



VvLS Magazine

Het kwartaal magazine van de

Vereniging voor Letselschade-Slachtoffers

Jaargang 1, nummer 2

Oktober 2001

V.v.L.S.
Postbus 157
1000 AD
Amsterdam
Tel. 0900-6353538
www.vvls.nl
info@vvls.nl

In dit nummer:

Maatschappelijkwerk	2
Nieuws van 3VO	3
Regels schadefonds	4/5
WWV wet	6/7
Een volwassen VvLS	8

Interessante informatie:

- * De VvLS werkt nauw samen met grote organisaties
- * De VvLS brengt letselschade Slachtoffers op de politieke agenda
- * Vele nieuwe vrijwilligers melden zich aan na eerste magazine
- * 50.000 reacties op de uitzending van Tros Radar

Traineren of standaardiseren.

Tros Radar

Op 24 september j.l. wijdde het consumentenprogramma Tros Radar een hele uitzending aan het verschijnsel dat schadeverzekeraars het inventariseren en uitbetalen van de schade van een slachtoffer soms onnodig lang traineren. De VvLS was als deskundige partij in de studio aanwezig. Ook het telefoonteam van Tros Radar dat na de uitzending kijkers met vragen opving had schriftelijke informatie van de VvLS binnen handbereik. Tijdens deze uitzending kwamen er bij het telefoonteam 39.000 reacties binnen. Velen van hen meldden zich tevens bij de VvLS met serieuze klachten over het traineren van schaderegelingen door verzekeraars. Daarnaast werd er veelvuldig gevraagd of de eigen belangenbehartiger, die de zaak voor het slachtoffer in behandeling heeft, wel goed is.

Natuurlijk zijn er in het land veel goede belangenbehartigers. Maar of een belangenbehartiger ook geschikt is voor een bepaald slachtoffer hangt mede af van de vraag of het slachtoffer ook vertrouwen in hem heeft. Of een belangenbehartiger derhalve goed voor dit slachtoffer is, kan het slachtoffer daarom vaak zelf het best beoordelen. Veel slachtoffers krijgen van de VvLS het volgende antwoord: "U moet uw behandelaar zien als uw huisarts. U legt uw ziel en zaligheid bij deze persoon bloot, dus u moet hem of haar ook voor de volle 100% vertrouwen. Vertrouwen is dan ook belangrijk bij de beoordeling van een goede schaderegelaar. Mocht u dat vertrouwen missen, dan kunt u de zaak niet met een gerust hart volledig uit handen geven. Dit zal veelal niet alleen het uitbetalen van de schade vertragen, maar uw genezing of terugkeer in de samenleving. Ook de lengte van schadezaken hangt mede af van uw vertrouwen in uw behandelaar. Zo zult u als u dat vertrouwen mist minder snel de juiste gegevens kunnen of willen verstrekken aan uw behandelaar. Op de meeste kantoren zijn meerdere behandelaars werkzaam. Als u het vertrouwen in uw belangenbehartiger onverhoopt heeft verloren, kunt u dus overwegen om het kantoor van uw belangenbehartiger te verzoeken uw zaak door een ander binnen het kantoor te laten behandelen. Vaak leidt dit tot een bevredigend resultaat".

De lengte van procedures

Over de lengte van procedures kan veel worden gezegd. Verzekeraars zeggen vaak dat

het slachtoffer teveel eist en dat er daardoor veel (onnodig) onderzoek gedaan moet worden.

Slachtoffers vinden echter veelal dat verzekeraars te weinig willen betalen en daarom teveel deskundigen inschakelen, die dan bovendien nog een dusdanig rapport schrijven dat daaruit blijkt dat de schade wel meevalt. Vaak schrijven meerdere artsen een rapport over hetzelfde letsel. Veel whiplash-patiënten worden voor hetzelfde letsel door verschillende neurologen onderzocht. Dat is onnodig, vertragend en ongewenst.

Kamervragen

Enkele kamerleden gaan mede op verzoek van de VvLS binnenkort de Minister van Justitie vragen of de lengte van procedures verkort kan worden en of er wettelijke aanpassingen mogelijk zijn in het belang van het slachtoffer. Van de verzekeraars wordt gevraagd om standaardisering van procedures toe te passen.

De VvLS kijkt genuanceerd tegen standaardisering aan. Zij is er geen voorstander van als het gaat om het vaststellen van de hoogte van de schade omdat ieder slachtoffer en zijn situatie immers anders is. Wel kan standaardisering nuttig zijn als het gaat om het vormgeven van het schaderegelingsproces en het vaststellen van vaste bedragen voor terugkerende schadeposten. Daarbij dient echter zoveel mogelijk te worden aangesloten bij de schade waarop het slachtoffer wettelijk recht heeft. De Nederlandse wet doet nauwelijks iets voor letselschade-slachtoffers en onder geen beding mag daarvan buiten-wettelijk nog iets worden afgenomen ook.

