

# ECLI:NL:RBAMS:2018:6798

Instantie	Rechtbank Amsterdam
Datum uitspraak	25-09-2018
Datum publicatie	25-09-2018
Zaaknummer	13/679012-17 (Promis)
Rechtsgebieden	Strafrecht
Bijzondere kenmerken	Eerste aanleg - meervoudig
Inhoudsindicatie	Een 57-jarige vrachtwagenchauffeur is schuldig aan een dodelijk ongeval in Amsterdam Oost, op 6 oktober 2016. Het rijbewijs van de chauffeur wordt voor een jaar ingetrokken. Ook krijgt hij een taakstraf van 240 uur.
Vindplaatsen	Rechtspraak.nl

## Uitspraak

### RECHTBANK AMSTERDAM

### VONNIS

Parketnummer:13/679012-17 (Promis)

Datum uitspraak: 25 september 2018

Vonnis van de rechtbank Amsterdam, meervoudige strafkamer, in de strafzaak tegen

**[verdachte]** ,

geboren te [geboorteplaats] op [geboortedatum] 1961,  
ingeschreven in de Basisregistratie Personen op het adres  
[adres] , [woonplaats] .

### 1 Het onderzoek ter terechtzitting

Dit vonnis is op tegenspraak gewezen naar aanleiding van het onderzoek op de terechtzitting van 11 september 2018.

De rechtbank heeft kennisgenomen van de vordering van de officier van justitie mr. H.H. Boersma en van wat verdachte en zijn raadsman mr. P.A.H. Tjong-A-Hung en de politiedeskundige J. Nieuwelink, naar voren hebben gebracht. De rechtbank heeft tevens kennis genomen van de slachtofferverklaringen van de ouders van [slachtoffer] , [naam moeder] en [naam vader] .

## **2 Tenlastelegging**

- 2.1 Aan verdachte is – kort gezegd – ten laste gelegd dat door zijn aanmerkelijke schuld op 6 oktober 2016 te Amsterdam een verkeersongeval heeft plaatsgevonden ten gevolge waarvan [slachtoffer] is overleden, door met de door hem bestuurde vrachtwagen bij groen licht naar rechts af te gaan slaan en daarbij geen voorrang te verlenen aan de op de kruising (rechtdoor) fietsende [slachtoffer] , dan wel het zich dusdanig gedragen dat daardoor gevaar op de weg werd veroorzaakt.
- 2.2. De tekst van de integrale tenlastelegging – zoals deze is gewijzigd ter terechtzitting – is opgenomen in een bijlage die aan dit vonnis is gehecht. Deze bijlage geldt als hier ingevoegd.

## **3 Voorvragen**

De dagvaarding is geldig, deze rechtbank is bevoegd tot kennisneming van het ten laste gelegde feit en de officier van justitie is ontvankelijk. Er zijn geen redenen voor schorsing van de vervolging.

De verdediging heeft een verweer gevoerd gericht op de nietigheid van de dagvaarding, in verband met een onjuiste straatnaamaanduiding in de tenlastelegging. Gelet op de wijziging van de tenlastelegging is geen sprake meer van een onjuistheid op dit punt. Het verweer wordt daarom verworpen.

## **4 Waardering van het bewijs**

### **4.1 Het standpunt van het Openbaar Ministerie**

De officier van justitie heeft zich op het standpunt gesteld dat de ten laste gelegde overtreding van artikel 6 van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV) wettig en overtuigend bewezen kan worden verklaard. De verdachte heeft aanmerkelijk onvoorzichtig en onoplettend gereden. Er zijn 3 momenten geweest waarop het slachtoffer voor verdachte zichtbaar moet zijn geweest en toch heeft hij haar niet waargenomen. Dat betekent dat de verdachte langdurig niet goed heeft opgelet en de verkeerssituatie niet goed in zich heeft opgenomen. Daarnaast heeft verdachte in het geheel niet in de spiegel aan de verkeerspaal gekeken en niet in zijn camera die een deel van de voorzijde en rechterzijde van de vrachtwagen zichtbaar maakt. De verdachte is tekort

geschoten in wat van hem – als beroepschauffeur – mocht en moest worden verwacht.

