

Van hulpverlener naar verdachte

*Een onderzoek naar de juridische aspecten van
ongevallen met voorrangsvoertuigen*



Van hulpverlener naar verdachte

Een onderzoek naar de juridische
aspecten van ongevallen met
voorrangsvoertuigen

Versie: 0.2, 19 mei 2015

Instituut Fysieke Veiligheid
Expertisecentrum
Postbus 7010
6801 HA Arnhem
Kemperbergerweg 783, Arnhem
www.ifv.nl
info@ifv.nl
026 355 24 00

Colofon

Opdrachtgever: Instituut Fysieke Veiligheid
Titel: Van hulpverlener naar verdachte. Een onderzoek naar de juridische aspecten van ongevallen met voorrangsvoertuigen.

Uitgevoerd als stageopdracht binnen het programma Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen

Datum: 19 mei 2015
Status: Definitief
Versie: 0.2

Auteurs: mw. N. Roos

Met medewerking van: dhr. W. van Rossum BPM
mw. L. Wolfs BBA

Projectleider: mw. drs. K. Groenewegen - ter Morsche

Review: prof. mr. A.T. Hol
dr. ir. N. Rosmuller
mw. K. Dangermond, MSc MA
mr. E. Bueno
dhr. J. Visser (parket CVOM)
mr. V. Dolderman
dhr. ing. L. de Witte

Stuurgroep: dhr. ing. P. Verhage MCDm, IFV (Vz)
HivP dhr. P. Broer, eMTP, Nationale Politie
dhr. H.J.M. Gubbels, Ambulancezorg Nederland
dhr. M. Straathof, ANWB
dhr. drs. W. Vermeulen, Rijkswaterstaat
dhr. ing. A.W. van de Zande MPS, Brandweer Nederland

Eindverantwoordelijk: dhr. ir. F.S. van der Aart

Managementsamenvatting

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 de veiligheid hierbij te allen tijde in acht genomen te worden. Overige weggebruikers dienen voorrangsvoertuigen voor te laten gaan. Voor bestuurders van voorrangsvoertuigen is er in brancherichtlijnen op hoofdlijnen aangegeven op welke wijze zij verantwoord en veilig kunnen rijden met optische en geluidssignalen. Ook krijgen bestuurders van voorrangsvoertuigen een speciale rijopleiding.

Ondanks de brancherichtlijnen en de rijopleiding kan het gebeuren dat een voorrangsvoertuig betrokken raakt bij een ongeval. Bestuurders van voorrangsvoertuigen voelen zich gesterkt door de brancherichtlijnen en het feit dat zij een taak uitvoeren voor hun werkgever in het kader van het grotere maatschappelijke belang. Het is echter nog maar de vraag in hoeverre deze bestuurders daadwerkelijk beschermd worden door de brancherichtlijnen als zij eventueel voor de rechter komen te staan. Daarnaast kan men zich afvragen hoe het staat met de aansprakelijkheid van de bestuurder voor de ontstane schade en in hoeverre de werkgever daarin een verantwoordelijkheid draagt.

In dit rapport zijn de verschillende juridische aspecten beschreven waar een bestuurder van een voorrangsvoertuig in de nasleep van een ongeval mee te maken kan krijgen. Het gaat daarbij onder andere om:

- > de al dan niet beschermende werking van de brancherichtlijnen.
- > de gerechtelijke procedures.
- > en de vraag in hoeverre de werkgever aansprakelijk kan worden gesteld voor het ongeval waar de bestuurder van het voorrangsvoertuig bij betrokken is.

Hieronder zijn de opgestelde onderzoeksvragen en de bijbehorende antwoorden gegeven.

1. Welke wet- en regelgeving is relevant met betrekking tot voorrangsvoertuigen?

Rondom het thema voorrangsvoertuigen spelen de Wegenverkeerswet (WVW, 1994), de Regeling optische en geluidssignalen (ROGs, 2009), alsmede 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 reguliere weggebruikers te allen tijde wordt gewaarborgd. In de brancherichtlijnen die door de verschillende voorrangsvoertuigdisciplines zijn opgesteld, zijn afspraken rondom het rijden met optische en geluidssignalen nader uitgewerkt. De brancherichtlijnen worden door de Algemene Wet Bestuursrecht aangeduid als beleidsregels. Deze beleidsregels zijn intern geldig en worden gezien als een maatschappelijke gedragsrichtlijn. Ze bieden voorrangsvoertuigbestuurders enerzijds handvaten over gewenst gedrag, en zouden anderzijds ook ongewenst gedrag op de openbare weg moeten beperken.

2. Hoe ziet de strafrechtelijke procedure eruit wanneer een bestuurder van een voorrangsvoertuig een ongeval veroorzaakt?

Als de bestuurder van een voorrangsvoertuig bij een verkeersongeval betrokken raakt en de politie ter plaatste is, wordt er beoordeeld of er sprake is van een vermoedelijk gepleegd strafbaar feit. Als dit zo is wordt gekeken of er een redelijk vermoeden van schuld is bij de bestuurder van het voorrangsvoertuig. Als dit het geval is wordt de bestuurder aangemerkt als verdachte. Het Openbaar Ministerie beoordeelt of er sprake is van een strafbaar feit. Is er geen sprake van een strafbaar feit of zijn er andere redenen om niet te vervolgen dan gaat de officier van justitie over tot het seponeren van de zaak. Hierbij wordt de zaak niet voor de rechter gebracht. Ook kan de officier van justitie besluiten om zelf een straf op te leggen. Dit gebeurt door middel van een strafbeschikking. Dit kan als de maximale straf niet meer dan zes jaar gevangenisstraf is voor het gepleegde feit. Een strafbeschikking kan een geldboete en/of een ontzegging zijn van de rijbevoegdheid. Wanneer er wordt voldaan aan een strafbaar feit, er geen sprake is van een rechtvaardigings- of schulditsluitingsgrond, de officier van justitie niet seponeert of zelf een straf oplegt, dan wordt er overgegaan tot vervolging. Afhankelijk van de ernst van de schuld gaat er een dagvaarding richting de verdachte. Hierbij wordt op basis van formele en materiële vragen onderzocht of de verdachte schuld heeft aan het strafbare feit. Formele vragen gaan over procesmatige zaken. Bij materiële vragen gaat het erom of:

- > het tenlastegelegde feit bewezen is.
- > het bewezen verklaarde feit strafbaar is.
- > de verdachte strafbaar is.

