

Van hulpverlener naar verdachte

De juridische aspecten van ongevallen
met voorrangsvoertuigen



Met deze kennispublicatie wordt de lezer meegenomen in de juridische aspecten waar een bestuurder van een voorrangsvoertuig in de nasleep van een ongeval mee te maken kan krijgen¹.

Deze kennispublicatie is gebaseerd op het onderzoek “*Van hulpverlener naar verdachte*”. Een onderzoek naar de juridische consequenties van ongevallen met voorrangsvoertuigen”. Dit rapport is in 2015 uitgebracht vanuit het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen van het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV).

Artikel 29 lid 1 Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990: Een voorrangsvoertuig is een motorvoertuig in gebruik bij politie, brandweer, diensten voor spoedeisende medische hulpverlening en andere door Onze Minister aangewezen hulpverleningsdiensten dat blauw zwaailicht, flitslicht of knipperlicht en een tweetonige hoorn voert om aan te geven dat zij een dringende taak vervult.

Inleiding

Bestuurders van voorrangsvoertuigen mogen van bepaalde verkeersregels afwijken en verkeerstekens negeren, zoals het harder rijden dan de toegestane maximumsnelheid, het negeren van gebods- of verbodsborden en het rijden door rood licht. Wel dient dit altijd veilig te gebeuren. Overige weggebruikers moeten voorrangsvoertuigen voor laten gaan. Voor bestuurders van voorrangsvoertuigen is in brancherichtlijnen op hoofdlijnen aangegeven op welke wijze zij zich met optische en geluidssignalen moeten gedragen in het verkeer. Ook krijgen deze bestuurders een speciale rijopleiding. Ondanks de brancherichtlijnen en de rijopleiding kan het gebeuren dat een voorrangsvoertuig betrokken raakt bij een verkeersongeval. Bestuurders van voorrangsvoertuigen voelen zich veelal gesterkt door de brancherichtlijnen, het feit dat zij hun taak uitvoeren voor hun werkgever en vanwege het maatschappelijk belang. Het is echter nog maar de vraag in hoeverre deze bestuurders daadwerkelijk beschermd worden door de brancherichtlijnen als zij een verkeersongeval veroorzaken. Als de bestuurder van een motorvoertuig, in dit geval

een voorrangsvoertuig, een verkeersvoorschrift negeert en daarbij een aanrijding veroorzaakt, is er beginsel ook sprake van een overtreding of misdrijf. De bestuurder, niet zijn of haar werkgever, is na een aanrijding zelf primair strafrechtelijk verantwoordelijk. Daarnaast is het de vraag hoe de aansprakelijkheid van de bestuurder voor de ontstane schade is geregeld en in hoeverre de werkgever daarin een verantwoordelijkheid draagt.

“Het was zaterdagochtend en rustig op de weg, ik kon goed doorrijden. Achteraf vraag je je af: was het wel nodig om daar zo snel te zijn? Op de gelijkvloerse kruising kwam een witte auto aanrijden, hij had nog de ruimte om voor mij langs te gaan. De weggebruiker achter de witte auto zag mij te laat. Toen vond de aanrijding al plaats. Je wordt verdachte, alles erop en eraan, advocaat, rechtbank. Ik moet er niet aan denken wat ik thuis achterlaat. Je neemt continu beslissingen, alles hangt af van een split second.”
Brandweerchauffeur

1. Wet- en regelgeving voorrangsvoertuigen

Bij het rijden met voorrangsvoertuigen spelen de Wegenverkeerswet (WWV, 1994), de Regeling optische en geluidssignalen (ROGs, 2009) en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV, 1990) een belangrijke rol. Deze wet- en regelgeving stelt voorwaarden en eisen aan het gedrag van bestuurders van voorrangsvoertuigen. Bestuurders van voorrangsvoertuigen mogen van een aantal voorschriften in het RVV 1990 afwijken wanneer er met optische en geluidssignalen wordt gereden. Hierbij staat centraal dat de verkeersveiligheid van andere weggebruikers altijd dient te worden gewaarborgd. Bestuurders van voorrangsvoertuigen die dat niet doen overtreden artikel 5 en onder bepaalde omstandigheden zelfs artikel 6 van de Wegenverkeerswet 1994. Deze artikelen worden hieronder vermeld.

Artikel 5 Wegenverkeerswet 1994: Het is een ieder verboden zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd.

Artikel 6 Wegenverkeerswet 1994:

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.

Daarnaast bestaan er brancherichtlijnen. Brancherichtlijnen worden door de Algemene Wet Bestuursrecht aangeduid als beleidsregels. Deze beleidsregels zijn intern geldig en worden gezien als een maatschappelijke gedragsrichtlijn. Ze bieden voorrangsvuigbestuurders enerzijds handvatten over gewenst gedrag en zouden anderzijds ook ongewenst gedrag op de weg moeten beperken.