Ook de komende tijd zullen de media weer geregeld aandacht aan de noden van letselschade-slachtoffers gaan besteden. Bij de voorbereiding van diverse van deze publicaties en programma's is de VvLS direct of indirect betrokken. Wij zijn erg blij met de aandacht die de media aan het onderwerp geven.

Daarnaast zullen wij de beantwoording van de vragen die aan de Minister van Justitie gesteld gaan worden scherp in de gaten houden. De VvLS zal doorgaan de politiek op haar verplichtingen richting slachtoffers te wijzen en blijft aandringen op een beter wetelijk klimaat voor slachtoffers.

Colofon

VvLS
Postbus 157
100 AD Amsterdam
Tel. 0900-6353538
www.vvls.nl
info@vvls.nl

Abonnementen VvLS
Antwoordnummer 9407
1000 VP Amsterdam

Landelijk coördinator:
Ard Westerink

Redactie VvLS
A. Scholten
A.G. Westerink
3VO
Wies Kooistra
Schadefonds
Frans Nijhof

ANWB Rechtshulp
Mr. M.L.M. Renckes

Foto's
GEO Fasna

Met dank aan:
Annemieke Buiting
Maatschappelijk werk

Abonnementen € 16,-
(f 35,-) per jaar.

Drukwerk:
Tijl Rekladruk/Brouwer
Wielsma
Zwolle/Heerenveen

IN GESPREK MET...

MAATSCHAPPELIJK WERK BIJ LET-SELSCHADE

In haar serie verslagen en portretten van personen die beroepshalve zijn betrokken bij revalideren en ondersteunen van letselschadeslachtoffers heeft de redactie van het VvLS-magazine Annemieke Buiting gevraagd om een portret van haar werkzaamheden te geven. Annemieke Buiting is maatschappelijk werkster en komt in die functie veelvuldig in aanraking met slachtoffers en hun naasten. Hieronder vindt u haar informatieve verslag.

Mijn naam is Annemieke Buiting. Ik ben sinds 7 jaar als maatschappelijk werkende werkzaam bij Siza Dorp Groep, een organisatie in Gelderland die zorg- en dienstverlening biedt aan mensen met een handicap (o.m. bij Het Dorp en 's Koonings Jaght in Arnhem). Voordien werkte ik bij de Sociaal Pedagogische Dienst en binnen een verpleeghuis. Deze verschillende werkplekken hebben met elkaar gemeen dat je als maatschappelijk werkende werkt met cliënten die door een lichamelijke of verstandelijke handicap of door niet-aangeboren hersenletsel allerlei beperkingen tegenkomen binnen zichzelf en/of binnen de samenleving. Je komt veel verwerkingsproblemen tegen en zingevingsvragen.

Door mijn huidige werk kom ik ook in contact met mensen die ten gevolge van een ongeval blijvend (hersen)letsel hebben. Aan sommigen zie je dat ze gehandicapt zijn, aan anderen zie je niets. Met name die laatste groep ondervindt veel onbegrip in hun omgeving. Onder het motto 'zolang je niets ziet, valt het allemaal wel mee' leiden betrokkenen vaak een eenzaam bestaan. Mij is gevraagd iets te vertellen over datgene wat maatschappelijk werk zou kunnen betekenen voor mensen met problemen ten gevolge van letselschade.

Ik ontmoet de mensen meestal 2 tot 3 jaar na het ongeval. Wat mij vaak opvalt, is het wantrouwen naar instanties. Mensen vragen meestal of ik moet rapporteren naar de verzekeringsmaatschappijen. Als helder is dat dit niet hoeft dan praten mensen vrijer over hun gevoelens. Ik vertel hen ook dat een maatschappelijk werkende een beroepsgeheim heeft en niets aan anderen vertelt zonder dat daarvoor toestemming is gevraagd en gekregen. Mensen kennen maatschappelijk werk vaak vanuit het revalidatie-centrum of ziekenhuis. Daar bemiddelt maatschappelijk werk vaak bij allerlei materiële zaken. Materiële zaken kunnen het leven van iemand die geconfronteerd wordt met beperkingen negatief beïnvloeden. Een voorbeeld daarvan is de vraag of je nog weer aan het werk komt en hoe het af zal lopen met de afwikkeling van de schade. Na de revalidatie-of ziekenhuisperiode kun je op een gegeven moment je blijvende beperkingen tegenkomen. Vaak zie je dat er sprake is van geheugen en concen-

tratieproblemen en ook het karakter kan veranderd zijn. Sommigen worden inactiever of eerder boos na een ongeval. Daarnaast kan de energie heel beperkt zijn.

