen heeft geschonden. Hij heeft gereden op de wijze zoals is voorgeschreven en op grond van wat hem is aangeleerd. Voorts is verdachte oplettend geweest en heeft hij steeds de verkeersveiligheid in acht genomen bij het oversteken van het kruispunt. Aldus kan niet worden bewezen dat verdachte aanmerkelijk onvoorzichtig heeft gereden;
2. subsidiair dat verdachte handelde conform een aan hem opgedragen opdracht van de sectiecommandant, die bepaalt op welke wijze er moet worden gereden. Aldus gold voor verdachte een specifiek normenkader en binnen dat kader heeft verdachte alles gedaan wat binnen zijn mogelijkheden lag. Aldus kon in de gegeven omstandigheden niet van verdachte worden verwacht dat hij een normschending kon voorkomen;
3. meer subsidiair dat verdachte heeft voldaan aan de aanwijzing van de sectiecommandant

om met aanzienlijke snelheid naar Bergeijk te rijden, wat met zich meebrengt dat verdachte de normen van de Brancherichtlijn en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) mocht overtreden. Aldus heeft verdachte het ten laste gelegde begaan ter uitvoering van een ambtelijk bevel, gegeven door het daartoe bevoegde gezag ex artikel 43 Sr.

Het hof oordeelt dat uit de gebezigde bewijsmiddelen naar voren komt dat het AOT Zuid op 15 maart 2013 van de sectiecommandant de opdracht kreeg om met spoed en rijdend in een treintje c.q. colonne naar Bergeijk te rijden. Dat impliceerde volgens de sectiecommandant, dat mocht worden afgeweken van na te noemen Brancherichtlijn. Er was een extra omstandigheid die dat in dit geval noodzakelijk maakte. Er was sprake van een psychisch verwarde man met een vuurwapen die aangegeven had collega's in het blauw (het hof begrijpt: geüniformeerde politie) neer te schieten. Verdachte was op 15 maart 2013, als lid van het AOT Zuid met de auto onderweg naar Bergeijk. Hij reed over de busbaan op de Noord-Brabantlaan in de richting van Veldhoven en naderde de kruising van de Noord-Brabantlaan met de Welschapsedijk/Zeelsterstraat (de ongevalskruising). Op de ongevalskruising wordt de Noord-Brabantlaan gezien vanuit de rijrichting van verdachte gekruist door een oversteekplaats voor voetgangers, een fietspad, de rijbaan van de Welschapsedijk naar de Zeelsterstraat, een fietspad en weer een oversteekplaats voor voetgangers. De breedte van de kruising gezien vanuit de rijrichting van verdachte is, gemeten van af de eerste oversteekplaats voor voetgangers tot en met de tweede oversteekplaats voor voetgangers, ongeveer 37 meter. De oversteekplaatsen bieden ruimte voor twee (snor)fietsers naast elkaar. Verdachte was bekend met de kruising van de Noord-Brabantlaan met de Welschapsedijk/Zeelsterstraat. Kort voor het ongeval had de sectiecommandant zijn voertuig, het derde voertuig in de colonne, opgesteld op de Noord-Brabantlaan tussen de busbaan en de rijbaan, gericht in de richting van Veldhoven, ter hoogte van de fietsoversteekplaats gelegen tussen de rijbaan en de busbaan. Verdachte zag dat het voertuig met het AOT-lid, die achter de sectiecommandant en voor verdachte reed, het voertuig van de sectiecommandant passeerde. Verdachte reed op enige afstand met zijn voertuig achter het voertuig van het AOT-lid. Toen verdachte het kruispunt naderde zag hij dat de sectiecommandant zijn auto aan de rechterkant liet stoppen om te blokken. Verdachte zag dat het voor hem rijdende AOT-lid de auto van de sectiecommandant passeerde. Verdachte zag het overige verkeer stilstaan. Gekomen op een afstand van ongeveer 50 meter van de kruising zag verdachte dat aan de (voor hem) rechterzijde voorbij het voertuig van de sectiecommandant een persoon op een scooter aanstalten maken om op te trekken. Verdachte heeft daar op gereageerd naar hij denkt door het gaspedaal los te laten. Toen verdachte zag dat de scooter direct remde heeft hij weer gas bijgegeven. Gekomen op het kruisingsvlak en ter hoogte van de auto van de sectiecommandant zag verdachte vanuit zijn ooghoek een meisje van rechts op een scooter aankomen. Hij had het meisje niet eerder gezien. Verdachte remde en stuurde naar links,