#### 4.2 Het standpunt van de verdediging

De raadsman heeft in zijn pleidooi naar voren gebracht dat geen van de bij dit ongeval betrokken partijen strafrechtelijk schuld dragen en dat er bij verdachte in juridische zin sprake is van afwezigheid van alle schuld. De kruising waar het ongeval heeft plaatsgevonden was een notoir onveilige plek voor fietsers, waar de gemeente pas *na* het ongeval aanpassingen in de verkeerssituatie heeft aangebracht. Treft dan diegenen die dat niet weten schuld? De verwijtbare nalatigheid van de gemeente levert, zo stelt de raadsman, een strafuitsluitingsgrond op. Daarnaast heeft de raadsman aangevoerd dat enkel de breedtespiegel niet conform de uitvoeringsvoorschriften was afgesteld, maar dat dat verdachte niet kan worden verweten. Voorts blijkt uit onderzoek dat de afstelling van de breedtespiegel geen enkele invloed heeft gehad op het ongeval. Daarbij heeft de raadsman erop gewezen dat de spiegels van deze vrachtwagen optimaal zijn afgesteld op verdachte, die als enige op deze vrachtwagen rijdt.

Nu er ook geen sprake is van een verwijt aan verdachte inzake de ontheffing voor het berijden van wegen binnen de '7,5 ton zone', zoals is ten laste gelegd, kan aan verdachte slechts één gedraging worden verweten, namelijk dat hij bij het rechts afslaan het slachtoffer niet heeft gezien. Zij bevond zich in de dode hoek voor hem. Een moment van onoplettendheid kan niet gekwalificeerd worden als aanmerkelijke schuld. Dit dient te leiden tot vrijspraak van het primair en subsidiair tenlastegelegde.

#### 4.3 Het oordeel van de rechtbank

De rechtbank stelt, op grond van het dossier en het verhandelde ter terechtzitting, vast dat verdachte op 6 oktober 2016 bestuurder is geweest van een vrachtwagen en dat hij in die hoedanigheid betrokken is geweest bij de aanrijding, ten gevolge waarvan [slachtoffer] is overleden.

##### Schuld in de zin van artikel 6 Wegenverkeerswet 1994 (WVW)

Bij de beoordeling van de vraag of de verdachte schuld had aan dit ongeval in de zin van artikel 6 van de WVW komt het volgens vaste jurisprudentie van de Hoge Raad aan op het geheel van gedragingen van de verdachte, de aard en de ernst daarvan en de overige omstandigheden van het geval. Het gaat daarbij om aanmerkelijk onoplettend, onvoorzichtig of onachtzaam verkeersgedrag waardoor het ongeval en de gevolgen daarvan zijn ontstaan.

De Hoge Raad heeft ook overwogen dat niet in zijn algemeenheid kan worden aangegeven of een enkele verkeersfout voldoende kan zijn voor de bewezenverklaring van schuld in de zin van artikel 6 WVW. Bij die beoordeling zijn meerdere factoren van belang.

Voorts verdient het opmerking dat niet reeds uit de ernst van de gevolgen van het 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.<sup>1</sup>

Deze jurisprudentie is door de officier van justitie en de verdediging ook naar voren gebracht.

##### 4.1.1 De rechtbank gaat op grond van de wettige bewijsmiddelen van de volgende feiten en omstandigheden uit.<sup>2</sup>

Op 6 oktober 2016 heeft er een aanrijding plaatsgevonden tussen een rechtsaf slaande vrachtauto en een op dezelfde weg rijdende rechtdoor gaande fietser, het latere slachtoffer [slachtoffer]. Het ongeval heeft plaatsgevonden op de kruising van de Beukenweg met de Eerste Oosterparkstraat/het Oosterpark. Vóór de kruising was op de Beukenweg een rijbaan die bestemd was voor rechtdoor gaand en rechtsaf slaand verkeer. Langs de rechterzijde van de rijbaan was een vrij liggend fietspad gelegen dat vóór het kruisingsvlak met het Oosterpark werd samengevoegd met verkeer rijdende op de rijbaan van de Beukenweg. Ten gevolge van de aanrijding is de fietser, [slachtoffer], overleden.<sup>3</sup>