Door al deze beperkingen vinden mensen het moeilijk om zichzelf serieus te nemen. Hun zelfvertrouwen brokkelt meer en meer af. Vlak na het ongeval hebben mensen het gevoel dat het allemaal wel mee zal vallen. Op een gegeven moment moeten mensen toegeven dat ze beperkt blijven in hun mogelijkheden. Daarbij komt de onzekerheid over de langsepende verzekeringskwestie en het lijkt bijna logisch dat mensen met een beperking



Annemieke Buiting

problemen krijgen met zichzelf en met hun omgeving. Op zo'n moment kan het maatschappelijk werk een zinvolle bijdrage leveren om mensen met een handicap te begeleiden in hun streven hun leven weer op orde te krijgen. Dat kan middels gesprekken met betrokkene en met mensen in de directe omgeving. De afwikkeling van de verzekeringskwestie blijft vaak in handen van deskundigen.

Mensen met beperkingen kunnen met een maatschappelijk werkende praten over hun gevoelens van onzekerheid en boosheid; over de zorgen over de

toekomst, over een relatie die onder druk staat of over vrienden die niet meer komen. Het praten daarover kan al een hele opluchting zijn want het blijkt dat na een paar jaar de omgeving van mensen met een beperking steeds minder begrip krijgt voor de beperkingen die nog dagelijks ervaren worden. Ook de partner en/of kinderen kunnen betrokken worden bij de gesprekken met maatschappelijk werk waardoor gezinsleden weer met elkaar in gesprek kunnen komen. Een maatschappelijk werker heeft kennis van gesprekstechnieken. Met behulp van deze gesprekstechnieken kunnen mensen ervaren welke mogelijkheden ze hebben om keuzes te maken in hun leven. Maatschappelijk werk praat met mensen over de plaats die een beperking in iemands leven heeft en hoe je met die beperking zo goed mogelijk kunt leven.

Opvallend is dat dit allemaal veel gemakkelijker verloopt als de verzekeringskwestie afgerond is en mensen weten waar ze aan toe zijn. Het is voor mensen met een beperking moeilijk om hun mogelijkheden te ontdekken als de verzekeraars hen steeds vragen de beperkingen te bewijzen.

Ik omschrijf het zoeken naar een zinvolle manier van leven wel eens als een puzzeltocht: soms passen de stukjes bij elkaar en soms moet je daar lang naar zoeken. Ik hoop dat duidelijk is geworden dat maatschappelijk werk in deze puzzeltocht mee kan helpen bij het verder invullen van de levenspuzzel.

Standpunt VvLS: verplichte rijopleiding bromfietzers noodzakelijk en effectief

Een praktijkcursus voor jonge bromfietzers kan de rijvaardigheid van deze groep 16- tot 18-jarigen aanmerkelijk verhogen. Dat blijkt uit een proef van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROV) Friesland. Maar zelfs dan nog voldoen vier van de tien jongeren niet aan de norm voor rijvaardigheid. Reden voor onze vereniging om te blijven aandringen op een volwaardige rijopleiding voor bromfietzers.

Het theorie-examen voor bromfietzers, dat vanaf 1996 verplicht is, heeft nauwelijks invloed op het verkeersgedrag, aldus de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid). Een betere theoriekennis leidt niet automatisch tot veiliger gedrag. Na een, nog niet verplichte, *praktische rijopleiding* van zestien uur blijken voertuigbeheersing en verkeersgedrag echter wel aanzienlijk beter te zijn.

Huidige praktijkcursus te mager

De huidige praktijkcursus biedt geen garantie dat bromfietzers als veilige rijders het verkeer in gaan. Van degenen die de praktijkcursus hebben gevolgd voldoet slechts vier procent van de bromfietzers aan de norm voor praktische rijvaardigheid. Het CBR (Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen) heeft deze norm indertijd opgesteld als voor het rijexamen voor de motor. Na een praktische rijopleiding blijkt echter 44 procent te slagen en heeft zestien procent de limiet bijna gehaald. Een eenvoudig rekensommetje leert dat ook na de praktische opleiding veertig procent van de jongeren overigens nog steeds niet voldoet aan de norm voor rijvaardigheid.

"Dat verbaast mij niets", is de reactie van 3VO-projectleider Jeroen Kempen. "Zestien uur is te weinig. Daarom pleit 3VO voor een volledige rijopleiding voor bromfietzers die gelijkwaardig is aan het rijbewijs A."