Als bovenstaande materiële vragen met 'ja' kunnen worden beantwoord, bepaalt de rechter welke straf wordt opgelegd. Zowel de verdachte als het Openbaar Ministerie heeft de mogelijkheid om in beroep te gaan wanneer zij het niet eens zijn met de uitspraak van de Rechtbank sector Strafrecht.

3. Welke overwegingen hebben in jurisprudentie een rol gespeeld bij het wel of niet veroordelen/aansprakelijk stellen van bestuurders van voorrangsvoertuigen die bij een verkeersongeval betrokken zijn geweest en welke rol speelt de brancherichtlijn in het bijzonder hierin?

Uit jurisprudentie komen diverse factoren naar voren die een rol hebben gespeeld bij het al dan niet veroordelen/aansprakelijk stellen van de bestuurder van het voorrangsvoertuig. De factoren komen uit de onderzochte jurisprudentie, uiteraard kunnen er nog andere factoren een rol spelen. De factoren die voorkomen in de jurisprudentie zijn:

- > De ernst van het verkeersongeval.
- > De vermijdbaarheid van het verkeersongeval.
- > Het rijgedrag van de bestuurder van het voorrangsvoertuig.
- > De houding en achtergrond van de bestuurder van het voorrangsvoertuig.
- > De kennis en ervaring van de bestuurder van het voorrangsvoertuig.
- > De dringendheid van de uit te voeren taak.

Bij de ernst van het verkeersongeval spelen het letsel/de schade voor slachtoffers en de impact van de bestuurder een rol. Bij de vermijdbaarheid van het ongeval gaat het om de verkeerssituatie, de zichtbaarheid van het voorrangsvoertuig en het rijgedrag van de andere weggebruiker(s). Bij het rijgedrag van de bestuurder van het voorrangsvoertuig wordt voornamelijk gekeken naar de mate van schuld, het naleven van brancherichtlijnen, procedures, protocollen en vrijstellingen. De houding van de verdachte speelt ook een rol, het gaat daarbij bijvoorbeeld om zijn justitieel verleden, de betrokkenheid bij het slachtoffer en spijt dan wel aanpassing van het rijgedrag naar aanleiding van het verkeersongeval. Het aantal jaren rijervaring, de mate van opleiding en de bekendheid met verkeerssituaties

wegen mee waar het gaat om kennis en ervaring van de voorrangsvoertuigbestuurder. Ten slotte houdt de rechter er rekening mee dat de verdachte bezig was met een dringende plicht en/of taak die gericht is op het verlenen van hulp en speelt de prioriteit en aard van de melding een rol.

Bestuurders van voorrangsvoertuigen kunnen zich *nooit* volledig juridisch beschermen, zelfs wanneer ze zich te allen tijde aan de brancherichtlijnen houden. Het is daarnaast belangrijk dat bestuurders van voorrangsvoertuigen de veiligheid van reguliere weggebruikers in het vizier houden. Wanneer de bestuurder van het voorrangsvoertuig bij een verkeersongeval betrokken is, maar zich wel aan de overige bepalingen uit de brancherichtlijnen heeft gehouden (zoals snelheid of gedrag op kruisingen) is het aannemelijk dat de kans op vervolging en veroordeling kleiner is. Het is echter geen garantie dat de bestuurder van het voorrangsvoertuig niet zal worden vervolgd, het ongeval heeft immers plaatsgevonden, waardoor men niet heeft voldaan aan de artikelen 5 en 6 WVV 1994.

Als de bestuurder van een voorrangsvoertuig ervoor zou kiezen om tijdens een spoedrit alle normale verkeersregels te volgen, om zo het risico op een ongeval te beperken is de kans op vervolging uiterst gering. Als de bestuurder van het voorrangsvoertuig het 'nalaten van hulp verlenen ten aanzien van een melding' zou worden verweten is het verweer sterk en vervolging voor dit feit gering. Of men als bestuurder van een voorrangsvoertuig zich in deze positie wil bevinden is een persoonlijke afweging. Ook is het de vraag of de werkgever van de bestuurder met deze keuze akkoord zou gaan. De eigen verantwoordelijkheid en het nemen van risico's blijven behoren bij het beroep als voorrangsvoertuigbestuurder.

4. Hoe is de aansprakelijkheid tussen werkgever en werknemer geregeld bij verkeersongevallen met voorrangsvoertuigen?

Bij de werkgeversaansprakelijkheid moet er onderscheid gemaakt worden tussen particuliere werkgevers en de overheid als werkgever. Particuliere werkgevers hebben een zorgplicht naar hun werknemers. Deze zorgplicht houdt in dat werkgevers veiligheid, gezondheid en het welzijn van werknemers dienen te bevorderen. Risico's op het werk of ter uitvoering van werkzaamheden dienen te worden verminderd en beperkt. In artikel 7:658 Burgerlijk Wetboek is de zorgplicht van de werkgever opgenomen. Hierin staat het begrip schuldaansprakelijkheid centraal. Dit houdt in dat als de werkgever kan bewijzen dat hij geen schuld heeft (hij heeft voldaan aan de zorgplicht) de werknemer zijn eigen schade moet dragen. Ook als werknemers eigen veiligheid, gezondheid of welzijn in gevaar brengen door bewust roekeloos of opzettelijk gedrag komt de werkgever onder zijn aansprakelijkheid uit. De werkgever is op basis van het goed werkgeverschap verplicht om een verzekering af te sluiten voor eventuele schade die werknemers oplopen tijdens de uitoefening van hun werkzaamheden. Heeft de werkgever geen verzekering afgesloten, dan blijft hij aansprakelijk en zal hij de schade van de werknemer moeten betalen.