Op de plaats van de aanrijding zijn diverse bedrijven gevestigd die camera's hadden welke deels op de rijbaan van de Beukenweg, het Beukenplein, het Oosterpark en de Eerste Oosterparkstraat stonden gericht. Op de beelden vanuit de Bloemenboetiek [naam bloemboetiek] en Bar [naam bar] , die zich bevinden op de hoek van de Beukenweg en de Eerste Oosterparkstraat en op de hoek van de Beukenweg met het Oosterpark, is te zien hoe een vrachtwagen komt aanrijden over de Beukenweg uit de richting van het Beukenplein. Vanaf de Beukenweg komt vanuit dezelfde richting een fietser aanrijden die de kruising oversteekt richting de Mauritskade. Er komt vanuit dezelfde richting nog een fietser over de Beukenweg aanrijden die de kruising begint over te steken richting de Mauritskade. De vrachtwagen slaat rechtsaf het Oosterpark op richting de Linnaeusstraat. De vrachtwagen raakt de tweede fietser. Het is zichtbaar dat de achterzijde van de vrachtwagen omhoog komt. Bij de linker achterzijde van de vrachtauto komt, ter hoogte van het achterste wiel aan de linkerkant een object onder de vrachtauto vandaan. Tussen het moment dat de vrachtwagen in beeld komt op camera 3 bij Bar [naam bar] en uit beeld verdwijnt heeft de vrachtauto niet stilgestaan.<sup>4</sup>

Getuigen hebben verklaard dat er een vrachtwagen en een meisje stonden voor het stoplicht naast Bar [naam bar] . De vrachtwagen trok op en sloeg rechtsaf.<sup>5</sup> Een meisje op de fiets stak vanuit de Beukenweg rechtdoor de kruising over.<sup>6</sup> De vrachtwagen en de fietser raakten elkaar in de bocht. Dit contact was aan de voorzijde links van de vrachtwagen. De fietser viel neer en de fiets ook. De bestuurder van de vrachtwagen reed door. De fietser ging onder de eerste band door en vervolgens onder de tweede band.<sup>7</sup> De vrachtwagen reed over de fietser en de fiets heen met het linker achterwiel. Nadat de vrachtwagen over de fietser heen was gereden, kwam hij tot stilstand.<sup>8</sup>

Blijkens de VerkeersOngevalsAnalyse (VOA) heeft de politie de beelden vanuit de Rotisserie op het Beukenplein en Bar [naam bar] geanalyseerd. Door deze beelden in combinatie met de tachograafgegevens van de vrachtwagen in een tijdlijn te zetten in het computerprogramma PC-crash kan er een gemiddelde fietssnelheid worden vastgesteld van zowel de voorste fietser als de gemiddelde fietssnelheid van de omgekomen fietser. De conclusie van dit onderzoek is dat het slachtoffer bij benadering met een gemiddelde snelheid moet hebben gefietst van 17 km/u. Uit de simulatie die gemaakt is met het programma PC-crash valt af te leiden dat terwijl de vrachtwagen stil stond voor het rode verkeerslicht, het slachtoffer in de breedtespiegel zichtbaar moet zijn geweest voor de bestuurder van de bedrijfsauto gedurende ongeveer 5,29 seconden.<sup>9</sup> Onder het verkeerslicht was een verkeersspiegel aangebracht, waarop vanaf de bestuurderszitplaats van de bedrijfsauto zicht was op het rechtsgelegen fietspad en op eventueel zich aan de uiterst rechterzijde van de rijbaan voor de stopstreep in de OFOS (opgeblazen fietsen opstelstrook) stilstaande fietsers. In totaal heeft de vrachtwagen van verdachte ongeveer 53 seconden stilgestaan vóór de kruising met het Oosterpark, waarna het voertuig is opgetrokken en rechtsaf is geslagen om te rijden naar de positie waarin het voertuig werd aangetroffen in de eindpositie. Tijdens de rechtsaf manoeuvre werd de fietser overreden.<sup>10</sup> Uit analyse van de beelden blijkt dat het slachtoffer de stilstaande vrachtwagen rechts passeert en dat de vrachtwagen zes seconden later gaat rijden. Uit een nader onderzoek van de gezichtsvelden van de vrachtwagen en de gebruikte modellen is te zien dat het slachtoffer bij het oprijden naar de plaats van de aanrijding, gezien vanuit de positie van de chauffeur van de vrachtwagen, door het gezichtsveld van de trottoirspiegel fietst.<sup>11</sup> Ook blijkt uit het onderzoek dat de fietser voor de chauffeur van de vrachtwagen zichtbaar moet zijn geweest op de monitor op zijn dashboard (met beelden van de camera aan de voorzijde van de vrachtwagen) tot het moment dat zij onder de bedrijfsauto verdween.<sup>12</sup> Uit de tachograafgegevens blijkt dat de vrachtwagen tijdens het rechtsaf slaan niet is gestopt en ook geen snelheid heeft geminderd. Dit blijkt ook uit de beelden die opgenomen zijn door de beveiligingscamera vanuit Bloemenboetiek [naam bloemboetiek] . Op die beelden is duidelijk te zien dat de vrachtwagen zonder te stoppen of vaart te minderen, de bocht omgaat.<sup>13</sup>