Tanende belangstelling voor 3VO-cursus

Een praktijkcursus voor bromfietzers is niet nieuw. 3VO biedt bromfietzers al jarenlang de mogelijkheid een praktische rijopleiding te volgen. Sinds de invoering van het theoriecertificaat trekt onze cursus echter steeds minder deelnemers. Jeroen Kempen: "Waarschijnlijk denken de jongeren: 'Ik heb al een diploma, dus die praktijkproef hoeft niet meer'. Met name in de Randstad is het aantal deelnemers tot onze grote spijt teruggelopen. De cursus die wij geven is vergelijkbaar met de cursus tijdens de proef in Friesland. Dat is echt het minimale. Minister Netelenbos zegt voorstander te zijn van een verplichte praktijkproef, iets wat wij toejuichen. Nu het vrijblijvend is, blijken de kosten voor zo'n praktijkproef - de hoogte is afhankelijk van de subsidie van

gemeente of provincie - vaak een struikelblok. Wordt het wettelijk verplicht, dan kunnen de bromfietzers er niet meer onderuit."

Te snel? Kenteken kwijt!

De ongevalskans voor bromfietzers is nog steeds erg hoog. Bromfietzers hebben een kans op een ongeval die zestien keer zo groot is als die van overige verkeersdeelnemers. Het CBS heeft becijferd dat er in het jaar 2000 111 dodelijke bromfietsslachtoffers te betreuren waren. Niet zelden speelt een te hoge snelheid een rol bij het ongeval. Daarom zijn wij blij met de invoering van een kenteken voor bromfietzers per 31 januari 2003. De politie kan het kenteken dan innemen, onder meer als blijkt dat de bromfiet is opgevoerd.



De laatste tijd komen agenten overigens steeds vaker opgevoerde brommers en snorfietzers tegen die zijn voorzien van een snelheidsbegrenzer. De bestuurder kan deze bij een controle al dan niet op afstand inschakelen. De snorscooter die op straat nog met gemak 70 kilometer per uur haalde, kan dan op de rollerbank ineens niet harder dan 25 kilometer per uur.

Natuurlijk heeft de VvLS er alle begrip voor dat jongeren in de 'bromfietsleeftijd' hun grenzen willen verkennen, maar dat mag natuurlijk nooit ten koste gaan van hun eigen of andermans gezondheid of leven. De samenleving die jongeren niet tegen dit gevaar beschermt, verwaarloost haar jeugd. Daarom: een verplichte rijopleiding is voor bromfietzers noodzakelijk!



HOE WERKT HET SCHADEFONDS

Het Schadefonds Geweldsmisdrijven biedt slachtoffers van geweldsmisdrijven reeds een groot aantal jaren een tegemoetkoming in de financiële gevolgen van het misdrijf. In het onderstaande legt de directeur van het Schadefonds uit hoe de regeling van het fonds luidt, het fonds werkt en wie er voor een uitkering uit het fonds in aanmerking komt.

In het strafrecht is in de afgelopen jaren steeds meer aandacht gekomen voor de positie van het slachtoffer. Als gevolg daarvan is in 1973 het Schadefonds Geweldsmisdrijven bij wet ingesteld. Het schadefonds beoogt mensen die het slachtoffer zijn geworden van een geweldsmisdrijf en die als gevolg daarvan ernstig lichamelijk en / of geestelijk letsel hebben opgelopen, financieel tegemoet te komen in de door hen geleden schade. Het Schadefonds keert dus geen schadevergoeding uit: het gaat om een financiële tegemoetkoming.

In de wet zijn voorwaarden vastgelegd waaraan een verzoek moet voldoen om in aanmerking te komen voor een uitkering:

1. Het misdrijf moet in Nederland zijn gepleegd. De nationaliteit van het slachtoffer is daarbij niet van belang.

2. Aanvraag tot uitkering binnen drie jaar. Het verzoek om een uitkering moet zo spoedig mogelijk bij het schadefonds worden ingediend. Vaak blijkt dat het slachtoffer niet op de hoogte was van het bestaan van het schadefonds waardoor de aanvraag pas jaren later binnenkomt. Ook kan van een slachtoffer van incest redelijkerwijs niet worden verlangd dat het kind tijdig een verzoek om uitkering indient.

3. Er moet sprake zijn van een opzettelijk gepleegd geweldsmisdrijf. Bij een geweldsmisdrijf past de dader geweld toe jegens het slachtoffer. Dit geweld kan bestaan uit lichamelijk geweld (een klap, een messteek, mishandeling, verkrachting, poging tot doodslag, een geweer-schot) of geestelijk geweld (dreigen met een pistool of mes). Dus diefstal van een fiets is geen geweldsmisdrijf. De dader moet het misdrijf opzettelijk hebben gepleegd. Opzet is iets anders dan schuld. Een automobilist die een verkeersongeluk veroorzaakt doet dat niet opzettelijk. Toch is hij schuldig aan het ongeluk. Met opzet wordt bedoeld dat de dader welbewust –willens en wetens- van plan was om het misdrijf te plegen. Gebruikt hij daarbij geweld tegen mensen, dan is sprake van een geweldsmisdrijf.