Als een ambtenaar betrokken is geraakt bij een ongeval, dient hij in eerste instantie een beroep te doen op zijn rechtspositie. Aansprakelijkheid en/of schuld aan de kant van de werkgever is hierbij niet aan de orde. Indien de schade van de ambtenaar niet of niet volledig wordt vergoed vanuit de rechtspositie dan zal hij een partij, bijvoorbeeld de werkgever, aansprakelijk moeten stellen voor zijn schade om een aanvullende schadevergoeding mogelijk te kunnen maken. De werkgeversaansprakelijkheid van de overheid is niet opgenomen in een wet, maar is vastgelegd in een norm van de Centrale Raad van Beroep en is afgeleid van artikel 7:658 BW. De ambtenaar heeft recht op vergoeding van de restschade, tenzij de overheidswerkgever kan aantonen dat hij heeft voldaan aan de zorgplicht of dat de schade in belangrijke mate het gevolg is van opzettelijk of bewust roekeloos handelen van de ambtenaar.

5. Op welke wijze vindt de vergoeding van schade plaats na een verkeersongeval waarbij een voorrangsvoertuig betrokken is?

Er wordt tijdens het verhalen van schade onderscheid gemaakt tussen ambtenaren (overheidswerkgever) en niet-ambtenaren (particuliere werkgever). Medewerkers van de brandweer, politie en niet-geprivatiseerde delen van de ambulancesector worden op basis van wet- en regelgeving gezien als ambtenaren. Medewerkers van geprivatiseerde delen van de ambulancesector zijn civiele werknemers (niet-ambtenaren). Dit onderscheid is van belang, omdat ambtenaren bij een verkeersongeval in eerste instantie aanspraak kunnen maken op vergoedingen op basis van hun rechtspositie.

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

De niet-ambtenaar heeft diverse juridische mogelijkheden om zijn schade te verhalen. Bij eenzijdige ongevallen kan een niet-ambtenaar zijn schade proberen te verhalen op de werkgever of op de wegbeheerder. Bij ongevallen met meerdere voertuigen/personen kan de schade verhaald worden op de veroorzaker van het ongeval of de werkgever. Daarnaast kan een schadevergoeding worden geëist tijdens een strafrechtelijke procedure tegen de andere weggebruiker. Als laatste mogelijkheid kan geprobeerd worden om via het Waarborgfonds Motorverkeer de schade vergoed te krijgen.

Ambtenaren die betrokken zijn geweest bij een ongeval maken in eerste instantie aanspraak op een schadevergoeding op basis van hun rechtspositie. De rechtspositie bepaald hoeveel schadevergoeding de ambtenaar krijgt naar aanleiding van het verkeersongeval. Mocht de rechtspositie niet alle schade vergoeden kan er restschade overblijven. De ambtenaar heeft verschillende juridische mogelijkheden om de restschade te verhalen. Bij eenzijdige ongevallen zijn de juridische mogelijkheden van het verhalen van restschade beperkt. Dit komt met name doordat de overheid geen verzekeringsplicht heeft. De restschade kan mogelijk ook worden verhaald op de wegbeheerder, als het ongeval is ontstaan door bijvoorbeeld een slecht wegdek. Verder kan de ambtenaar bij ongevallen met meerdere voertuigen/personen proberen de restschade te verhalen op de veroorzaker van het ongeval en op de werkgever. Daarnaast kan, net zoals bij niet-ambtenaren, een schadevergoeding worden geëist tijdens een strafrechtelijke procedure tegen de andere weggebruiker. Als laatste mogelijkheid kan geprobeerd worden om via het Waarborgfonds Motorverkeer de schade vergoed te krijgen.

6. Op welke wijze is de juridische aansprakelijkheid geregeld bij verkeersongevallen met voorrangsvoertuigen in Nederland?

Als de bestuurder van het voorrangsvoertuig een ongeval veroorzaakt, is er veelal sprake van een overtreding of misdrijf. De bestuurder, niet zijn werkgever, is zelf primair strafrechtelijk aansprakelijk. De bestuurder van een voorrangsvoertuig kan tijdens de rechtszaak niet aandragen dat hij niet of onvoldoende op de hoogte was van wet- en regelgeving of onvoldoende is opgeleid. De rechter zal dan veelal oordelen dat de bestuurder had moeten weten dat hij niet klaar was om als vakbekwaam bestuurder te functioneren in de praktijk.

De juridische mogelijkheden om schade te verhalen, komen niet te vervallen als de bestuurder van het voorrangsvoertuig strafrechtelijk aansprakelijk is voor het ongeval. Op basis van de zorgplicht kan geprobeerd worden de schade of restschade te verhalen op de werkgever.

Aanbevelingen

Op basis van de conclusies worden de volgende aanbevelingen voor brancheorganisaties, werkgevers en werknemers 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 jegens 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 te doorlopen 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 dient 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. Daarnaast gaat het ook om 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/zij van mening is dat hij/zij onvoldoende is opgeleid, dit bij de werkgever moeten aangeven. Onvoldoende training als argument beschermt namelijk niet in een strafrechtelijk proces.

Brancheorganisaties

- > *Zorg voor actuele brancherichtlijnen*
De rechter toetst tijdens de rechtszaak aan de 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 met name 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.

Inhoud

Managementsamenvatting	3
Inhoud	9
1 Inleiding	11
1.1 Aanleiding	11
1.2 Onderzoeksvragen	12
1.3 Afbakening	13
2 Onderzoeksmethoden	14
2.1 Deskresearch	14
2.2 Interviews	14
2.3 Case studie	15
2.4 Expert judgement	15
3 Wet- en regelgeving voorrangsvoertuigen	16
3.1 Wegenverkeerswet 1994	16
3.2 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990	17
3.3 Regeling optische en geluidssignalen 2009	17
3.4 Brancherichtlijnen	18
3.5 Wet- en regelgeving over voorrangsvoertuigen voor overige weggebruikers	19
4 Strafrechtelijke procedure bij een verkeersongeval	21
4.1 Inleiding	21
4.2 Bepalen of er sprake is van een verdachte	23
4.3 Voorwaarden voor een strafbaar feit	23
4.4 Beslissing tot sepot, strafbeschikking of vervolging	25
4.5 Proces bij de rechtbank	26
4.6 Straffen en maatregelen	29
5 Overwegingen bij de beslissing tot veroordeling en strafmaat	32
5.1 Inleiding	32
5.2 Factoren die (mede) de hoogte van de op te leggen straf bepalen	32
5.3 Cases met optische en geluidssignalen	34
5.4 Cases zonder optische en geluidssignalen	37
5.5 Bevindingen uit de cases en interviews	39
6 Het verhalen van schade bij verkeersongevallen	46
6.1 Het verhalen van schade voor niet-ambtenaren	46
6.2 Het verhalen van schade voor ambtenaren	56
7 Conclusies en aanbevelingen	64
Literatuurlijst	69
Bijlage 1 Definities, begrippen en afkortingen	71