maar raakte het meisje met de rechterszijde van zijn voertuig. Hij kon haar niet meer ontwijken. Verdachte heeft het rode verkeerslicht op de busbaan niet gezien omdat hij zijn aandacht zo had gericht op het verkeer en weet niet met welke snelheid hij over de busbaan en de kruising is gereden. Hij wist wel van het verkeerslicht ter plaatse. Met betrekking tot het blokken heeft verdachte verklaard dat de bedoeling ervan is dat verkeersdeelnemers erop worden geattendeerd dat er iets gaande is op de kruising, en dat het een illusie om te denken dat met één voertuig een kruising kan worden afgeblokt zodanig dat er geen enkel verkeer meer kan rijden. Ten gevolge van voornoemde aanrijding is de bestuurster van de aangereden scooter overleden. De snelheid van de door verdachte bestuurde auto heeft op de kruising, kort voor de aanrijding ten minste 90 km per uur (op een afstand van 15 tot 6 meter van de aanrijding tussen de 90 en 100 km/u) bedragen. Bij het naderen van de kruising lag die snelheid hoger. Bij het naderen van de kruising was er verkeersaanbod vanuit verschillende richtingen. Het verkeer op de kruising werd toen geregeld door verkeerslichten die in werking waren. Toen het verkeerslicht op de busbaan in de richting van verdachte rood licht uitstraalde, straalde het verkeerslicht voor het slachtoffer groen licht uit. De remafstand van het voertuig van verdachte ter plaatse van het ongeval bedroeg ongeveer 35 meter (ongeveer de breedte van de kruising). Bij een snelheid van 90 km/u legt een voertuig een afstand van $(90/3,6=)$ 25 meter per seconde. Rekening houdend met ongeveer 1 seconde reactietijd heeft een bestuurder in dat geval reeds circa 25 meter afgelegd alvorens hij begint met remmen. Verdachte was ten tijde van het incident op de hoogte van de inhoud van de Brancherichtlijn en het Protocol en had specialistische rijopleidingen gevolgd waarin genoemde richtlijn als uitgangspunt diende. Volgens verdachte had hij te allen tijde, dus ook ten tijde van het incident, de beslissingsruimte om als bestuurder te reageren op onverwachte situaties of op situaties waar op gereageerd moest worden, ook als in een treintje of colonne werd gereden. Verdachte heeft verklaard dat op die bewuste dag werd gereden zoals hij altijd reed. Desgevraagd heeft de getuige, ten tijde van het incident teamleider van AOT Zuid, verklaard dat ondanks dat van de Brancherichtlijn mag worden afgeweken extra moet worden opgelet bij de aandachtspunten die in die richtlijn zijn genoemd, zoals het rode verkeerslicht en kruispunten.

Het hof haalt het algemeen wettelijk kader van artikel 6 WVV 1994 en het specifiek wettelijk kader, de regelingen die golden op 15 maart 2013, de Regeling optische en geluidssignalen 2009 (hierna: de Regeling), de Landelijk Brancherichtlijn Verkeer Politie d.d. 29 maart 2011 (hierna: de Brancherichtlijn), het Protocol Brancherichtlijn Verkeer gebruik optische en geluidssignalen dienstvoertuigen bijzondere eenheden (hierna: het Protocol) aan en overweegt dat in artikel 1 RVV bepaald is dat een voorrangsvoertuig een motorvoertuig is dat optische en geluidssignalen voert als bedoeld in artikel 29 RVV. Artikel 29 RVV bepaalt onder meer dat bestuurder van een motorvoertuig in gebruik bij de politie een blauw zwaai-, flits- of