### *Verklaring verdachte*

Verdachte heeft ter terechtzitting op 11 september 2018 verklaard dat hij op 6 oktober 2016 vanuit de richting van het Beukenplein kwam. Hij was betrokken bij werkzaamheden die op het Beukenplein plaatsvonden en kwam regelmatig op die plek. Het is volgens verdachte een onoverzichtelijke en drukke kruising. Hij heeft geremd voor het stoplicht en stond vooraan voor de eerste stopstreep (nog vóór de fietsstrook), waar hij ongeveer 50 seconden heeft stilgestaan. Hij heeft via zijn spiegels meerdere fietsers gezien die naast de vrachtwagen stonden. Hij heeft ze niet geteld. Bij groen licht is hij gaan rijden. Hij heeft rechts in zijn spiegels gekeken, zijn gaspedaal losgelaten en naar links gekeken. Op het moment van doorrijden keek hij weer rechts in de spiegels. Op het moment van het rechtsaf slaan heeft hij niet op de monitor gekeken. De monitor geeft zicht op een gebied aan de voorzijde en de rechterzijde van de vrachtwagen. Het zou heel goed kunnen dat hij het latere slachtoffer heeft zien staan terwijl zij stond te wachten voor het verkeerslicht, maar hij heeft niet gekeken hoe fietsers eruit zagen. Hij is niet stil gaan staan alvorens af te slaan, omdat de situatie dat op dat moment niet vereiste. Het kan zijn dat hij, door niet stil te staan, fietsers heeft kunnen missen. Hij ging er vanuit dat alle fietsers die hij eerder had waargenomen zijn vrachtwagen al waren gepasseerd en dat hij dus door kon rijden. Hoeveel fietsers verdachte voor heeft laten gaan weet hij niet meer, maar in zijn beleving waren het er meerdere. De volgorde van kijken is, zo zegt hij, een automatisme.

### *Verklaring deskundige*

De politiedeskundige heeft ter terechtzitting verklaard achter de conclusies te staan uit de diverse processen-verbaal VOA en de conclusies van Meuwissen Verkeers Ongevallen Analyse. De vrachtwagen waarin verdachte reed heeft volgens de politiedeskundige een grote dode hoek in het zichtveld, doordat de cabine hoger is dan gebruikelijk. Er is een gedeelte waar zelfs een complete personenauto in kan verdwijnen. Dat maakt dat de camera en de trottoirspiegel een cruciale rol spelen voor het zicht.<sup>14</sup>

### *Nadere bewijsoverwegingen*

De rechtbank stelt voorop dat verdachte een beroepschauffeur is die op een voor hem bekende, onoverzichtelijke kruising reed. Als beroepschauffeur mag van hem worden verwacht dat hij, zeker met een dergelijke verhoogde, zware vrachtwagen, extra voorzichtigheid betracht ten opzichte van ander kwetsbaarder, verkeer. Dat geldt te meer op een drukke onoverzichtelijke situatie in de stad, waar zich veel kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers, bromfietsers en voetgangers bevinden. Uit de gegevens van de tachograaf blijkt dat verdachte 53 seconden stil heeft gestaan bij het rood licht uitstralende verkeerslicht. Verdachte zegt tijdens het wachten in zijn spiegels te hebben gekeken en meerdere fietsers te hebben waargenomen die rechts van de vrachtwagen voor hetzelfde verkeerslicht stonden te wachten. Hij heeft echter niet gekeken hoeveel fietsers het betrof. Derhalve wist hij niet hoeveel fietsers hij vóór moest laten gaan alvorens rechtsaf te slaan. Uit de VOA blijkt dat verdachte wel in staat is geweest alle wachtende fietsers te zien, met name in de spiegel die was bevestigd onder het verkeerslicht. Uit de beelden opgenomen vanuit Bloemenboetiek [naam bloemboetiek] en Bar [naam bar] en uit de gegevens van de tachograaf valt af te leiden dat verdachte na het krijgen van groen licht is opgetrokken en vervolgens zonder vaart te minderen de bocht naar rechts heeft gemaakt. Blijkens de tachograafschijf heeft zijn snelheid zich vanaf 0 km/u uiteindelijk vermeerderd tot 14 km/u, waarbij de snelheid gedurende ongeveer drie seconden gelijk is gebleven op ongeveer 10 km/u. Dat verdachte heeft 'ingehouden', zoals hij heeft verklaard, heeft dus niet geleid tot een snelheidsvermindering van de vrachtwagen, laat staan dat deze tot stilstand is komen alvorens naar rechts te draaien, zoals verdachte in eerste instantie bij de politie heeft verklaard. Verdachte heeft ter terechtzitting verklaard dat hij niemand meer zag en dat hij ervan uitging dat alle fietsers die hij eerder had waargenomen zijn vrachtwagen al gepasseerd waren, waarna hij 'is gegaan'. Hoeveel fietsers verdachte voor heeft laten gaan weet hij niet meer, maar in zijn beleving waren het er meerdere. Uit de beelden vanuit Bar