Bijlage 2 Interview vragenlijst	74
Bijlage 3 Rechtvaardigingsgronden	76
Bijlage 4 Schulduitsluitingsgronden	77
Bijlage 5 Sepotgronden officier van justitie	78
Bijlage 6 Referentienummers jurisprudentie	83

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

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 de veiligheid hierbij te allen tijde in acht genomen te worden. Overige weggebruikers dienen voorrangsvoertuigen voor te laten gaan.

Voor bestuurders van voorrangsvoertuigen is er in brancherichtlijnen op hoofdlijnen aangegeven op welke wijze zij verantwoord en veilig kunnen rijden met optische en geluidssignalen. Ook krijgen bestuurders van voorrangsvoertuigen een speciale rijopleiding. Ondanks de brancherichtlijnen en de rijopleiding kan het gebeuren dat een voorrangsvoertuig betrokken raakt bij een ongeval. Deze verkeersongevallen leiden er in een aantal gevallen toe dat tegen de bestuurder van het voorrangsvoertuig een proces-verbaal wordt opgemaakt en hij door het Openbaar Ministerie als verdachte wordt aangemerkt. Hij komt dan in een traject terecht waarin er wordt beoordeeld of de bestuurder van het voorrangsvoertuig onvoorzichtig en/of roekeloos heeft gereden. Een officier van justitie bij het Openbaar Ministerie kan een strafbeschikking tegen de verdachte uitvaardigen of als de gevolgen zeer ernstig zijn de verdachte dagvaarden. De strafzaak wordt dan door een rechter op een zitting beoordeeld.

Bestuurders van voorrangsvoertuigen voelen zich gesterkt door de brancherichtlijnen en het feit dat zij een taak uitvoeren voor hun werkgever in het kader van het grotere maatschappelijke belang. Het is echter nog maar de vraag in hoeverre deze bestuurders daadwerkelijk beschermd worden door de brancherichtlijnen als zij een verkeersongeval veroorzaken. Daarnaast kan men zich afvragen hoe het staat met de aansprakelijkheid van de bestuurder voor de ontstane schade en in hoeverre de werkgever daarin een verantwoordelijkheid draagt.

In 2012 is een onderzoek uitgevoerd naar de juridische positie van voorrangsvoertuigen in het kader van artikel 6 van de Wegenverkeerswet 1994 (Snijders, 2012). Het onderzoek gaat echter niet in op de mogelijke beschermende werking van de brancherichtlijnen en de verantwoordelijkheid van de werkgever. In het huidige onderzoek is voor een bredere focus gekozen. Er worden verschillende juridische aspecten benoemd die aan de orde kunnen komen in de nasleep van een verkeersongeval met een voorrangsvoertuig.

Onder een voorrangsvoertuig wordt in dit rapport verstaan:

Een voorrangsvoertuig is een motorvoertuig in gebruik bij politie, brandweer, diensten voor spoedeisende medische hulpverlening, en andere door Onze Minister aangewezen hulpverleningsdiensten die blauw zwaai-, flits- of knipperlicht en een tweetonige hoorn voert om kenbaar te maken dat zij een dringende taak vervult.

Onder een verkeersongeval wordt in dit rapport verstaan:

Gebeurtenis op een openbare weg, die verband houdt met het verkeer, ten gevolge waarvan schade ontstaat aan objecten en/of letsel bij personen en waarbij minstens één rijdend voertuig is betrokken (SWOV, 2010).

Het doel van dit rapport is om een overzicht te geven van wet- en regelgeving met betrekking tot ongevallen met voorrangsvoertuigen. De strafrechtelijke en civielrechtelijke procedures worden inhoudelijk behandeld en de verhouding tussen werkgever en werknemer staat centraal.

1.2 Onderzoeksvragen

Voor het onderzoek is de volgende onderzoeksvraag opgesteld:

Op welke wijze is de juridische aansprakelijkheid geregeld bij verkeersongevallen met voorrangsvoertuigen in Nederland?

Om deze onderzoeksvraag te beantwoorden zijn de volgende deelvragen geformuleerd:

1. *Welke wet- en regelgeving is van toepassing met betrekking tot voorrangsvoertuigen?*

Bij deze deelvraag wordt onderzocht welke wet- en regelgeving relevant is met betrekking tot voorrangsvoertuigen.

2. *Welke strafrechtelijke procedure wordt er gevolgd als een bestuurder van een voorrangsvoertuig een verkeersongeval veroorzaakt?*

Er wordt onderzocht hoe de strafrechtelijke procedure op hoofdlijnen verloopt. De strafrechtelijke aspecten zijn uitgewerkt in een model. Dit model beschrijft schematisch het verloop van de procedure.

3. *Welke overwegingen hebben in jurisprudentie een rol gespeeld bij het wel of niet veroordelen/aansprakelijk stellen van bestuurders van voorrangsvoertuigen die bij een verkeersongeval betrokken zijn geweest en welke rol speelt de brancherichtlijn in het bijzonder hierin?*

Bij deze deelvraag worden verschillende factoren die een rol kunnen spelen bij een veroordeling benoemd op basis van jurisprudentie. Er wordt ook gekeken in hoeverre brancherichtlijnen meewegen bij het tot stand komen van een uitspraak.

4. *Hoe is de aansprakelijkheid tussen werkgever en werknemer geregeld bij verkeersongevallen met voorrangsvoertuigen?*

Bij deze deelvraag wordt ingegaan op de verhouding tussen werkgever en werknemer. Wat zijn onder andere rechten en plichten van beide partijen en in hoeverre is de werkgever aansprakelijk voor het handelen van de werknemer? Tijdens de beantwoording van deze onderzoeksvraag wordt er gekeken in hoeverre de werkgever verantwoordelijk is voor het opleiden en/of oefenen van zijn of haar werknemers. Ook wordt er gekeken in hoeverre de werkgever tot zijn of haar verantwoording kan worden geroepen wanneer blijkt dat hij

onvoldoende heeft ondernomen voor het opleiden, trainen en oefenen van zijn of haar werknemers.