4. Er moet sprake zijn van ernstig geestelijk of lichamelijk letsel. Voor het begrip 'ernstig letsel' geldt een aantal vuistregels maar elke zaak is toch weer anders. Lichamelijk letsel wordt als ernstig beschouwd

wanneer dat bijvoorbeeld langdurige arbeidsongeschiktheid veroorzaakt. Ook letsel dat langdurig is of blijvend van aard is valt daaronder (straatangst, blind oog, zeer ontsierende littekens). Er zijn meerdere factoren die meewegen om het begrip ernstig letsel vast te stellen.

5. Er mag geen sprake zijn van 100 procent medeschuld.

Er is sprake van medeschuld of medeaansprakelijkheid als het slachtoffer het geweldsmisdrijf (deels) heeft uitgelokt of had kunnen voorkomen. Voorbeeld: Buurman A bedreigt buurman B met een mes. Buurman B is aanvankelijk verstandig en loopt weg. Maar hij komt terug met een honkbalknuppel. Er ontstaat een gevecht en buurman A steekt buurman B met zijn mes. Buurman B kan medeschuld worden verweten aan dit geweldsmisdrijf en komt dan niet (of deels) in aanmerking voor een uitkering.



6. De schade wordt niet op andere wijze vergoed. Het Schadefonds is een aanvullende voorziening. Het Schadefonds moet nadrukkelijk beschouwd worden als een tegemoetkoming in de kosten en als een laatste vangnet. Alleen schade die niet op andere wijze vergoed wordt komt voor een uitkering in aanmerking. In veel gevallen

wordt een groot gedeelte van bijvoorbeeld de medische kosten vergoed door een verzekering. Ook kan de dader aangesproken worden. In veel gevallen blijft een dader onbekend of beschikt hij niet over voldoende middelen om schadevergoeding te betalen (bijvoorbeeld omdat hij in de gevangenis zit). De wetgever vindt het niet redelijk dat het slachtoffer in deze gevallen met de kosten blijft zitten. Vandaar dat een beroep gedaan kan worden op het schadefonds.

Er kan een uitkering gedaan worden voor materiële schade (aan bijvoorbeeld kleding of verlies van inkomen) en immateriële schade (verdriet, straatangst). In de wet is een maximumuitkering vastgelegd: voor materiële schade fl 50.000,- voor immateriële schade fl 20.000,-. Deze maximumbedragen gelden voor geweldsmisdrijven die na 1 januari 1994 zijn gepleegd. Voor geweldsmisdrijven die voor 1994 zijn gepleegd bedraagt de uitkering fl 25.000,- voor materiële schade en fl 10.000,- voor immateriële schade. Geweldsmisdrijven die voor 1973 zijn gepleegd komen niet meer in aanmerking voor een uitkering.

Bij materiële schade kan alleen een uitkering gedaan worden voor kosten die voortkomen uit het letsel. Hierbij moet gedacht worden aan medische kosten, psychotherapie, reiskosten, minder inkomen en kosten voor rechtsbijstand. Dus niet voor bijvoorbeeld gestolen geld of vernielde goederen. De uitkering voor immateriële schade is gekoppeld aan de ernst van het letsel en bedoeld als tegemoetkoming voor de geleden pijn en het verdriet.

Ook is het mogelijk dat de nabestaande van iemand die als gevolg van een misdrijf om het leven is gekomen een verzoek bij het schadefonds indient. De nabestaande kan dan een uitkering krijgen voor

Het schadefonds bestaat uit een bureau en een Commissie. Het bureau ontvangt de verzoeken om een uitkering, doet onderzoek, verzamelt en controleert de gegevens en stelt een advies op voor de Commissie. Het onderzoek behelst het inwinnen van informatie bij politie, justitie, behandelend artsen en bijvoorbeeld de bedrijfsvereniging.

De Commissie bestaat deels uit rechters en neemt de uiteindelijke beslissing. Bij een afwijzing op een verzoek tot uitkering kan het slachtoffer daartegen in beroep gaan bij het gerechtshof te Den Haag.

Het aantal verzoeken om een uitkering is in het jaar 2000 met twintig procent gestegen ten opzichte van 1999. Uit onderzoek blijkt dat veel slachtoffers van geweldsmisdrijven het bestaan niet kennen van het Schadefonds Geweldsmisdrijven. Door het geven van gerichte voorlichting en informatie aan onder meer de bureaus voor slachtofferhulp, politie en advocatuur verwacht het schadefonds een toename van het aantal verzoeken om een uitkering.