[naam bar] blijkt dat er, voordat het slachtoffer de kruising over stak, één andere fietser voor de vrachtwagen rechtdoor is overgestoken. Deze beelden weerspreken de verklaring van verdachte dat hij meerdere fietsers voor heeft laten gaan. Ondanks dat hij had gezien dat er meerdere fietsers voor het rode verkeerslicht stonden te wachten, is verdachte dus met zijn vrachtwagen rechtsaf geslagen terwijl er maar één fietser was gepasseerd. Vlak achter deze fietser fietste het slachtoffer. Haar heeft verdachte kennelijk helemaal over het hoofd gezien. Uit de VOA blijkt dat verdachte, bij een goed gebruik van zijn spiegels en de camera, het slachtoffer op meerdere momenten had kunnen en moeten opmerken, ook na het moment dat hij bij het krijgen van groen licht was opgetrokken. Dat verdachte, zoals hij heeft aangevoerd, ook ander verkeer in de gaten moest houden, bijvoorbeeld verkeer dat van links zou kunnen komen, betekent niet dat hij niet in staat was op enig moment het slachtoffer op te merken. Verdachte had immers vaart kunnen minderen of zelfs stil kunnen gaan staan alvorens de bocht te maken. Doordat hij geen vaart heeft geminderd voor het rechtsaf slaan, heeft hij minder tijd gehad om zich er goed rekenschap van te geven dat zich geen fietsers meer naast of voor zijn vrachtwagen bevonden. Daarmee heeft hij het risico vergroot dat hij fietsers over het hoofd zou zien. Verdachte heeft verklaard dat hij, bij het nemen van een bocht, eigenlijk niet naar de monitor kijkt, omdat hij daarmee het contact met de omgeving verliest. Uit de VOA blijkt dat, als verdachte wel in deze monitor had gekeken, hij het slachtoffer had kunnen zien. Mede gelet op de verklaring van de deskundige ter terechtzitting dat deze vrachtwagen, door de hoogte van de cabine, een grote dode hoek heeft, waardoor het gebruik van spiegels en monitor van cruciaal belang is, vindt de rechtbank dat verdachte niet goed heeft kunnen uitleggen waarom hij dat niet heeft gedaan. De rechtbank betreft daarbij dat verdachte een beroepschauffeur is die al geruime tijd in deze vrachtwagen reed.

Blijkens de bevindingen in de VOA zijn verschillende momenten waarop verdachte het slachtoffer voorafgaand aan het rechts afslaan en tijdens het rechtsaf slaan heeft moeten kunnen zien in de spiegels op de vrachtwagen, in de verkeersspiegel aan het verkeerslicht en op de monitor.

Gelet op deze omstandigheden is er bij verdachte geen sprake geweest van een verkeersfout die kan worden aangeduid als een kort moment van onoplettendheid op grond waarvan geen aanmerkelijke schuld zou moeten worden aangenomen. Er is sprake van onoplettendheid van enige duur, waarbij er meerdere momenten zijn geweest waarop een einde had kunnen komen aan deze onoplettendheid. Verdachte heeft onvoldoende gekeken in de beschikbare spiegels en monitor. Daarbij komt dat hij door af te remmen alvorens de bocht te maken meer tijd had kunnen en moeten nemen om goed te kijken.