knipperlicht en een tweetonige hoorn voeren om kenbaar te maken dat zij een dringende taak vervullen. Artikel 91 RVV bepaalt dat de bestuurders van voorrangvoertuigen als bedoeld in artikel 1 RVV bevoegd zijn af te wijken van alle voorschriften van het RVV, voor zover de uitoefening van hun taak dit vereist. In artikel 2 Regeling is bepaald dat slechts in drie gevallen sprake kan zijn van een dringende taak als bedoeld in artikel 29 RVV:

- a. een voor de mens levensbedreigende situatie die directe hulp van de betrokken hulpverleningsdiensten vergt;
- b. het voorkomen van een voor de mens levensbedreigende situatie of een situatie waarin ernstige schade aan gebouwen of goederen ontstaat;
- c. een ernstige verstoring van de openbare orde, waar een directe en snelle inzet noodzakelijk is.

Op grond van artikel 3 Regeling dient de politie een richtlijn op te stellen met betrekking tot de werkzaamheden en omstandigheden waarin van de optische en geluidssignalen gebruik mag worden gemaakt. Voorts is in de regeling bepaald dat in die richtlijn ten aanzien van de bestuurder van het voorrangvoertuig onder meer de volgende eis geldt: 'Het negeren van een rood stoplicht gebeurt met een snelheid van maximaal 20 km per uur.' In 2011 is de Brancherichtlijn opgesteld, die moet worden gezien als de maximaal toelaatbare grens voor het rijden met de algemene ontheffing van de bepalingen van het RVV voor motorvoertuigen die rijden met optische en geluidssignalen (en dus voorrangvoertuigen in de zin van het RVV). Daarin wordt (onder meer) vermeld: 'De bestuurder van een voorrangvoertuig blijft steeds strafrechtelijk verantwoordelijk voor zijn eigen beslissingen en rijgedrag. Het gebruik van de optische en geluidssignalen rechtvaardigt niet dat het overige verkeer in gevaar wordt of kan worden gebracht of onnodig wordt gehinderd.' Voorts wordt onder het kopje 'Gedragscode bestuurder van voertuigen' (onder meer) vermeld: 'Motorvoertuigen met optische en geluidssignalen verstoren het normale verkeersbeeld. De bestuurder van een voorrangvoertuig dient zich dus bewust te zijn van het feit dat de reactie van overige weggebruikers een onvoorspelbare factor is.' en 'Het afwijken van algemeen geldende verkeersregels en gedragsnormen gebeurt restrictief en alleen indien daartoe voldoende noodzaak bestaat.' en 'De bestuurder van een voorrangvoertuig dient zich bewust te zijn van zijn bijzondere positie en verantwoordelijkheden. De optische en geluidssignalen worden gebruikt als vraag om medewerking van andere weggebruikers en niet als breekijzer. De bestuurder moet zich rekenschap geven van de mogelijkheid dat andere weggebruikers hem niet horen en/of zien, dan wel zijn richting en/of snelheid niet goed kunnen inschatten. Dit betekent dat er rekening gehouden dient te worden met onvoorziene of onberekenbare reacties van andere weggebruikers. Het algehele rijgedrag van de bestuurder van het