2. Strafrechtelijke procedure bij een ongeval

Het strafrecht gaat over strafbare feiten. Deze strafbare feiten worden onderverdeeld in misdrijven en overtredingen. Bij overtredingen worden relatief lichte straffen opgelegd, bijvoorbeeld een geldboete

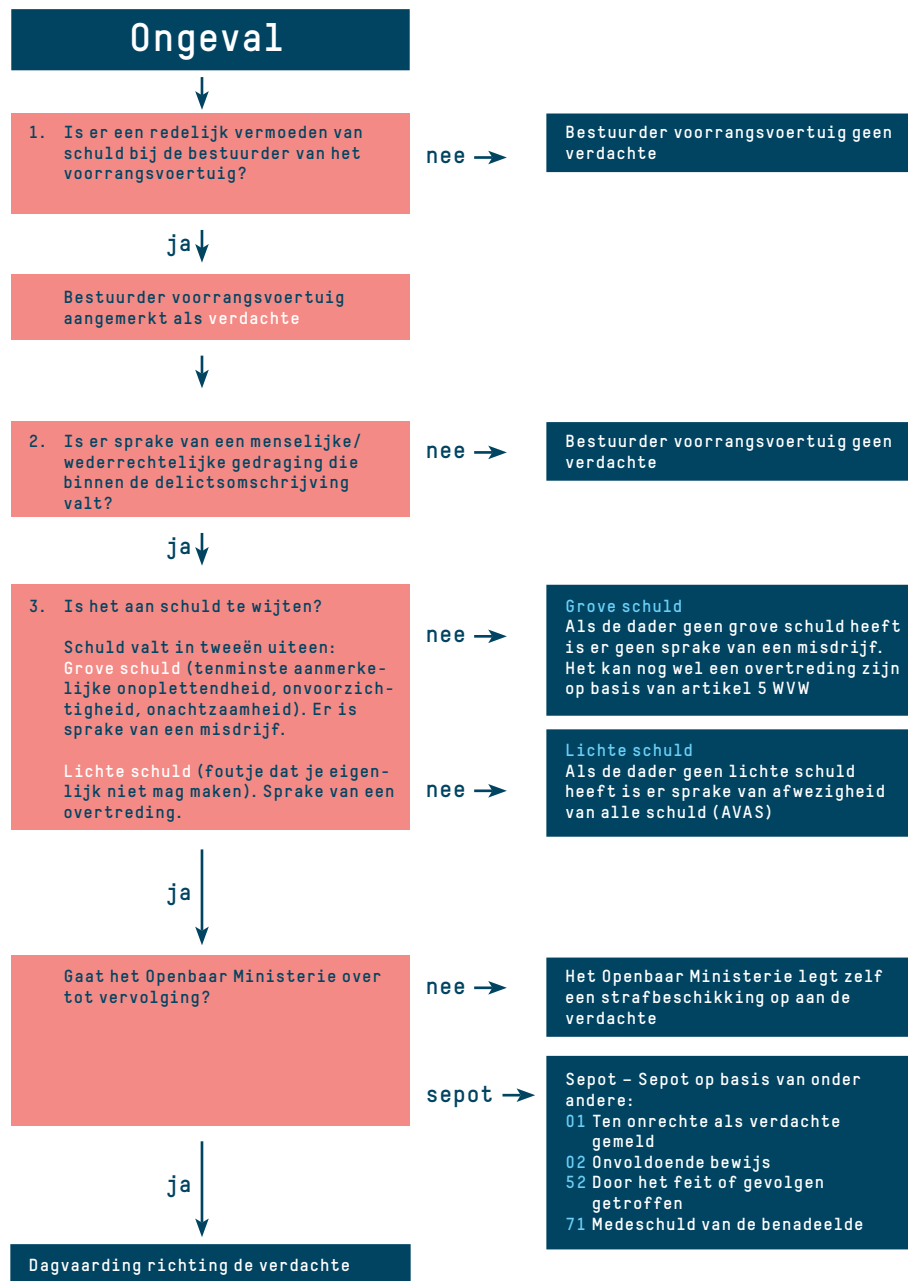


maar ook een rijontzegging is mogelijk. Bij ongevallen met voorrangsvuigen kan het ook om een misdrijf gaan, te weten dood of letsel door schuld. Misdrijven zijn ernstige strafbare feiten. Bij misdrijven kan bijvoorbeeld een gevangenisstraf en/of een rijontzegging worden opgelegd. Om duidelijkheid te geven over de stappen die er plaatsvinden tussen het ongeval en de uiteindelijke uitspraak van de rechter, is in deze publicatie een model opgenomen over de strafrechtelijke procedure voor een bestuurder van een voorrangsvuig die betrokken is geraakt bij een verkeersongeval. Het model is opgedeeld in twee delen. Het eerste deel van het model gaat in op het aanmerken als verdachte, het onderzoek van de politie en de beoordeling van het proces verbaal door het Openbaar Ministerie (OM). Het OM besluit of er sprake is van voldoende bewijs om tot vervolging over te gaan. Vervolging kan via een OM-strafbeschikking of een rechtszaak bij de rechtbank. Is er volgens het OM onvoldoende reden voor vervolging, dan kan de zaak worden geseponeerd. Het tweede deel van het model gaat in op de vervolging van de verdachte bij de rechtbank. Dat model komt verderop in deze kennispublicatie aan bod.

Is er sprake van een verdachte?

Wanneer een bestuurder van een voorrangsvuig bij een ongeval betrokken raakt en politie ter plaatse komt, wordt bepaald of er een vermoeden van een strafbaar feit is. Dat kan bijvoorbeeld het veroorzaken van of schuld hebben aan een ongeval zijn. Als dit zo is, wordt gekeken of er een redelijk vermoeden van schuld is dat de bestuurder van het voorrangsvuig een strafbaar feit heeft gepleegd. Als hier sprake van is, dan wordt de bestuurder aangemerkt als verdachte en wordt de strafrechtelijke procedure in gang gezet.