### *Conclusie*

Gelet op het geheel van gedragingen van verdachte, de aard en de ernst daarvan en de overige omstandigheden van het geval – zoals hiervoor overwogen – beschouwt de rechtbank het verkeersgedrag van verdachte als aanmerkelijk onvoorzichtig en onoplettend en is derhalve van oordeel dat het ongeval aan verdachte 's aanmerkelijke schuld te wijten is.

## **5 Bewezenverklaring**

De rechtbank acht op grond van de in rubriek 4. vervatte bewijsmiddelen bewezen dat

verdachte op 6 oktober 2016 te Amsterdam als bestuurder van een vrachtauto in de hoedanigheid van beroepschauffeur, daarmee rijdend over de Beukenweg en de kruising van de Beukenweg met de

Eerste Oosterparkstraat zich zodanig, te weten aanmerkelijk onvoorzichtig en onoplettend heeft gedragen dat een aan zijn schuld te wijten verkeersongeval heeft plaatsgevonden, waardoor [slachtoffer] ter plekke is overleden,

bestaande dat gedrag hieruit:

terwijl verdachte ter plaatse zeer bekend was,

verdachte is, gekomen ter hoogte van kruising van de Beukenweg met de Eerste Oosterparkstraat, bij het verkrijgen van groen licht uitstralend verkeerslicht, naar rechts af gaan slaan richting de Linnaeusstraat,

verdachte heeft zich daarbij niet voldoende ervan vergewist en is zich niet voldoende blijven vergewissen, dat voornoemde kruising vrij was van kruisend verkeer, doch is voornoemde kruising opgereden, terwijl een fietser, zijnde [slachtoffer], die, gezien verdachtes rijrichting komende van rechts, bij groen licht uitstralend verkeerslicht, voornoemde kruising was opgereden,

verdachte heeft voornoemde fietser geen voorrang verleend en heeft niet afgeremd en is niet uitgeweken voor deze fietser,

verdachte is vervolgens tegen en over deze fietser gereden waardoor voornoemde [slachtoffer] is overleden.

Voor zover in de tenlastelegging taal- en/of schrijffouten staan, zijn deze verbeterd. Verdachte is hierdoor niet in de verdediging geschaad.

## **6 De strafbaarheid van het feit**

Het bewezen geachte feit is volgens de wet strafbaar.

Het bestaan van een rechtvaardigingsgrond is niet aannemelijk geworden.

## **7 De strafbaarheid van verdachte**

Er is geen omstandigheid aannemelijk geworden die de strafbaarheid van verdachte uitsluit. Verdachte is dan ook strafbaar.

## **8 Motivering van de straffen en maatregelen**

### *8.1. De eis van de officier van justitie*

De officier van justitie heeft gevorderd dat verdachte voor het door hem onder het primair bewezen geachte feit zal worden veroordeeld tot een werkstraf van 240 uren. Indien verdachte deze werkstraf niet verricht dan dient hij 120 dagen hechtenis te ondergaan. Daarnaast heeft de officier van justitie een onvoorwaardelijke ontzegging van de rijbevoegdheid gevorderd voor de duur van 1 jaar.

### *8.2. Het standpunt/strafmaatverweer van de verdediging*

De verdachte is voor zijn inkomen geheel afhankelijk van zijn chauffeurswerk en dus van zijn rijbewijs. Hij is reeds 30 jaar chauffeur en ander werk ligt voor hem niet voor het oprapen. Voor deze menselijke fout moet verdachte de morele schuld aan het ongeluk zijn verdere leven met zich mee dragen. Het valt hem zeer zwaar. Het is de vraag of, gelet hierop en op alle media aandacht die deze zaak heeft gekregen, een straf nog zinvol is en hij niet al voldoende is gestraft.

### 8.3. *Het oordeel van de rechtbank*

De hierna te noemen strafoplegging is in overeenstemming met de ernst van het bewezen geachte, de omstandigheden waaronder dit is begaan en de persoon van verdachte, zoals daarvan ter terechtzitting is gebleken.

Verdachte heeft op 6 oktober 2016 een verkeersongeval veroorzaakt, ten gevolge waarvan de pas veertienjarige [slachtoffer] is overleden. Verdachte heeft bij het rechts afslaan met zijn vrachtwagen zich onvoldoende rekenschap gegeven van de fietsers die naast hem stonden opgesteld en of die fietsers hem allemaal rechts waren gepasseerd voordat hij de bocht naar rechts maakte. Hij heeft daarbij niet voldoende in zijn spiegels en monitor gekeken, is niet voldoende blijven kijken en heeft geen snelheid geminderd, alvorens de bocht te maken. Deze manier van rijden heeft het slachtoffer het leven gekost. De rechtbank rekent dit verdachte aan als aanmerkelijk onvoorzichtig en onoplettend rijgedrag.