voorrangsvoertuig dient beheerst te zijn.’ Specifiek ten aanzien van kruispunten wordt vermeld: ‘Het naderen en oversteken van kruispunten gebeurt met aangepaste snelheid. Bij het oprijden van het kruisingsvlak dient de bestuurder van het voorrangsvoertuig ervan uit te gaan dat andere weggebruikers hem niet hebben opgemerkt en hem dus mogelijk niet voor laten gaan. Daarom wordt zo nodig gestopt.’ en ‘Het negeren van een rood verkeerslicht gebeurt met een snelheid van maximaal 20 km per uur.’ Ten slotte vermeldt de Brancherichtlijn: ‘In het kader van de uitoefening van de politietaak is het de individuele politieambtenaar in bijzondere situaties toegestaan om af te wijken van de normen gesteld in de brancherichtlijn. Deze bevoegdheid tot afwijking geldt voor alle politieambtenaren, specialistisch of niet-specialistisch. (...) De betrokken politieambtenaar blijft eindverantwoordelijk voor afwijking van de brancherichtlijn. Van de verplichting tot melding vooraf aan de meldkamer zijn vrijgesteld: arrestatieteams (...)’ In het Protocol is opgenomen, dat uitsluitend in opdracht of met toestemming van de (sectie)commandant het de individuele medewerker is toegestaan om van de Brancherichtlijn af te wijken. Ook in dit protocol is vermeld: ‘De bestuurder van een dienstvoertuig blijft steeds strafrechtelijk verantwoordelijk voor zijn eigen beslissingen en rijgedrag’.

Verdachte heeft over de inhoud van de aan hem gegeven opdracht op 15 maart 2013 ter terechtzitting in hoger beroep verklaard dat voor het AOT die dag de opdracht luidde ‘dat we met spoed naar Bergeijk moesten, omdat daar een gestoorde man was die in het bezit was van een vuurwapen en die dreigde iedereen neer te schieten. Met “spoed” wordt in dat geval bedoeld dat we ons zo snel en veilig mogelijk naar de plaats begeven waar het te doen is. Er werd tevens gezegd dat we in een treintje zouden rijden. Het is zo dat in de instructie “spoed” de toestemming om af te wijken van de Brancherichtlijn is inbegrepen.’

Het hof overweegt dat verdachte een voorrangsvoertuig bestuurde en optische en geluidssignalen voerde, omdat hij een dringende taak vervulde. Immers, er was sprake van ‘een voor de mens levensbedreigende situatie die direct hulp van de betrokken hulpverleningsdiensten vergt’, te weten een man die in Bergeijk dreigde één of meer personen met een vuurwapen neer te schieten. Vanwege het feit dat verdachte een voorrangsvoertuig bestuurde, mocht hij afwijken van de voorschriften gesteld in het RVV. Voor verdachte golden de voorschriften die zijn gesteld in de Brancherichtlijn, maar gelet op de instructie van zijn sectiecommandant om met spoed naar Bergeijk te rijden en omdat naar het oordeel van het hof – anders dan de rechtbank – hier voor verdachte, gelet op zijn opdracht ook sprake was van een bijzondere situatie, mocht verdachte eveneens afwijken van de voorschriften gesteld in de Brancherichtlijn. Door de sectiecommandant is uitgelegd waarom sprake was van een bijzondere situatie, op grond waarvan mocht worden afgeweken van die richtlijn. Dit neemt niet weg dat verdachte, ondanks de voor hem geldende afwijkingsbevoegdheid, steeds

strafrechtelijk verantwoordelijk bleef voor zijn eigen beslissingen en rijgedrag, zoals vermeld in de Brancherichtlijn en het Protocol. Die verantwoordelijkheid wordt naar het oordeel van het hof voortdurend bepaald door de plaatselijke verkeerssituatie. Het hof overweegt dat het zich thans voor de vraag gesteld ziet aan welke normen verdachte zich had te houden, gegeven de situatie dat hij mocht afwijken van de Brancherichtlijn, en of deze ten tijde van het incident kenbaar waren, daarbij betrokken de aan hem gegeven opdracht om zo snel en zo veilig naar Bergeijk te gaan en of die normen onder de gegeven omstandigheden zodanig zijn overschreden dat dit schuld in de zin van artikel 6 WVV oplevert.