“Vijf maanden na de aanrijding werd ik gebeld door de politie. Ze gaven aan dat het dossier rond was en dat ik werd aangemerkt als verdachte voor de artikelen 5 en 6 Wegenverkeerswet. Artikel 6 Wegenverkeerswet is een misdrijf, dit was behoorlijk slikken voor mij. [...] Het besef was er nog niet echt, je kent de politie vanuit je werk en het zijn fijne collega's. Dan denk: je het valt allemaal mee totdat je een verklaring ondertekent waarin staat dat je aangemerkt wordt als verdachte. Je bent in dienst van de overheid en verricht werk in het maatschappelijk belang en opeens ben je verdachte. Dat valt behoorlijk rauw op je dak.” Brandweerchauffeur



Is er sprake van een strafbaar feit?

Als de bestuurder van het voorrangsvoertuig wordt aangemerkt als verdachte, zal worden onderzocht in hoeverre sprake is van een strafbaar feit. Voor een strafbaar feit gelden de volgende voorwaarden.

1. Het betreft het uitvoeren van een menselijke gedraging die binnen de delictomschrijving valt
Het gaat om het doen of nalaten van iets dat in het Wetboek van Strafrecht of de Wegenverkeerswet strafbaar is gesteld. Denk hierbij aan het veroorzaken van letsel of in gevaar brengen van andere weggebruikers.
2. De gedraging is wederrechtelijk
De gedraging is uitgevoerd in strijd met het recht, men mocht deze gedraging niet uitvoeren. In bepaalde situaties is de handeling van de verdachte echter niet in strijd met de wet, waardoor er geen sprake is van een strafbaar feit. Dit wordt een rechtvaardigingsgrond genoemd. Een rechtvaardigingsgrond kan bijvoorbeeld zijn: overmacht in de zin van noodtoestand. Bij deze situatie moet iemand een keuze maken tussen twee plichten die met elkaar botsen, zoals het naleven van wet- en regelgeving en het nakomen van een maatschappelijke plicht.
3. De gedraging is aan schuld te wijten
De gedraging moet je aangerekend kunnen worden. Bij schuld moet de verdachte verweten kunnen worden dat hij onvoorzichtig is geweest. Er kan sprake zijn van lichte schuld en grove schuld. Bij lichte schuld gaat het om kleine foutjes die je eigenlijk niet mag maken, en is er sprake van een overtreding. Bij grove schuld is er sprake van een misdrijf en is de verdachte tenminste aanmerkelijk onvoorzichtig, onoplettend of onachtzaam geweest. Schuld is iets anders dan opzet. Bij opzet heeft de verdachte willens en wetens gehandeld.

In sommige situaties kan de verdachte een succesvol beroep doen op een **schulduitsluitingsgrond**. De uitgevoerde handeling van de verdachte is dan wel een strafbaar feit maar de verdachte is niet schuldig aan de uitgevoerde handeling. Een voorbeeld hiervan is psychische overmacht. Als een bestuurder van een voorrangsvoertuig

een zeer ernstige melding krijgt en de stress en druk zo hoog oplopen dat de bestuurder de drang heeft om sneller te rijden, kan er sprake zijn van psychische overmacht.

Sepot, strafbeschikking of vervolging?

Het Openbaar Ministerie beoordeelt na het onderzoek of er sprake is van een strafbaar feit begaan door de verdachte. Is er geen sprake van een strafbaar feit of zijn er andere redenen om niet te vervolgen, dan wordt besloten tot sepot. Sepot wil zeggen dat de zaak niet voor de rechter wordt gebracht. Er bestaat een aantal sepotgronden waarop een officier van justitie een strafzaak kan seponeren. De volgende sepotgronden kunnen van toepassing zijn in de strafrechtelijke procedure voor bestuurders van voorrangervoertuigen.

- Sepotgrond 01 - Ten onrechte aangemerkt als verdachte
Deze sepotgrond wordt gebruikt voor situaties waarin de bestuurder van het voorrangervoertuig in eerste instantie werd aangemerkt als verdachte, maar waarbij achteraf door onderzoek is gebleken dat de verdachte onschuldig is.
- Sepotgrond 02 - Onvoldoende bewijs
Bij deze sepotgrond is er onvoldoende bewijs. Het bewijs is niet overtuigend genoeg om over te gaan tot vervolging.
- Sepotgrond 52 - Door het feit of gevolgen getroffen
Deze sepotgrond kan worden gebruikt als de bestuurder zelf zware gevolgen van het ongeval heeft ondervonden waardoor vervolging niet meer gepast is. Voorbeelden van de gevolgen zijn psychisch of lichamelijk letsel of ontslag.
- Sepotgrond 71 - Medeschuld van benadeelde
Deze sepotgrond kan worden gebruikt als de andere weggebruiker die is aangereden medeschuld heeft aan het ongeval, bijvoorbeeld door zelf roekeloos te rijden.