Het adres: Schadefonds Geweldsmisdrijven, Postbus 20302, 2500 EH Den Haag.

Harold Willems, directeur Schadefonds Geweldsmisdrijven



begraveniskosten en gemiste inkomsten van levensonderhoud. Sinds kort is het ook mogelijk dat een nabestaande een uitkering krijgt wegens shockschade. Deze uitkering kan worden toegewezen als de nabestaande een direct familielid van het slachtoffer was (ouders, kinderen, echtgenoot) en als de nabestaande door de confrontatie met het misdrijf (hij heeft het slachtoffer gevonden of kwam vlak na het misdrijf ter plaatse) in zijn gezondheid is aangetast. Het gaat hier dus uitdrukkelijk om meer dan verdriet wegens het verlies van een naaste.

Veel letselschade-slachtoffers komen door het ongeval dat hen is overkomen voor het eerst bewust in aanraking met het verkeersrecht. Het verkeersrecht is het rechtsgebied het verkeer en de gevolgen van een verkeersongeval regelt. Het onderstaande is het eerste van twee informatieve artikelen over het verkeersrecht in Nederland. Het is geschreven door de manager van ANWB Rechtshulp binnenland, de heer Mr. M.L.M. Renckens, advocaat. In het onderstaande vindt u een overzicht van de structuur van de regelgeving en de belangrijkste regelgeving daarin. In de volgende aflevering van het VvLS magazine kunt u lezen over de administratieve afhandeling van verkeersovertradingen en de bescherming van voetgangers en fietsers.

Verkeersrecht in Nederland (Deel I)

1. Vooruitblik

Om in dit korte bestek een degelijk en compleet beeld te geven van de thans geldende regelgeving, rechtspraak en literatuur m.b.t. het wegverkeer, is onmogelijk. Daarom zal ik mij beperken tot een weergave in vogelvlucht van de huidige regels en de structuur ervan (wat is waar geregeld); daarbij zal ik enkele belangrijke nieuwe ontwikkelingen in de wet en de jurisprudentie aanstippen. Ik realiseer mij dat door de bondigheid belangrijke nuances verloren kunnen gaan.

In een afzonderlijke paragraaf zal ik aandacht schenken aan de administratiefrechtelijke afdoening van minder zware verkeersovertradingen, want dat is een terrein waarop iedere weggebruiker, ook de toerist uit het buitenland, te maken krijgt met justitie.

Ten slotte zal ik een paragraaf wijden aan art. 185 WVV, dat in het geheel van publiekrechtelijke regels een vreemde eend in de bijt is. Het artikel is civielrechtelijk van aard. Het biedt bijzondere bescherming aan ongemotoriseerd verkeer. Als zodanig is het een onderwerp dat zowel in de juridische vakwereld als bij de automobilist veel stof doet opwaaien.

2. De structuur van de regelgeving

Aan het einde van de jaren tachtig van de vorige eeuw bleek de wegenverkeerswetgeving te zijn verworden tot een onoverzichtelijk geheel. Vandaar dat in de jaren negentig het geheel van regels gemoderniseerd is. Deze modernisering had oorspronkelijk als neven doel deregulering, maar het valt te betwijfelen of dat doel geheel bereikt is. Het geheel is wel overzichtelijker geworden.

De nieuwe Wegenverkeerswet 1994 (WVV) vervangt de oude die uit 1935 stamt en is op 1 januari 1995 in werking getreden. De WVV is de kapstok waaraan diverse uitvoerende reglementen hangen. De belangrijkste is het Reglement Verkeersregels en Verkeers tekens (RVV). De nieuwe versie, die de oude van 1966 verving, is al in 1990 aan de nieuwe WVV voorafgegaan. Hetzelfde geldt overigens voor het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW), dat regels bevat voor de wegbeheerder. Verder zal ik dit besluit niet bespreken.

Tegelijkertijd met de WVV zijn het Voertuigreglement en het Kentekenreglement ingevoerd. Ongeveer twee jaar later, in 1996, heeft het Reglement Rijbewijzen het licht gezien. Vermeldenswaard in dit verband is nog de Wet Rijonderricht van 1993 die, met enkele uitvoerende besluiten, tot doel heeft de kwaliteit van de rijinstructie te verhogen.

Geheel los van deze moderniseringswetgeving staat de Wet Administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (WAHV) van 1989, die is ingegaan op 1 september 1990.

3. WVV en uitvoerende reglementen

De nieuwe wegenverkeerswet en de bijbehorende reglementen bevatten geen bijzonder schokkende inhoudelijke wijzigingen. Toch zijn enkele veranderingen of nieuwe rechtsontwikkelingen, waarvan sommige zich pas na de invoering hebben voorgedaan, een bespreking waard.