Het hof overweegt ter zake dat in de Brancherichtlijn naar het oordeel van het hof aandachtspunten opgenomen zijn die gelet op de aard en de inhoud ervan, naar het oordeel van het hof ook hebben te gelden voor degene die mag afwijken van de Brancherichtlijn. Het gaat hierbij met name om de volgende overwegingen. 'Motorvoertuigen met optische en geluidssignalen verstoren het normale verkeersbeeld. De bestuurder van een voorrangsvoertuig dient zich dus bewust te zijn van het feit dat de reactie van overige weggebruikers een onvoorspelbare factor is.' en 'De bestuurder van een voorrangsvoertuig dient zich bewust te zijn van zijn bijzondere positie en verantwoordelijkheden. De optische en geluidssignalen worden gebruikt als vraag om medewerking van andere weggebruikers en niet als breekijzer. De bestuurder moet zich rekenschap geven van de mogelijkheid dat andere weggebruikers hem niet horen en/of zien, dan wel zijn richting en/of snelheid niet goed kunnen inschatten. Dit betekent dat er rekening gehouden dient te worden met onvoorziene of onberekenbare reacties van andere weggebruikers.' en 'Bij het oprijden van het kruisingsvlak dient de bestuurder van het voorrangsvoertuig ervan uit te gaan dat andere weggebruikers hem niet hebben opgemerkt en hem dus mogelijk niet voor laten gaan.' Ook een verkeerslicht dat rood licht uitstraalt is zo'n aandachtspunt.

Verdachte kende deze aandachtspunten ten tijde van het incident. Dat het hier gaat om aandachtspunten die ook gelden voor diegenen die mogen afwijken van de Brancherichtlijn, wordt bevestigd door de toenmalige teamleider AOT Zuid. Indien deze aandachtspunten zich voordoen verhogen die naar het oordeel van het hof de zorgplicht van de betrokken bestuurder. In casu waren genoemde aandachtspunten aan de orde. Verdachte, een ervaren politieambtenaar aan wie ter zake hoge eisen gesteld mogen worden, naderde een grote kruising, met verkeersaanbod uit diverse richtingen. Er waren meerdere banen voor kruisend verkeer. Verdachte had dus rekening te houden met onvoorziene of onberekenbare reacties van andere weggebruikers. Daarbij komt dat de kruising werd geregeld door verkeerslichten en dat het verkeerslicht op de busbaan in de richting van verdachte rood licht uitstraalde, hetgeen de kans op in beweging komen van kruisend verkeer vergrootte. Verdachte heeft het verkeerslicht echter niet waargenomen, omdat zijn aandacht zo was gericht op het overige

verkeer. Daardoor heeft hij dit aandachtspunt gemist. Ook reed verdachte over de busbaan, een plaats waar het overige verkeer hem niet hoefde te verwachten. Direct langs deze busbaan stond de persoon met de scooter die even optrok maar meteen weer remde. De rechts naast deze persoon staande snorfiets met daar op het slachtoffer heeft verdachte pas gezien toen zij ook optrok. Gelet op de ruimte die er ter plaatse was voor een dubbele opstelling van (snor)fietsers had verdachte ook daar rekening moeten houden met onvoorzien en onvoorspelbaar gedrag, zoals zich dat ook heeft voorgedaan. Verdacht kende immers de kruising. Verdachte is de kruising genaderd en opgereden met een snelheid van ten minste 90 km/u, waarbij alleen al de remweg (gemeten remsporen waren plus minus 35 meter) ongeveer even lang was als de gehele kruising (37 meter), nog los van afstand die wordt afgelegd in de reactietijd voor het remmen. Onder de gegeven omstandigheden was het naar het oordeel van het hof onmogelijk om adequaat te reageren op onvoorzien of onberekenbare gedragingen van de in het geding zijnde andere weggebruikers. Daarom acht het hof het de kruising naderen en oprijden met genoemde snelheid onder de gegeven omstandigheden disproportioneel, zodanig dat dit oplevert aanmerkelijke onvoorzichtigheid zoals is bewezen verklaard. Het hof betreft daarbij ook het feit dat de opdracht niet alleen was om zo snel mogelijk, maar ook zo veilig mogelijk naar Bergeijk te gaan. Zoals verdachte heeft verklaard had hij te allen tijde een eigen beslissingsruimte om te reageren op situaties waar op gereageerd moet worden, ook als in een treintje werd gereden. En hij had binnen het kader van de gegeven opdracht ook de plicht daartoe. Hij heeft die ruimte ten onrechte niet benut terwijl de plaatselijke verkeerssituatie daartoe noopte.