“Uiteindelijk is mijn zaak geseponneerd. Waarom? Daar ben ik tot nu toe nog steeds niet achter. Verschillende keren heb ik te horen gekregen van een medewerker dat het dossier in behandeling was. Uiteindelijk kwam de mededeling dat de officier van justitie geen reden zag om over te gaan tot vervolging. Op dat moment viel er een behoorlijke last van mij af.” Brandweerschouffeur

Is de maximale straf niet meer dan zes jaar gevangenisstraf voor het gepleegde feit en gaat het om een relatief eenvoudige zaak, dan kan het OM besluiten de zaak niet voor de rechter te brengen maar de zaak zelf af te doen door een strafbeschikking uit te vaardigen. Een strafbeschikking kan een geldboete en/of een ontzegging van de rijbevoegdheid inhouden. Als de zaak ernstiger is of de gevolgen aanzienlijk zijn, dan zal de officier van justitie er doorgaans voor kiezen de zaak aan de rechter voor te leggen. De verdachte ontvangt dan een dagvaarding. De dagvaarding is een schriftelijk stuk dat een beschuldiging en een oproep bevat om op een bepaalde dag en tijdstip voor de rechter te verschijnen.

“Ik was op weg naar een melding in de binnenstad waarbij iemand pijn op de borst had. Toen ik aankwam bij de kruising stond het verkeerslicht op rood. Ik dacht dat de weg vrij was, maar er bleek toch een andere weggebruiker te zijn. Ik zag deze weggebruiker niet omdat obstakels mijn zicht belemmerden. Tijdens de aanrijding was er een grote knal. [...] Pas een jaar later besepte ik dat het heftig af zou lopen, toen ik werd opgeroepen door de rechtbank. Mijn werkgever heeft een advocaat ingeschakeld. Naar aanleiding van gesprekken met de advocaat en onderzoek van de feiten werd er geconcludeerd dat het moeilijk werd om vrijgesproken te worden. Dit voelde voor mij heel heftig.” Ambulancechauffeur

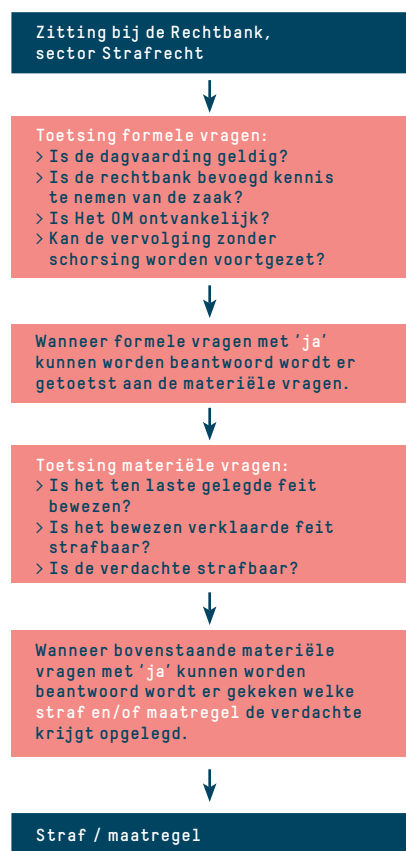
Proces bij de rechtbank

In model 2 is de strafrechtelijke procedure opgenomen. In deze fase buigt de rechter zich over de zaak. Hierbij wordt op basis van de zogenaamde formele en materiële vragen onderzocht of de verdachte schuld heeft aan het strafbare feit. Formele vragen gaan over de procesmatige zaken, zoals de geldigheid van de dagvaarding en de bevoegdheid van de rechtbank. Als alle formele vragen bevestigend kunnen worden beantwoord door de rechter kan er worden over gegaan tot de behandeling van de materiële vragen. Bij de materiële vragen gaat het erom:

1. of het ten laste gelegde feit is bewezen
Is het wettig en overtuigend bewezen dat het strafbare feit gepleegd is?
2. of het bewezen verklaarde feit strafbaar is
Kan de verdachte bijvoorbeeld een beroep doen op een geldige rechtvaardigheidsgrond?

3. of de verdachte strafbaar is
Kan de verdachte bijvoorbeeld een beroep kan doen op een geldige schulduitsluitingsgrond?
4. welke straf of maatregel wordt opgelegd.

Model 2: Proces bij de rechtbank



3. Strafmaat

Indien de rechter van mening is dat de verdachte veroordeeld moet worden, kan deze een straf opleggen. De maximale straf is afhankelijk van de mate van schuld (mede gebaseerd op het rijgedrag van de voorrangsvoertuigbestuurder) en op de ernst van het letsel van de tegenpartij. Bij een dodelijk ongeval waarbij sprake is van roekeloosheid en bijvoorbeeld gevaarlijk inhalen kan een voorrangsvoertuigbestuurder in theorie veroordeeld worden tot maximaal 9 jaar gevangenisstraf. Ook het opleggen van geldboetes, taakstraffen of ontzeggingen van de rijbevoegdheid zijn mogelijk. De straffen zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Mate van schuld	Straffen
Indien het een ongeval betreft waardoor een ander wordt gedood	<ul style="list-style-type: none"> > Maximale gevangenisstraf van 3 jaar > Een geldboete van €20.250 > Rijontzegging van maximaal 5 jaar
Als de schuld bestaat uit roekeloos rijgedrag en het een ongeval betreft waardoor een ander wordt gedood	<ul style="list-style-type: none"> > Maximale gevangenisstraf 6 jaar > Een geldboete van maximaal €81.000 > Rijontzegging van maximaal 5 jaar
Indien het een ongeval betreft waardoor een ander lichamenteel letsel oploopt	<ul style="list-style-type: none"> > Maximale gevangenisstraf van 1 jaar en 6 maanden > Een geldboete van maximaal €20.250 > Rijontzegging van maximaal 5 jaar
Als de schuld bestaat uit roekeloos rijgedrag en het een ongeval betreft waardoor een ander lichamenteel letsel oploopt	<ul style="list-style-type: none"> > Maximale gevangenisstraf van 3 jaar > Een geldboete van maximaal € 20.250 > Rijontzegging van maximaal 5 jaar
Strafverzwarende omstandigheden <ul style="list-style-type: none"> > Alcohol > Bumperkleven > Ernstige snelheidsovertreding > Gevaarlijk inhalen > Geen voorrang verlenen 	Bij het veroorzaken van een dodelijke aanrijding: <ul style="list-style-type: none"> > maximale gevangenisstraf van 9 jaar (alleen als er sprake is van roekeloosheid in combinatie met één of meer van de genoemde strafverzwarende omstandigheden)