3.1 Dronken rijden

Vanzelfsprekend kent de WVV het verbod van rijden onder invloed van een stof die de rijvaardigheid vermindert, meer in het bijzonder onder invloed van alcohol. Naast het oude bloedonderzoek, waarbij de grens 0,5 promille is, zijn er inmiddels twee nieuwe onderzoeksmethoden, uitgewerkt in enkele besluiten van 1997, nl. de ademanalyse en urine-onderzoek. De grens van het ademalcoholgehalte is 220, wat afwijkt van de norm in Duitsland, die 250 bedraagt t.o.v. 0,5 promille bloedalcoholgehalte. Dat scheelt (letterlijk) een slok op een borrel, aldus Van Dorst en J.J. Guijt. Primair vindt ademonderzoek plaats. Voor een geldige analyse moet 20 minuten verstreken zijn na de ademtest ("blazen") of bij gebreke van een test na het eerste contact met de politie. Als dat om bijzondere medische redenen niet kan of het onderzoek niet lukt, kan bloedonderzoek plaatsvinden. Indien het bloedonderzoek binnen een uur nadat om medewerking is verzocht plaatsvindt, kan om een tweede bloedonderzoek gevraagd worden. Vindt het onderzoek om medische redenen niet plaats, dan is de verdachte verplicht mee te werken aan urine-onderzoek. Daarvoor gelden soortgelijke regels als voor bloedonderzoek. Zo moet voor beide onderzoeken een arts worden ingeschakeld. Definitieve weigering van een onderzoek is strafbaar.

3.2 Andere verkeersmisdrijven

Belangrijke andere misdrijven in de WVV zijn: het doorrijden na een ongeval (Fahrerflucht), het veroorzaken van gevaar of hinder en van dood of zwaar lichamelijk letsel door schuld. Deze misdrijven geven vaak aanleiding tot juridische discussie en rechtspraak. Het verkeersmisdrijf van veroorzaking van dood of ernstig lichamelijk letsel door schuld heeft in de afgelopen tien jaar ook de politiek in beweging gebracht. Enkele schrijnende gevallen, zoals het geval van een motorrijder die met een snelheid van 140 km/uur binnen de bebouwde kom een kind heeft doodgereden, hebben de roep om zwaardere straffen versterkt.

Dit bewijsprobleem is aan de orde gekomen in onder meer het "Porsche-arrest" van de Hoge Raad. De casus betrof een zeer gevaarlijke inhaalmanoeuvre onder verzwarende omstandigheden (het negeren van rood licht en voorsorteervakken, hoge snelheid, alcoholgebruik, in geringe mate weliswaar) die aan vijf mensen het leven kostte. Aan de bestuurder is doodslag ten laste gelegd. Voor het bewijs van dat delict was beslissend in deze casus of er voorwaardelijke opzet aan de bestuurder kon worden verweten. De Hoge Raad achtte deze aan opzet grenzende graad van schuld op grond van ervaringsregels niet waarschijnlijk omdat de bestuurder dan ook de kans dat hij zelf om het leven zou zijn gekomen voor lief had genomen.

De wetgever heeft geen tussenvorm tussen opzet en schuld willen vinden, hetgeen ook een lastige opgave is, maar het probleem deels met strafverhoging opgelost. Overigens heeft de Hoge Raad recentelijk, evenals het Gerechtshof, wel voorwaardelijke opzet aangenomen in een geval dat de bestuurder onder invloed van een flinke hoeveelheid alcohol, zonder licht te voeren en met hoge snelheid drie fietsers heeft doodgereden en is doorgereden.

3.3 Het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (R.V.V)

Het R.V.V. bevat de meeste verkeersregels en tekens waaraan de weggebruiker zich moet houden. De onderlinge rangorde is krachtens art. 84, j^o 63 j^o 64 R.V.V. aldus:

- 1) aanwijzingen (van de politie b.v.);
- 2) verkeerstekens (verkeersborden, verkeerslichten en verkeerstekens op het wegdek); (N.B. verkeerslichten gaan vóór verkeerstekens die de voorrang regelen.)
- 3) verkeersregels.

De verkeersborden zijn gemoderniseerd. De afgebeelde pictogrammen zijn strakker, abstracter en minder afleidend. Een mooi voorbeeld is de aanduiding van een voetpad. Het oude bord had de bijnaam "de kinderlokker", omdat er een man (met regenjas en hoed) die een kind aan zijn hand meevoert, is afgebeeld.