Anders dan aangevoerd door het Openbaar Ministerie en/of de raadsman doet de omstandigheid dat in een treintje/colonne werd gereden, gelet op hetgeen is overwogen, niet af aan de bewezen verklaarde aanmerkelijke onvoorzichtigheid. Dit geldt ook voor de aangevoerde omstandigheid dat de kruising door de sectiecommandant werd geblok, nog daargelaten dat door verdachte is verklaard dat blokken slechts een signaalfunctie heeft en niet geschikt is om een kruising af te dichten voor ander verkeer. Daarop heeft hij dus niet kunnen vertrouwen en ook niet vertrouwd. Om dezelfde reden verwerpt het hof ook het verweer inhoudende dat verdachte heeft gehandeld ter uitvoering van het bevoegd gegeven ambtelijk gegeven bevel. Ook het gegeven dat kennelijk een praktijk was gegroeid om kruisingen als onderhavige met een snelheid als voormeld over te steken, disculpeert vanwege hetgeen is overwogen niet. Hetzelfde geldt voor de door de raadsman aangevoerde omstandigheid dat drie voertuigen van de collega's van verdachte de kruising vóór verdachte al met een vergelijkbare snelheid hadden gepasseerd. Door de raadsman is nog aangevoerd dat een blokvoertuig heeft te gelden als een aanwijzing welke gaat boven de verkeersregels. Voor die stelling is naar het oordeel van het hof geen steun te vinden in het recht. De blokauto is een voorrangvoertuig en niet gelijk te stellen met een verkeersregelaar. In dit verband wijst

het hof ook naar de hierboven opgenomen verklaring van verdachte die stelt dat de bedoeling van blokken is dat verkeersdeelnemers er op worden geattendeerd dat er iets gaande is op de kruising. Hij rept niet van een aanwijzing. Door de raadsman is voorts aangevoerd dat de sectiecommandant toen hij ter plaatse van het incident blokte zelf ook gebaren heeft gemaakt die zouden moeten worden opgevat als een aanwijzing. Het gaat dan met name over de gebaren in de richting van de bestuurder van de voorste scooter met daarop een andere getuige. Deze verklaart desgevraagd daarover het volgende: 'Ik zag dat die persoon een handgebaar naar mij maakte. Ik weet niet wat die persoon – een man – met het gebaar bedoelde te zeggen.' Op grond van deze verklaring merkt het hof het gebaar gemaakt door de sectiecommandant niet aan als aanwijzing. Daarvoor was het kennelijk te onduidelijk. Daarmee stelt het hof vast dat er dus ook geen sprake is geweest van een aanwijzing in de richting van het slachtoffer. Het hof betreft daarbij ook de verklaring van de sectiecommandant ter zake waar hij zegt dat hij het idee had dat ook zij het gebaar dat hij maakte heeft moeten zien, hoewel hij gefocust was op de jongen op de scooter die naast haar stond. Dat vindt het hof onvoldoende om vast te stellen dat het slachtoffer het bedoelde gebaar daadwerkelijk heeft gezien of heeft moeten zien.

De raadsman heeft ook nog opgeworpen dat het slachtoffer geheel onverwacht en in afwijking van het overige verkeer de busbaan overstak, daarbij kennelijk afgeleid door haar mobiele telefoon en dat de door het AOT gevolgde procedure niet beducht was op dit scenario. Het hof overweegt hieromtrent dat een andere getuige ter zake als volgt verklaard heeft: 'Ik zag dat zij, de smartphone van haar oor weghaalde en al rijdende in haar linker jaszak wegstopte. Vervolgens zag ik dat het slachtoffer stil ging staan wachten voor het verkeerslicht op die kruising. Ik heb gezien dat nadat het slachtoffer de smartphone had weggestopt in haar jas zak deze niet meer heeft vast gehad. Ik zag namelijk dat ze op trok vanaf het verkeerslicht en daarbij het stuur van haar scooter met twee handen vast hield. Daarbij hield ze geen smartphone vast. Ze reed toen naar de vluchtheuvel aan de busbaan. Zij wachtte met oversteken van de busbaan. Toen zag ik dat het slachtoffer optrok, althans met haar scooter de busbaan opreed.' Door verdachte is verklaard dat het slachtoffer recht voor zich uit bleef kijken toen ze de busbaan opreed. Uit deze verklaringen leidt het hof af dat het slachtoffer voordat ze de busbaan opreed, niet was afgeleid door haar smartphone. Het door de raadsman opgeworpen scenario heeft zich niet voorgedaan.