5. *Op welke wijze vindt de vergoeding van schade plaats na een verkeersongeval waarbij een voorrangvoertuig betrokken is?*

Deze onderzoeksvraag geeft inzicht in de wijze waarop de schade na het verkeersongeval kan worden verhaald. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de overheid als werkgever en particuliere werkgevers. De procedures voor het verhalen van schade zijn verwerkt in twee modellen.

1.3 Afbakening

Het onderzoek richt zich op de juridische consequenties van verkeersongevallen met voorrangvoertuigen in Nederland. In het onderzoek wordt niet alle wet- en regelgeving meegenomen. De wet- en regelgeving die aan bod zal komen in het onderzoek is:

- > Het strafrecht: hierbij wordt er duidelijkheid gegeven over de stappen die plaatsvinden tussen het verkeersongeval, de rol van de Officier van Justitie en de uitspraak van de rechter.
- > Het arbeidsrecht: hierbij wordt er gekeken naar de werkgeversaansprakelijkheid in relatie tot verkeersongevallen met voorrangvoertuigen.
- > Letselschade: hierbij wordt er gekeken hoe bestuurders van voorrangvoertuigen eventuele schade kunnen verhalen op hun werkgever. Bij het verhalen van schade is alleen gekeken naar letselschadeprocedures waarbij er sprake is van een ongeval met een voorrangvoertuig. Letselschadeprocedures waarbij er sprake is van een ongeval op de fiets of te voet zijn buiten beschouwing gelaten in deze rapportage.

In het onderzoek komen alleen de voorrangvoertuigen van de onderstaande hulpdiensten (disciplines) aan de orde:

- > Ambulance
- > Brandweer
- > Politie

De hulpverleningsdiensten hierboven zijn gekozen, omdat zij de drie primaire diensten zijn die in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en in de Regeling optische en geluidssignalen 2009 worden genoemd en de grootste partijen zijn die rijden met optische en geluidssignalen.

2 Onderzoeksmethoden

Het onderzoek is uitgevoerd aan de hand van de volgende onderzoeksmethoden:

- > Deskresearch, het opdoen van kennis en inzicht in wet- en regelgeving.
- > Diepte-interviews met een rechter, een advocaat en een persofficier van justitie. Het doel was om inzicht te krijgen in de factoren die van belang zijn voor het beoordelen van verkeersongevallen ten aanzien van voorrangsvoertuigen.
- > Het analyseren van jurisprudentie op basis van een case studie.
- > Expert judgement, het raadplegen van deskundigen.

De gebruikte onderzoeksmethoden worden hierna kort toegelicht.

2.1 Deskresearch

Door middel van deskresearch is er inzicht verkregen in relevante wet- en regelgeving en richtlijnen die van toepassing zijn op voorrangsvoertuigen. Hierbij is verdieping gezocht in onder andere de Wegenverkeerswet 1994, het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990, de Regeling optische en geluidssignalen 2009 en de brancherichtlijnen van de verschillende disciplines.

Verder is gekeken naar wet- en regelgeving en procedures waar een bestuurder van een voorrangsvoertuig mee te maken kan krijgen in de nasleep van een verkeersongeval. Daarbij is met name gekeken naar de rechtsgebieden Arbeidsrecht, Letselschaderecht en Strafrecht.

2.2 Interviews

Ter aanvulling op de informatie die verkregen is via deskresearch, zijn een aantal diepte interviews gehouden. De volgende personen zijn geïnterviewd vanwege hun kennis en expertise op het gebied van gerechtelijke procedures:

- > mr. A.J. Louter, werkzaam als rechter, rechtbank te Overijssel
- > mr. P.C. Verloop, werkzaam als advocaat bij Plouw, Lodder en Princen advocaten te Rotterdam
- > mr. A.E.M. Doedens, werkzaam als officier van justitie, Openbaar Ministerie te Arnhem.

De interviews zijn uitgevoerd op basis van een vragenlijst met onderwerpen. Tevens was er ruimte voor eigen inbreng van de respondent. De interviewvragenlijst is opgenomen in bijlage 2.

2.3 Case studie

Door middel van een case studie zijn verschillende factoren in beeld gebracht die een rol spelen bij de beoordeling van een verkeersongeval met een voorrangvoertuig door de rechter. Voor relevante jurisprudentie over verkeersongevallen met voorrangvoertuigen is er gebruik gemaakt van de website voor de rechtspraak (www.rechtspraak.nl). Op deze website zijn veel uitspraken gepubliceerd. Door middel van de zoektermen 'voorrangvoertuig', 'optische' en 'geluidssignalen' is een aantal strafrechtelijke uitspraken gevonden bij de Rechtbanken, Gerechtshoven en de Hoge Raad. De cases zijn geselecteerd op basis van datum, feiten en omstandigheden. Ook zijn er cases meegenomen zonder optische en geluidssignalen. Deze cases zijn meegenomen om inzicht te krijgen in hoeverre de strafmaat verschilt van situaties waarbij wel optische en geluidssignalen werden gevoerd ten tijde van het verkeersongeval.

2.4 Expert judgement

Ter aanvulling op de bovenstaande onderzoeksmethodes, zijn drie deskundigen op het gebied van gerechtelijke procedures, strafrecht en letselschaderecht geraadpleegd:

- > mr. E.F. Bueno, voormalig vice-president van de rechtbank Midden-Nederland en oud (verkeers)officier van justitie
- > mr. V. Dolderman, letselschadeadvocaat bij AHL Advocaten
- > dhr. J. Visser, Beleidsadviseur bij Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM).

3 Wet- en regelgeving voorrangsvoertuigen

In dit hoofdstuk worden de relevante wet- en regelgeving en richtlijnen ten aanzien van voorrangsvoertuigen beschreven. Er wordt nader ingegaan op de Wegenverkeerswet 1994, het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, de Regeling optische en geluidssignalen 2009 en de brancherichtlijnen.