Belangrijke recente veranderingen voor de weggebruiker zijn nog de volgende. Sinds december 1999 moeten bromfietzers in principe op de rijbaan i.p.v. op het fietspad rijden binnen de bebouwde kom. Op plaatsen waar dat om veiligheidsredenen met een bord is aangegeven en buiten de bebouwde kom rijden bromfietzers op een verplicht fiets-/bromfietspad. Per 1 mei 2001 moet niet alleen aan motorvoertuigen, maar aan

alle bestuurders (dus ook onder meer fietsers) die van rechts komen, voorrang verleend worden op kruisingen van gelijkwaardige wegen, d.w.z. zonder een bijzondere voorrangsregeling. Het zal nog wel even duren tot een fietser erop vertrouwt dat hij voorrang krijgt van een auto die van links komt.

3.4 Andere uitvoerende reglementen

De WVV bevat naast de regels m.b.t. het verkeersgedrag, aangevuld door het RVV, een hoofdstuk m.b.t. de Dienst Wegverkeer (i.e. de RDW), de toelating tot de weg, de kentekens en kentekenbewijzen het gebruik van voertuigen op de weg en de rijvaardigheid en rijbevoegdheid. Nadere uitwerkingen vindt men in de reeds genoemde reglementen (Voertuigreglement, Kentekenreglement en het Reglement Rijbewijzen). Het spreekt voor zich dat in deze hoofdstukken en reglementen de volgende onderwerpen zijn geregeld: voertuig-eisen, type-goedkeuring, periodieke keuring, kentekens, kentekenbewijzen en kentekenplaten, alles rond rijbewijzen en het bromfietscertificaat.

De kentekenplaten zijn vernieuwd met geïntegreerd landentekens. De platen zijn alleen bij uitgiftepunten verkrijgbaar op vertoon van een geldig identiteits en kentekenbewijs. Dit dient natuurlijk om gebruik van valse kentekens tegen te gaan. Vanaf februari 2000 worden alle nieuwe motorvoertuigen met de nieuwe platen afgeleverd. De andere moeten vóór 1 juni 2001 resp. bij de eerste verplichte periodieke keuring vervangen worden. Taxi's hebben sinds december 2000 een felblauwe kentekenplaat.

Aanhangwagens, caravans en fietsendragers moeten per 1 februari 2003 voorzien zijn van een witte plaat. Klassiekers van vóór 1 januari 1978 hebben een donkerblauwe plaat met witte tekens.

Vermeldenswaard is de in de WVV geopende mogelijkheid die in het Reglement Rijbewijzen is uitgewerkt, om een educatieve maatregel op te leggen ter verbetering van met name de rijvaardigheid of geschiktheid. Daarnaast is het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) op bepaalde gronden bevoegd om een medische keuring te verlangen in het kader van de aanvraag of verlenging van een rijbewijs.

In de volgende aflevering van het VvLS magazine kunt u het vervolg op het bovenstaande overzicht van mr. Renckens lezen. Het gaat dan over de administratieve afhandeling van verkeersovertredingen en de bescherming van voetgangers en fietsers.



DE VvLS ZOEKT NOG MEER ACTIEVE VRIJWILLIGERS

De afgelopen jaren is de VvLS uitgegroeid tot een volwaardige en alom respectabele vereniging. Onafhankelijkheid in het belang van letselschade-slachtoffers staat daarbij voorop. De VvLS werkt op allerlei gebieden samen met aanverwante organisaties en zij heeft geregeld contact met de belangrijkste politieke partijen in het land over onderwerpen die van belang zijn voor letselschade-slachtoffers. De vereniging beschikt over een heel Nederland dekkend netwerk van artsen, deskundigen, advocaten en schaderegelaars. De VvLS is voor vele slachtoffers een 'grote broer' als het gaat om vragen over letselschade. In het hele land zijn er voor de VvLS vrijwilligers op diverse terreinen actief. De VvLS is gegroeid en zal de komende tijd naar verwachting nog verder groeien. De VvLS kan dit echter niet alleen. Ook u kunt de VvLS helpen om te voorzien in de toenemende behoefte van slachtoffers, aan ondersteuning en bijstand. Door uw financiële steun of door u aan te melden als vrijwilliger helpt u samen met ons steeds meer slachtoffers (weer) op weg. Ook kunnen wij samen steeds meer informatie en voorlichting verschaffen in de richting van de media, de wetgever en belangenbehartigers. Zo doen wij concreet veel goeds voor slachtoffers en hun naasten.

Hieronder ziet u enkele organisaties met wie de VvLS samenwerkt.



Wat staat er in het volgende nummer:

Nieuws van de VvLS

Schade en schande

*Fysiotherapie in
alle vormen voor
slachtoffers*

3VO

deel 2 WVV wet

V.v.L.S. Postbus 157 1000 AD Amsterdam Tel. 0900-6353538

Vereniging voor Letselschade-Slachtoffers

VvLS Magazine