De eventuele veroordeling van de verdachte heeft niet alleen effect op de uitvoering van zijn werkzaamheden als voorrangsvoertuigbestuurder, maar ook op zijn privéleven. De veroordeling leidt tot het hebben van een strafblad. De ontzegging van de rijbevoegdheid geldt niet alleen voor het rijden in een voorrangsvoertuig, maar voor het besturen van alle motorvoertuigen.

“Als bestuurder ben ik sinds mijn ongeval bewuster gaan rijden. Ik ben door een dal gegaan, maar deze gebeurtenis heeft wel een behoorlijke dosis vechtlust los gemaakt. [...] In het dagelijks leven blijkt een strafblad soms best lastig. Bij een sollicitatie of het afsluiten van een verzekering wordt je toch weer met de feiten geconfronteerd.” Ambulancechauffeur

Wanneer de verdachte of het OM het niet eens is met de uitspraak van de rechtbank hebben zij de mogelijkheid om in beroep te gaan.

4. Overwegingen voor veroordeling en straf

Er is gekeken naar rechtszaken waarin voorrangsvoertuigbestuurders verdachten waren. In deze rechtszaken is gekeken naar de overwegingen van de rechter om wel of niet te veroordelen en wel of geen straf op te leggen.

Daaruit blijkt dat de rechters in deze zaken verschillende factoren lieten meewegen:

- › De ernst van het verkeersongeval
Bij de ernst van het ongeval kijkt de rechter naar de soort en ernst van het letsel en de impact voor het slachtoffer en de hulpverlener.
- › De vermijdbaarheid van het verkeersongeval
De rechter kijkt in hoeverre het ongeval vermijdbaar was. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om het herkennen van risicovolle situaties en daar tijdig op inspelen. Ook weersomstandigheden, de zichtbaarheid van het voorrangsvoertuig en het gedrag van de andere weggebruiker spelen hierbij een rol.



- › Het rijgedrag van de bestuurder van het voorrangsvoertuig
Bij het rijgedrag van de bestuurder van het voorrangsvoertuig wordt vooral gekeken naar de mate van schuld en het naleven van brancherichtlijnen en procedures. Hoewel het geen formele wet- en regelgeving is, wordt in de rechtszaak beoordeeld of de verdachte zich heeft gehouden aan de brancherichtlijn. Andersom is het zo dat bestuurders van voorrangsvoertuigen zich nooit volledig juridisch kunnen beschermen. Ook als ze zich aan de brancherichtlijnen houden, kunnen ze veroordeeld worden voor een strafbaar feit zoals het overtreden van de artikelen 5 of 6 van de Wegenverkeerswet 1994. Men moet immers zelf de veiligheid van de andere weggebruikers in het oog houden. Wel is het zo dat als de bestuurder zich heeft gehouden aan de brancherichtlijn, het aannemelijk is dat de kans op vervolging en veroordeling kleiner is.
- › De houding en achtergrond van de bestuurder van het voorrangsvoertuig
Naast het naleven van de brancherichtlijnen speelt ook de houding van de verdachte een rol. Het gaat er bijvoorbeeld om of de verdachte al eerder met justitie in aanraking is gekomen, of de verdachte betrokkenheid toont naar het slachtoffer, of de verdachte spijt heeft en of hij na het incident zijn rijgedrag heeft aangepast.

- > De kennis en ervaring van de bestuurder van het voorrangsvoertuig
 Het aantal jaren rijervaring, de mate waarin de bestuurder is opgeleid en de bekendheid met verkeerssituaties spelen een rol in de strafmaat.
- > De dringendheid van de uit te voeren taak
 Bij dringendheid van de uit te voeren taak wordt er enerzijds gekeken naar het feit dat men bezig was met hulpverlening. Omdat de rechtbank begrijpt dat bestuurders van voorrangsvoertuigen bij het uitvoeren van hun hulpverlenende taak te maken hebben met verschillende risico's wordt hier rekening mee gehouden tijdens de strafzaak. Anderzijds gaat het om de aard en prioriteit van de melding. De rechter weegt de ernst van de melding waarnaar men op weg was af tegen de genomen risico's.

“Ik was volledig op de hoogte van de wet- en regelgeving. Als je naar de regels kijkt, realiseer ik mij heel goed dat ik fout ben geweest.” Ambulancechauffeur

5. Het verhalen van schade bij verkeersongevallen

Ambtenaren, zoals medewerkers van de brandweer, politie en niet-geprivatiseerde delen van de ambulancesector, die betrokken zijn geweest bij een verkeersongeval maken in eerste instantie aanspraak op een schadevergoeding op basis van hun rechtspositie. Aansprakelijkheid en/of schuld aan de kant van de werkgever is hierbij niet aan de orde. De rechtspositie bepaalt hoeveel schadevergoeding de ambtenaar krijgt naar aanleiding van het verkeersongeval. Als de rechtspositie niet alle schade vergoedt, kan er restschade overblijven. De ambtenaar kan proberen om deze restschade te verhalen.