3.1 Wegenverkeerswet 1994

De Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) vormt het wettelijk kader voor het wegverkeer/weggebruikers in Nederland. Voor bestuurders van voorrangsvoertuigen die betrokken zijn geraakt bij een verkeersongeval, zijn de artikelen 5 en 6 van de WVW 1994 de basis. Het verschil tussen artikel 5 en 6 is dat bij artikel 5 de schuld wordt verondersteld, terwijl bij artikel 6 de schuld moet worden bewezen. Beide artikelen worden hieronder toegelicht.

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.

Dit artikel houdt in dat men andere weggebruikers niet in gevaar mag brengen of hinderen. Wie dat toch doet is 'fout' en in overtreding. Het artikel geldt ook voor voorrangsvoertuigen.

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.

Dit artikel houdt in, dat geen enkele verkeersdeelnemer zich zodanig mag gedragen, dat het aan zijn schuld te wijten is, dat hij een verkeersongeval veroorzaakt waardoor een ander wordt gedood of (zwaar) letsel oploopt. Het zwaartepunt is, anders dan bij artikel 5, gelegen in de *mate* van "schuld". Juridisch wordt gesproken over "grove schuld". Grove schuld is een verzamelbegrip voor schuld. Er moet *tenminste* aanmerkelijk onoplettend, onvoorzichtig of onachtzaam zijn gereden. Daardoor moet een ongeval zijn veroorzaakt en als gevolg van dat ongeval moet een ander zijn gedood of (zwaar) letsel hebben opgelopen.

De zwaarste vorm van "grove schuld" is roekeloosheid. Wanneer sprake is van *tenminste* aanmerkelijke onoplettend, onvoorzichtig of onachtzaam verkeersgedrag, is niet in algemene

bewoordingen te zeggen. Wel kan worden opgemerkt, dat het om meer gaat dan alleen maar 'fout' zijn, zoals bij artikel 5. Het overtreden van artikel 6 is een misdrijf.

Het verschil tussen artikel 5 en 6 ligt in de *mate* van schuld. Voor artikel 6 komt daar dan nog als extra eis bij, dat als gevolg van het ongeval een ander moet zijn gedood of (zwaar) letsel hebben opgelopen. Anders geformuleerd: wie handelt in strijd met artikel 6 overtreedt ook artikel 5. Het omgekeerde geldt niet.

3.2 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990

Het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990) is een uit de Wegenverkeerswet 1994 voortvloeiende Algemene Maatregel van Bestuur waarin staat beschreven welke verkeersregels en verkeerstekens van toepassing zijn in Nederland.

In artikel 29 van het RVV 1990 is bepaald dat bestuurders van motorvoertuigen in gebruik bij politie, brandweer, diensten voor spoedeisende medische hulpverlening en andere door Onze Minister aangewezen hulpverleningsdiensten blauw zwaai-, flits- of knipperlicht en een tweetonige hoorn voeren om kenbaar te maken dat zij een dringende taak vervullen.

Het voertuig moet in gebruik zijn bij de hulpdiensten zelf, een particuliere personenauto valt hier niet onder. Een voertuig van de hulpdiensten is *alleen* een voorrangsvoertuig op het moment dat de voorgeschreven optische en geluidssignalen worden gevoerd.

In artikel 91 van het RVV 1990 staat dat bestuurders van voorrangsvoertuigen mogen afwijken van de voorschriften in het reglement mits dit vereist is voor de uitvoering van hun dringende taak/plicht. De bestuurder van het voorrangsvoertuig kan desondanks strafrechtelijk en civielrechtelijk aansprakelijk worden gesteld als hij een ongeval veroorzaakt en draagt een eigen verantwoordelijkheid ten aanzien van het besturen van een voorrangsvoertuig.

3.3 Regeling optische en geluidssignalen 2009

De regels voor het gebruik van optische en geluidssignalen zijn opgenomen in de Regeling optische en geluidssignalen 2009 (ROGs 2009). In deze regeling is beschreven dat brandweer, politie, diensten voor spoedeisende medische hulpverlening en overige aangewezen diensten optische en geluidssignalen mogen voeren. Een overzicht van alle aangewezen diensten is te vinden in artikel 1 ROGs 2009.

De hierboven genoemde diensten zijn volgens artikel 4 ROGs 2009 verplicht om personen die een voorrangsvoertuig gaan besturen instructie te geven over de volgende zaken:

- > Wat de strafrechtelijke en civielrechtelijke gevolgen van het direct of indirect veroorzaken van schade of letsel tijdens de rit zijn;
- > Wat het gedrag en de reactie van weggebruikers kunnen zijn wanneer zij geconfronteerd worden met optische en geluidssignalen;
- > Wat het gewenste rijgedrag is;
- > En wat de effecten van een hoge rijnsnelheid zijn op de remweg, het reactievermogen, de letselernst en de responstijd.

3.4 Brancherichtlijnen

In artikel 3 ROG's 2009 staat beschreven dat politie, brandweer en diensten voor spoedeisende medische hulpverlening ieder een richtlijn moeten opstellen met betrekking tot de werkzaamheden en omstandigheden waarin van optische en geluidssignalen gebruik mag worden gemaakt. In de brancherichtlijn moeten in ieder geval de volgende onderdelen zijn opgenomen:

- > De branche specifieke criteria waaronder met de optische en geluidssignalen mag worden gereden, ter nadere invulling van de dringende taak.
- > De prioritering van de meldingen en de rol die de meldkamer speelt bij het verlenen van toestemming om met de optische en geluidssignalen te mogen rijden.
- > Het branche specifieke gedrag van de bestuurder.
- > De vaardigheden van de bestuurder.
- > De opleiding van de bestuurder.
- > De manier waarop de vaardigheden van de bestuurder actueel en op peil worden gehouden.

Onderstaande tabel geeft aan onder welke omstandigheden en prioriteiten de drie disciplines gebruik mogen maken van optische en geluidssignalen (IFV, 2012).