De Hoge Raad stelt voorop dat dat in cassatie slechts kan worden onderzocht of de schuld aan het verkeersongeval in de zin van artikel 6 WVV 1994 – in het onderhavige geval het bewezen verklaarde aanmerkelijk onvoorzichtig rijden – uit de door het hof gebezigde bewijsmiddelen kan worden afgeleid. Daarbij komt het aan op het geheel van de gedragingen van de verdachte, de aard en de ernst daarvan en de overige omstandigheden van het geval. Voorts verdient

opmerking dat niet reeds uit de ernst van de gevolgen van verkeersgedrag dat in strijd is met één of meer wettelijke gedragsregels in het verkeer, kan worden afgeleid dat sprake is van schuld in vorenbedoelde zin (vgl. ECL:NL:HR:2004:AO5822).

De Hoge Raad overweegt dat het hof blijkens zijn overwegingen onder meer heeft vastgesteld dat de verdachte, terwijl het verkeerslicht in zijn richting rood licht uitstraalde, over de busbaan een grote kruising is opgereden met een snelheid van ten minste 90 km/u, waarbij alleen al de remweg even lang was als de gehele kruising, en in botsing is gekomen met het slachtoffer dat van rechts op een snorfiets aankwam. Zodanig verkeersgedrag kan in beginsel de gevolgtrekking dragen dat de verdachte aanmerkelijk onvoorzichtig heeft gereden en dat het verkeersongeval aan de schuld van de verdachte als bedoeld in artikel 6 WVV 1994 te wijten is. Dat kan in concreto anders zijn indien omstandigheden aannemelijk zijn geworden waaruit volgt dat van schuld in vorenbedoelde zin niet kan worden gesproken. In dat verband heeft het hof onder meer vastgesteld dat de verdachte als lid van een arrestatieteam op instructie van de sectiecommandant met spoed en in een 'treintje' c.q. colonne naar Bergeijk reed, waarbij hij optische en geluidssignalen voerde en om die reden als bestuurder van een voorrangsvoertuig mocht afwijken van de voorschriften gesteld in het RVV. Maar het hof heeft daarbij ook vastgesteld dat de betreffende instructie onder meer inhield dat niet alleen zo snel mogelijk, maar ook zo veilig mogelijk gereden diende te worden, terwijl de verdachte, ook als in een 'treintje' werd gereden, te allen tijde een eigen beslissingsruimte had om te reageren op zich voordoende situaties, waarbij een rood verkeerslicht en een kruispunt bijzondere aandachtspunten zijn. Daaraan heeft het hof niet alleen de slotsom verbonden dat er geen sprake is geweest van de uitvoering van een ambtelijk 'bevel', maar ook dat de door de verdachte gekozen uitvoering van de betreffende instructie, waarbij het onder de gegeven omstandigheden onmogelijk was om adequaat te reageren op onvoorzien of onberekenbare gedragingen van de andere weggebruikers, niet proportioneel was. De Hoge Raad oordeelt dat het oordeel van het hof dat de verdachte aanmerkelijk onvoorzichtig heeft gereden en het verkeersongeval aan de schuld van de verdachte als bedoeld in artikel 6 WVV 1994 te wijten is, geen blijk geeft van een onjuiste rechtsopvatting en dat dat met feitelijke waarderingen samenhangende oordeel evenmin onbegrijpelijk is.