Civiele werknemers (niet-ambtenaren), bijvoorbeeld medewerkers uit een geprivatiseerd deel van de ambulancesector, hebben geen rechtspositie voorvoorzieningen. Wel beschikken zij over diverse andere juridische mogelijkheden om de geleden schade te

verhalen. De juridische mogelijkheden voor het verhalen van (rest)schade, zijn ingedeeld naar type ongeval: eenzijdige ongevallen en ongevallen waar meerdere voertuigen bij betrokken zijn.

Let op: Als de bestuurder van het voorrangsvoertuig strafrechtelijk aansprakelijk is voor het ongeval, betekent dit niet automatisch dat de juridische mogelijkheden tot het verhalen van (rest)schade komen te vervallen.

Het verhalen van (rest)schade bij eenzijdige ongevallen

Een eenzijdig ongeval is een ongeval waarbij alleen het voorrangsvoertuig betrokken is. De ambtenaar kan de schade proberen te verhalen op zijn werkgever op grond van het schenden van de zorgplicht. Deze mogelijkheid is echter beperkt aangezien het vaak lastig zal zijn om de werkgever een verwijt te kunnen maken op basis van de zorgplicht. Uitzonderingen hierbij zijn bijvoorbeeld wanneer er sprake is van een gebrekkig voertuig, het overschrijden van de Rijtijdenwet of gebrekkige nazorg van de werkgever bij het ontwikkelen van psychische klachten. Voor het verhalen van schade op de werkgever wordt er voor ambtenaren een procedure ingesteld bij de bestuursrechter.

Men kan ook proberen om de schade te verhalen op de wegbeheerder, als het ongeval is ontstaan door bijvoorbeeld een slecht wegdek. Collega's van de bestuurder die ook in het voorrangsvoertuig zaten ten tijde van het ongeval, kunnen zich voor hun schade wenden tot de werkgever. Hierbij wordt de werkgever aansprakelijk gesteld voor de fout van de bestuurder van het voorrangsvoertuig. Als de werkgever een schadeverzekering inzittenden (SVI) heeft afgesloten, kunnen de inzittenden een beroep doen op de schadeverzekering inzittenden.

Op grond van het goed werkgeverschap is een werkgever verplicht om een schadeverzekering inzittenden (SVI-verzekering) af te sluiten voor eventuele schade die werknemers oplopen als gevolg van verkeersongevallen tijdens de uitoefening van hun werkzaamheden. Heeft de werkgever geen verzekering afgesloten, dan blijft hij aansprakelijk.



Bij eenzijdige ongevallen zijn de juridische mogelijkheden van ambtenaren voor het verhalen van restschade beperkt. Dit komt doordat de overheid geen verzekeringsplicht heeft, aangezien de ambtenaar een beroep kan doen op rechtspositionele voorzieningen. Ambtenaren kunnen proberen om de restschade te verhalen op de wegbeheerder, als het ongeval is ontstaan door bijvoorbeeld een slecht wegdek. Mede-inzittenden van het voorrangsvoertuig kunnen, in tegenstelling tot de bestuurder, wel de werkgever direct aansprakelijk stellen voor hun schade.

Het verhalen van (rest)schade bij ongevallen met meerdere voertuigen

Een meerszijdig ongeval is een ongeval waarbij meerdere voertuigen betrokken zijn. Bij het verhalen van (rest)schade bij ongevallen met meerdere voertuigen, zijn er de volgende mogelijkheden.

- > Het verhalen van (rest)schade op de werkgever
Het verhalen van (rest)schade op de werkgever is beperkt door de reikwijdte van de zorgplicht van de werkgever. Bij de zorgplicht dient de werkgever veiligheid, gezondheid en het welzijn van zijn werknemers te bevorderen en eventuele risico's op het werk of ter uitvoering van werkzaamheden te verminderen/te beperken. Bij het verhalen van schade op de werkgever dienen ambtenaren een procedure bij de bestuursrechter in te stellen. Niet-ambtenaren moeten hiervoor een civiele procedure instellen bij de kantonrechter.
- > Schadevergoeding eisen tijdens strafzaak tegen andere weggebruiker
Als de bestuurder van het voorrangsvoertuig is aangereden door een andere weggebruiker, kan er tegen de weggebruiker een strafrechtelijke procedure worden ingesteld. Tijdens deze strafrechtelijke procedure kan de bestuurder van het voorrangsvoertuig een schadevergoeding eisen. De rechter besluit of de schadevergoeding wordt toegekend aan de bestuurder van het voorrangsvoertuig.
- > Het verhalen van (rest)schade op de veroorzaker van het ongeval via een civiele procedure
Als de schadevergoeding niet wordt toegekend tijdens een strafrechtelijke procedure of als er geen sprake is van een strafrechtelijke procedure, kan de bestuurder zijn (rest)schade proberen te verhalen op de veroorzaker van het ongeval via een civiele procedure. Als de weggebruiker de veroorzaker is van het verkeersongeval kan dit bijvoorbeeld doordat hij een van de verkeersregels heeft geschonden of het voorrangsvoertuig geen voorrang heeft verleend.
- > Het verhalen van (rest)schade via het Waarborgfonds Motorverkeer
Als laatste mogelijkheid kan men proberen om de (rest)schade vergoed te krijgen via het Waarborgfonds Motorverkeer. Het Waarborgfonds Motorverkeer is er voor mensen die door een ongeluk met een motorvoertuig schade hebben geleden en met die schade niet terecht kunnen bij een verzekeraar. Het Waarborgfonds Motorverkeer dient als vangnet.