Discipline	Prioriteit	Signalen
<i>Ambulance</i>	A1-inzet: dringende taak	Alle signalen: voorrangsvoertuig
	A2-inzet: geen sprake van direct levensgevaar, wel spoedinzet	Uitsluitend na verzoek aan de meldkamer wordt toestemming gegeven voor alle signalen: voorrangsvoertuig
	B-inzet: niet spoedeisend	Geen signalen: geen voorrangsvoertuig, wel vrijstellingen
<i>Brandweer</i>	Prioriteit 1: dringende taak	Alle signalen: voorrangsvoertuig
	Prioriteit 2: spoedinzet, niet direct sprake van een dringende taak	Geen signalen: geen voorrangsvoertuig, wel vrijstellingen
	Prioriteit 3: niet direct noodzaak om ter plaatse te gaan	Geen signalen: geen voorrangsvoertuig
<i>Politie</i>	Prioriteit 1: dringende taak	Alle signalen: voorrangsvoertuig
	Prioriteit 2: spoedinzet, niet direct sprake van een dringende taak	Geen signalen: geen voorrangsvoertuig, wel vrijstellingen
	Prioriteit 3: niet direct noodzaak om ter plaatse te gaan	Geen signalen: geen voorrangsvoertuig, wel vrijstellingen

Tabel 1. Prioriteit van de inzet en het gebruik van signalen per discipline

In de tabel wordt steeds gesproken over “signalen”. Het voeren van alleen zwaailicht maakt het bestuurde voertuig *géén* voorrangsvoertuig.

In de Regeling optische en geluidssignalen 2009 staat ook beschreven welke eisen ten aanzien van de snelheid van het voorrangsvoertuig moeten worden opgenomen in de brancherichtlijn. Deze eisen zijn:

- > Het negeren van een rood verkeerslicht gebeurt met een snelheid van maximaal 20 kilometer per uur.
- > Een vluchtstrook wordt bereden met een snelheid van maximaal 20 kilometer per uur boven de snelheid van het verkeer op de rijbaan, met een snelheid van maximaal 80 kilometer per uur. Wanneer de snelheid van het andere verkeer lager is dan 30 kilometer per uur, mag op de vluchtstrook maximaal 50 kilometer per uur worden gereden.
- > De rijbaan wordt bereden met een snelheid van maximaal 40 kilometer per uur boven de ter plaatse geldende maximumsnelheid. De politie mag hiervan in overleg met de meldkamer in uitzonderlijke gevallen afwijken.

De richtlijnen van de drie disciplines komen voor een groot deel met elkaar overeen, er zijn ook verschillen. Deze verschillen zitten onder andere in de maximale overschrijding van de toegestane maximumsnelheid. De mate van bescherming die een brancherichtlijn biedt bij een verkeersongeval met een voorrangsvoertuig is uitgewerkt in paragraaf 5.5.

De brancherichtlijnen vallen volgens de Algemene Wet Bestuursrecht onder een besluit van algemene strekking. Beleidsregels zijn bindend als het gaat om handelingen en gedragingen van het bestuursorgaan. De beleidsregels die binnen de organisatie worden gebruikt kunnen ook naar buiten treden wanneer er verwachtingen van deze beleidsregels worden geschept. De brancherichtlijnen van de hulpdiensten zijn interne gedragslijnen die een handvat en tevens een beperking bieden aan bestuurders van voorrangsvoertuigen. Deze gedragslijn treedt ook naar buiten: vanuit de maatschappij worden er verwachtingen gecreëerd van deze gedragslijn. Er mag dus een constante gedragslijn worden verwacht en men mag de disciplines houden aan de constante gedragslijn (Visscher, 2009).

Overige vrijstellingen ambulance, brandweer en politie

De ambulance, brandweer en politie hebben ook vrijstellingen wanneer er niet wordt gereden met optische en geluidssignalen. Zij mogen van bepaalde verkeersregels en verkeerstekens afwijken wanneer dit nodig is voor de uitoefening van de taak. Voorbeelden hiervan zijn dat de ambulance, brandweer en politie zonder optische en geluidssignalen over busbanen en vluchtstroken mogen rijden. Ook mag de politie zonder optische en geluidssignalen harder rijden dan de toegestane maximum snelheid. Maar dan ook geldt: de verkeersveiligheid mag niet in gevaar worden gebracht.

3.5 Wet- en regelgeving over voorrangsvoertuigen voor overige weggebruikers

In artikel 50 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens is bepaald dat weggebruikers een voorrangsvoertuig voor moeten laten gaan.

Artikel 50 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990

Weggebruikers moeten bestuurders van een voorrangsvoertuig voor laten gaan.

Tijdens de rijopleiding van weggebruikers wordt vermeld dat weggebruikers het voorrangsvoertuig voor dienen te laten gaan, maar niet hoe men dit op een veilige en

verantwoorde wijze kan doen. Uit onderzoek blijkt dan ook dat weggebruikers hier moeite mee hebben (IFV, 2012). Tegen de achtergrond van artikel 5 WVV 1994 betekent dit dat de bestuurders van voorrangvoertuigen in de omgang met weggebruikers de nodige voorzichtigheid moeten betrachten.

Er zijn artikelen uit het RVV 1990 die haaks staan op artikel 50 van het RVV 1990. De wetgever stelt in het geval dat als verkeerstekens onverenigbaar zijn met verkeersregels, de verkeerstekens voor gaan (art. 63 RVV 1990). Daarom dienen weggebruikers zich aan de verkeerstekens te houden, ook wanneer zij een voorrangvoertuig voor willen laten gaan. Door rood licht rijden om bijvoorbeeld plaats te maken voor een ambulance is in beginsel strafbaar.

In Europese regelgeving (artikel 34 lid 1 Verdrag inzake het wegverkeer) is vastgelegd dat wanneer weggebruikers een voorrangvoertuig met optische en geluidssignalen zien naderen, er genoeg ruimte moet worden vrijgemaakt op de rijbaan en er indien nodig gestopt moet worden om het voorrangvoertuig voor te laten gaan. Dit artikel is in Nederland vertaald naar artikel 50 RVV 1990.

Artikel 34 lid 1 Verdrag inzake het wegverkeer, Wenen, 08-11-1968 (Europees)

Wanneer een weggebruiker door de bijzondere licht- en geluidssignalen van een voorrangvoertuig voor de nadering van dit voertuig wordt gewaarschuwd dient hij voldoende ruimte op de rijbaan vrij te laten opdat dit voertuig kan doorrijden en hij dient, indien nodig, te stoppen.