In de uitgebreide verklaringen van de vader en de moeder van het slachtoffer, zoals door hen ter terechtzitting voorgelezen, hebben zij een uitvoerig beeld geschetst van hun dochter en wordt duidelijk hoe zeer zij hun dochter missen. Ze hebben extra geleden doordat kort na de aanrijding, mede door de verklaring van verdachte, het beeld ontstond dat hun dochter zelf een fout zou hebben gemaakt. Nergens blijkt echter uit dat het slachtoffer iets verkeerd heeft gedaan waardoor zij zou hebben bijgedragen aan het ontstaan van de aanrijding. De ouders van het slachtoffer pleiten voor een verplichte nascholing voor beroepschauffeurs met betrekking tot het op de juiste wijze afstellen van hun spiegels en het instellen en gebruiken van de camera. Hoewel de rechtbank zich deze wensen vanuit de positie van de ouders goed kan voorstellen, kan zij dergelijke verplichtingen volgens de wet, in onderhavige strafzaak niet aan verdachte opleggen.

Hoewel verdachte zegt zich moreel verantwoordelijk te voelen voor het overlijden van het slachtoffer, neemt hij niet de volledige verantwoordelijkheid voor zijn handelen. Verdachte houdt, zelfs bij confrontatie met de bevindingen in het dossier (zoals dat hij tijdens het indraaien geen vaart heeft geminderd) en de conclusies van de verkeersdeskundigen dat hij het slachtoffer geruime tijd heeft kunnen zien, onverminderd vast aan zijn eigen lezing dat hij geen schuld heeft aan het ongeval, en dat er geen reden was stil te staan of af te remmen, omdat de weg voor hem vrij was. Daarnaast heeft verdachte ter zitting verklaard dat zijn spiegels nog immer niet conform de wettelijke regels zijn afgesteld – omdat ze volgens hem goed staan – , terwijl uit onderzoek is gebleken dat deze niet goed staan afgesteld. Hoewel deze verkeerde afstelling van de spiegels niet heeft bijgedragen aan het ontstaan van het ongeval vindt de rechtbank het onbegrijpelijk en onverantwoordelijk dat verdachte, een beroepschauffeur, een dergelijke conclusie van een deskundige naast zich neerlegt. Verdachte rijdt sinds het ongeval weer met dezelfde vrachtwagen maar heeft niets aan zijn rijgedrag veranderd, behalve dan dat hij naar eigen zeggen nog zorgvuldiger kijkt dan voorheen. Verdachte lijkt daarmee slechts beperkte verantwoordelijkheid voor zijn verkeersgedrag te willen nemen en niet wezenlijk te willen erkennen dat zijn handelen niet goed is geweest.

De rechtbank hecht eraan op te merken dat invoelbaar is dat het ongeval ook zeer grote gevolgen heeft gehad voor verdachte. Verdachte heeft verklaard dat hij hulp van een psychiater heeft gezocht om de gebeurtenissen te kunnen verwerken. Het moge duidelijk zijn dat verdachte dit ongeluk niet heeft gewild.

De rechtbank acht, gelet op het verwijt dat aan verdachte kan worden gemaakt, een straf en maatregel op zijn plaats. De rechtbank heeft ten aanzien van de strafoplegging aansluiting



gezocht bij straffen die voor soortgelijke gevallen worden opgelegd en de oriëntatiepunten voor straftoemeting. Gelet op de ernst van de verweten gedraging en de gevolgen daarvan acht de rechtbank een werkstraf van 240 uur passend en geboden. Daarnaast acht de rechtbank in het kader van de verkeersveiligheid het opleggen van een onvoorwaardelijke ontzegging van de bevoegdheid motorrijtuigen te besturen noodzakelijk. De rechtbank acht het belang van het beschermen van de verkeersveiligheid groter dan het belang dat verdachte heeft bij behoud van zijn rijbewijs. Verdachte heeft weliswaar gesteld dat hij bij een onvoorwaardelijke ontzegging van langere duur zijn baan kwijt is, maar verdachte heeft daarvan geen stukken aan de rechtbank overgelegd noch is de rechtbank daarvan concreet gebleken. De rechtbank acht deze onvoorwaardelijke ontzegging ook op zijn plaats omdat verdachte geen maatregelen heeft genomen om, waar dat in zijn vermogen ligt, zijn rijstijl en spiegelfstelling zo aan te passen dat hij zich nog meer rekenschap geeft van de grote kwetsbaarheid van fietsers in het verkeer.