“Ik kreeg de informatie dat de weggebruiker een ZZP'er was en een aantal maanden niet heeft kunnen werken vanwege lichamelijke klachten. Ik schrok behoorlijk. Er hangt een zware last boven je.”
Brandweerchauffeur

6. Aanbevelingen

Op basis van de conclusies worden de volgende aanbevelingen voor werkgevers, werknemers en de branches geformuleerd

Werkgevers

- › Stel je op de hoogte van wet- en regelgeving en de implicaties van de zorgplicht
Een werkgever dient op de hoogte te zijn van wet- en regelgeving voor het vakgebied waarin men functioneert.
- › Heb als werkgever een goed overzicht van je zorgplicht
De werkgever dient een goed overzicht te hebben van de zorgplicht die hij heeft tegenover zijn werknemers. Verantwoordelijkheden naar werknemers worden op deze manier helder. Er dient een effectief plan te worden opgesteld om als werkgever te voldoen aan de zorgplicht.
- › Geef voorlichting aan werknemers over juridische aspecten
Instrueer werknemers over juridische procedures en verantwoordelijkheden. Wanneer wet- en regelgeving wijzigt, dient de werkgever deze wijzigingen door te lopen met werknemers. De voorlichting is gericht op het informeren van werknemers.
- › Zorg voor adequate opleidingen op het gebied van rijden met optische en geluidssignalen
De werkgever is verantwoordelijk voor de training en opleiding van werknemers. Deze training en opleiding dienen werknemers in staat te stellen om hun werkzaamheden veilig en verantwoord uit te kunnen voeren.
- › Zorg voor een open bedrijfscultuur
Het is belangrijk dat er een bedrijfscultuur heerst waarin werknemers de mogelijkheid krijgen om een verzoek bij de werkgever in te dienen met betrekking tot aanvullende trainingen en/of opleidingen, als zij daar behoefte aan hebben.

Werknemers

- › Stel je op de hoogte van wet- en regelgeving
Werknemers hebben een eigen verantwoordelijkheid als het gaat om het op de hoogte blijven van relevante wet- en regelgeving ten aanzien van de functie die zij beoefenen. De werknemers dienen met betrekking tot hun vakgebied kennis en informatie te vergaren als het gaat om juridische aspecten. Het gaat daarbij onder andere om het feit dat de bestuurder primair juridisch verantwoordelijk is als er een aanrijding plaatsvindt, alsmede het feit dat het naleven van de gedragsregels in de brancherichtlijn geen garantie geeft om een strafrechtelijk proces te voorkomen.
- › Verzoek om training en/of opleiding indien dit onvoldoende is
De werknemer zou als hij van mening is dat hij onvoldoende is opgeleid, dit bij de werkgever moeten aangeven. Onvoldoende training als argument beschermt namelijk niet in een strafrechtelijk proces.

Branches

- › Zorg voor actuele brancherichtlijnen
Ondanks het feit dat brancherichtlijnen geen formele juridische status hebben, worden ze in de rechtszaak betrokken bij de beoordeling van het gedrag van de bestuurder van het voorrangsvoertuig. Het is daarom essentieel dat deze brancherichtlijnen actueel zijn en aansluiten bij de praktijk.



> Organiseer voorlichting over juridische aspecten

Gelet op de onbekendheid met de juridische problematiek bij de werkgevers en werknemers binnen de verschillende hulpdiensten is het van belang dat er goede voorlichting wordt gegeven over juridische aspecten bij de uitoefening van de taak. Gelet op de specialistische aard van deze voorlichting is het aan te bevelen deze op centraal niveau te organiseren. De branches kunnen hier een belangrijke rol in spelen. Het doel van deze voorlichting is de kennisoverdracht over de juridische consequenties waaraan men blootgesteld kan worden als bestuurder van een voorrangvoertuig. Op deze wijze wordt de branche als geheel uniform geïnformeerd over de strafrechtelijke en civielrechtelijke consequenties/ procedures.

Begrippenlijst

Ambtenaar en letselprocedure tegen de overheid	Wanneer een werknemer van mening is dat niet alle schade wordt vergoed door de werkgever kan er een procedure worden ingesteld. Bij het verhalen van restschade op de werkgever dienen medewerkers van de brandweer, politie en de ambulancesector zover niet geprivatiseerd een procedure bij de bestuursrechter in te stellen.
Brancherichtlijnen	Brancherichtlijnen zijn richtlijnen over het rijden met optische en geluidssignalen. Deze richtlijnen worden door de branches die rijden met voorrangvoertuigen opgesteld. In de brancherichtlijn zijn afspraken rondom het rijden met optische en geluidssignalen nader uitgewerkt. De brancherichtlijn is formeel geen wet- en regelgeving, maar een interne beleidsregel die als maatschappelijke gedragsrichtlijn dient.
Dagvaarding	Schriftelijk document waarin een oproep staat om op een bepaalde dag en tijdstip voor de rechter te verschijnen, die een beschuldiging bevat en een aantal mededelingen.
Delictsomschrijving	De omschrijving van een strafbaar feit.
Eenzijdig ongeval	Een ongeval waarbij alleen het voorrangvoertuig betrokken is.
Formele vragen	Formele vragen gaan over procesmatige zaken, als alle formele vragen bevestigend kunnen worden beantwoord door de rechter kan er over worden gegaan tot de behandeling van de materiële vragen.
In hoger beroep gaan	Wanneer men het niet eens is met de uitspraak van de rechter kan men in beroep gaan.
Materiële vragen	Bij de materiële vragen gaat het erom of het tenlastegelegde is bewezen, of het bewezen verklaarde feit strafbaar is, of de verdachte strafbaar is en zo ja, welke straf of maatregel wordt opgelegd.

Rechtvaardigingsgronden	Een bepaalde situatie waarbij de gedraging weliswaar een strafbaar feit is, maar die haar wederrechtelijk karakter heeft verloren. De gedraging is op dat moment niet langer in strijd met wet- en regelgeving en er is geen sprake van een strafbaar feit. Een rechtvaardigingsgrond kan bijvoorbeeld zijn: 'overmacht in de zin van noodtoestand'.
Schulduitsluitingsgronden	Bij een schulduitsluitingsgrond is de verdachte niet schuldig. De verdachte heeft weliswaar een strafbaar feit gepleegd, maar de verdachte kan op grond hiervan geen straf worden opgelegd. Een schulduitsluitingsgrond kan bijvoorbeeld zijn: 'psychische overmacht'.
Seponeren	Bevoegdheid van de officier van justitie om de zaak niet voor de rechter te brengen, maar te laten rusten (sepot).
Strafbaar feit	Een menselijke gedraging, die valt binnen een delictomschrijving en die wederrechtelijk en aan schuld te wijten is
Voorrangsvoertuig	Een motorvoertuig in gebruik bij hulpdiensten die de voorgeschreven optische en geluidssignalen (blauw zwaailicht, flitslicht of knipperlicht, en tweetonige hoorn) voeren om kenbaar te maken dat zij een dringende taak vervullen.
Zorgplicht	De werkgever dient de veiligheid, gezondheid en het welzijn van zijn werknemers te bevorderen en eventuele risico's op het werk of ter uitvoering van werkzaamheden te verminderen/te beperken.

Voetnoot

1. In verband met de leesbaarheid is in deze kennispublicatie gebruik gemaakt van praktijkgerichte in plaats van de juridisch correcte terminologie.

Relevante websites

www.kenniscentrumvoorrangsvoertuigen.nl

www.infopuntveiligheid.nl

Colofon

Uitgave van Infopunt Veiligheid en het Kenniscentrum

Voorrangsvoertuigen van het Instituut Fysieke Veiligheid, juni 2015

Het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen is de verbindende factor tussen overheden, hulpverleningsdiensten, verkeersveiligheidsorganisaties, opleiders en overige betrokkenen. Het doel is samen te werken aan een veilige, vlotte, voorspelbare en verantwoorde doorstroming van voorrangsvoertuigen in het verkeer. Dit wordt gedaan door informatie, kennis en expertise over voorrangsvoertuigen te verzamelen en te delen met het veld.

Tekst: Karin Groenewegen, Naomi Roos, Linda Wolfs (IFV)

Beeld: Cord Beckmann (PhotoCord), Luke Beens,

Wouter Grentzius (Eye Logic), Hans van Hamersveld (Sqvision) en

William Harthoorn (WH Fotografie).

Coverfoto: IFV; deze is symbolisch bedoeld.

De samenstellers hebben de grootst mogelijke zorg aan de inhoud van deze kennispublicatie besteed. Aan de inhoud van deze kennispublicatie kunnen echter geen rechten ontleend worden en de samenstellers aanvaarden geen enkele aansprakelijkheid die zou kunnen voortvloeien uit de inhoud van deze kennispublicatie.

Instituut Fysieke Veiligheid

Het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV) draagt bij aan een veilige samenleving door het versterken van de veiligheidsregio's en hun partners bij het professionaliseren van hun taken. Wij ontwikkelen en delen relevante kennis, wij hebben expertise voor het verwerven en beheren van gemeenschappelijk materieel en wij adviseren de betrokken besturen. Ons motto hierbij is: signaleren en verbinden.

Infopunt Veiligheid, onderdeel van het IFV, is hét centrale vraag- en informatieloket op het gebied van fysieke veiligheid. Beroepsbeoefenaars kunnen hier hun vragen voorleggen aan vakspecialisten. Dat kan telefonisch, per e-mail of via een webformulier. De toegang tot de informatieservice en informatiebemiddeling is laagdrempelig en kosteloos.

Actuele dossiers

De website www.infopuntveiligheid.nl biedt inzage in een online kennisbank met dossiers die actueel worden gehouden door een redactieteam van kennismakelaars en deskundigen uit de praktijk. U hebt 24 uur per dag toegang tot enkele duizenden kennisdocumenten verdeeld over meerdere kennisgebieden. Een belangrijke kennisbron voor veiligheidsregio's, hulpverleningsdiensten, landelijke, provinciale en gemeentelijke overheden en organisaties in de vitale sectoren.

Instituut Fysieke Veiligheid
Infopunt Veiligheid
Postbus 7010
6801 HA Arnhem
0900 235 112 112 (lokaal tarief)
www.ifv.nl
www.infopuntveiligheid.nl
infopuntveiligheid@ifv.nl