## 9 Toepasselijke wettelijke voorschriften

De op te leggen straf en maatregel zijn gegrond op de artikelen 22c en 22d van het Wetboek van Strafrecht en op de artikelen 6, 175 en 179 van de Wegenverkeerswet 1994.

De rechtbank komt op grond van het voorgaande tot de volgende beslissing.

## 10 Beslissing

Verklaart bewezen dat verdachte het ten laste gelegde heeft begaan zoals hiervoor in rubriek 5 is vermeld.

Verklaart niet bewezen wat aan verdachte meer of anders is ten laste gelegd dan hiervoor is bewezen verklaard en spreekt verdachte daarvan vrij.

Het bewezen verklaarde levert op:

*Overtreding van artikel 6 van de Wegenverkeerswet 1994, terwijl het een ongeval betreft waardoor aan een ander wordt gedood.*

Verklaart het bewezene strafbaar.

Verklaart verdachte, **[verdachte]**, daarvoor strafbaar.

Veroordeelt verdachte tot een taakstraf bestaande uit het verrichten van onbetaalde arbeid van **240 (tweehonderdveertig) uren**, met bevel, voor het geval dat de verdachte de taakstraf niet naar

behoren heeft verricht, dat vervangende hechtenis zal worden toegepast van 120 (honderdtwintig) dagen.

Ontzegt verdachte de bevoegdheid motorrijtuigen te besturen voor de tijd van **1 (één) jaar**.

Dit vonnis is gewezen door

mr. P.L.C.M. Ficq, voorzitter,

mrs. E. Dinjens en L. Dolfing, rechters,

in tegenwoordigheid van mr. A.B. Boukema, griffier,

en uitgesproken op de openbare terechtzitting van deze rechtbank van 25 september 2018.

---

<sup>1</sup> Zie onder meer de arresten van de Hoge Raad van 1 juni 2004, LJN AO5822 en van 29 april 2008, LJN BD0544.

<sup>2</sup> Voor zover niet anders vermeld, wordt in de hierna volgende voetnoten telkens verwezen naar bewijsmiddelen die zich in het aan deze zaak ten grondslag liggende dossier bevinden, volgens de in dat dossier toegepaste nummering. Tenzij anders vermeld, gaat het daarbij om processen-verbaal, in de wettelijke vorm opgemaakt door daartoe bevoegde opsporingsambtenaren.

<sup>3</sup> Proces-verbaal Verkeers Ongevals Analyse opgemaakt door [naam 1] , [naam 2] en [naam 3] op 24 oktober 2016.

<sup>4</sup> Proces-verbaal bevindingen, doorgenummerde blz. 91 ev.

<sup>5</sup> Proces-verbaal van verhoor van de getuige [getuige 1] , doorgenummerde blz.71

<sup>6</sup> Proces-verbaal van verhoor van getuige [getuige 2] , doorgenummerde blz. 51

<sup>7</sup> Proces-verbaal van verhoor van getuige [getuige 3] , doorgenummerde blz. 40

<sup>8</sup> Proces-verbaal van verhoor van getuige [getuige 4] , doorgenummerde blz. 57

<sup>9</sup> Aanvullend Proces-verbaal Verkeers- Ongevals- Analyse opgemaakt door [naam 1] op 3 mei 2018.

<sup>10</sup> Aanvullend proces-verbaal Verkeers-Ongevals-Analyse opgemaakt door [naam 1] op 15 februari 2018.

<sup>11</sup> Proces-verbaal Verkeers Ongevals Analyse opgemaakt door [naam 1] , [naam 2] en [naam 3] op 24 oktober 2016

<sup>12</sup> Aanvullend proces-verbaal Verkeers-Ongevals-Analyse opgemaakt door [naam 1] op 17 augustus 2017.

<sup>13</sup> Aanvullend proces-verbaal Verkeers-Ongevals-Analyse opgemaakt door [naam 1] op 15 februari 2018.

<sup>14</sup> Verklaring van de deskundige J. Nieuwelink ter terechtzitting van 11 september 2018.

---