4 Strafrechtelijke procedure bij een verkeersongeval

4.1 Inleiding

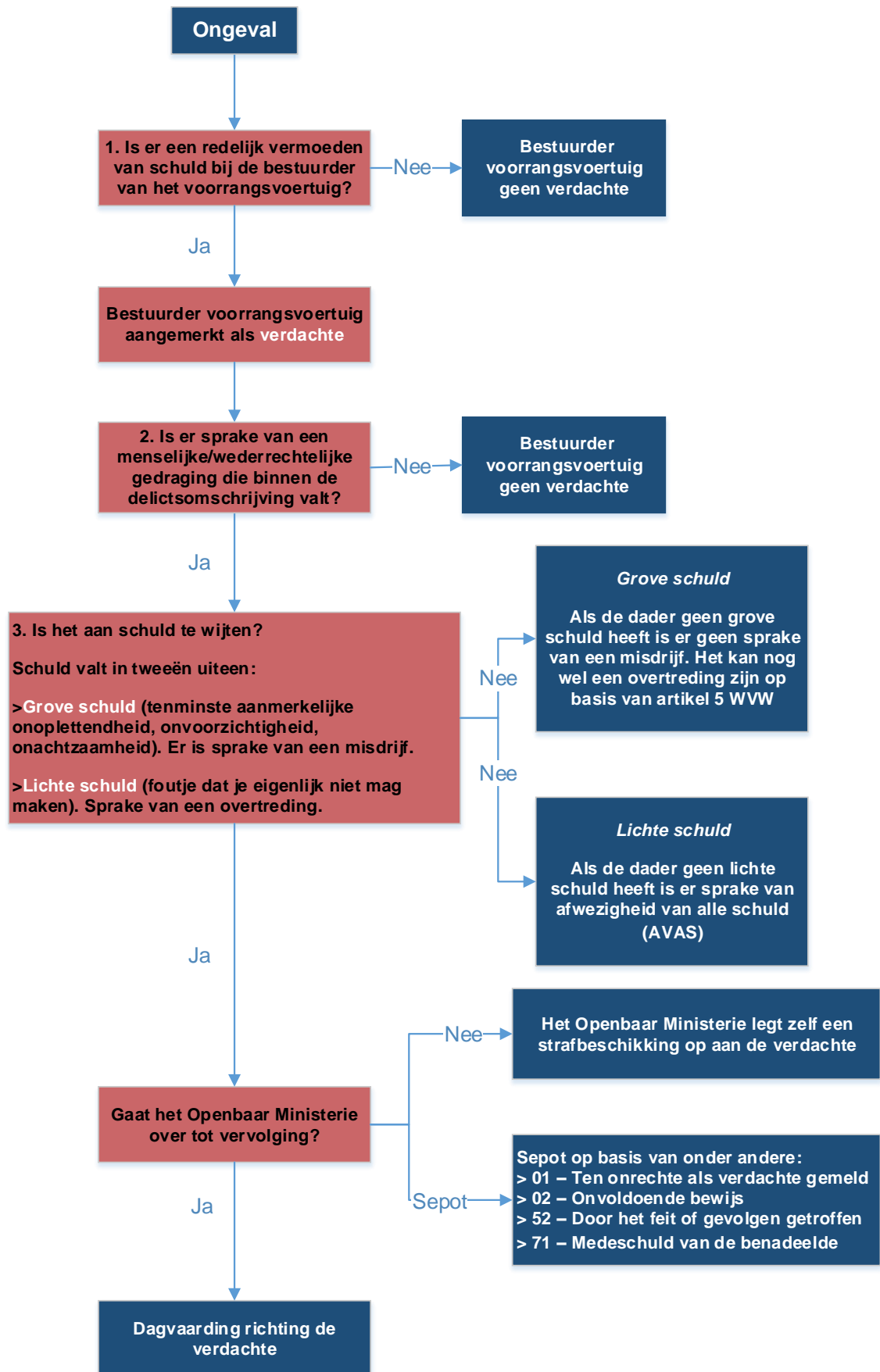
Het strafrecht gaat over strafbare feiten. Deze strafbare feiten worden onderverdeeld in misdrijven en overtredingen.

Bij overtredingen worden relatief lichte straffen opgelegd. Lichte verkeersovertredingen worden vaak administratiefrechtelijk afgedaan via een zogenaamde Muldersanctie. Hierbij wordt een boete van maximaal €405,- of een rijontzegging opgelegd. Lichte overtredingen komen bij voorrangvoertuigen niet of nauwelijks voor, omdat dergelijke artikelen veelal vallen onder de vrijstellingen voor het rijden met optische en geluidssignalen.

Misdrijven zijn ernstige strafbare feiten die zijn opgenomen in het Wetboek van Strafrecht of in de Wegenverkeerswet. Hierbij kan gedacht worden aan het veroorzaken van letsel en/of dood door schuld. Bij misdrijven kan bijvoorbeeld een gevangenisstraf, taakstraf, boete of een rijontzegging worden opgelegd.

Om duidelijkheid te geven over de stappen die er plaatsvinden tussen het verkeersongeval en de uiteindelijke uitspraak van de rechter, is in dit hoofdstuk een model opgenomen. Dit model geeft de strafrechtelijke procedure weer voor een bestuurder van een voorrangvoertuig die betrokken is geraakt bij een verkeersongeval.

Het model is opgedeeld in twee delen. Het eerste deel gaat in op het aanmerken als verdachte, het onderzoek van de politie en de beoordeling van het proces-verbaal door het Openbaar Ministerie. Het Openbaar Ministerie besluit of er sprake is van voldoende bewijs om tot vervolging over te gaan bij de rechtbank of via een OM-strafbeschikking, of dat de zaak wordt geseponeerd. Het tweede deel van het model gaat in op de vervolging van de verdachte bij de rechtbank. Dit deel komt verderop in dit rapport aan bod.



Figuur 1. Model van ongeval tot beslissing sepot, strafbeschikking of vervolging

4.2 Bepalen of er sprake is van een verdachte

Wanneer een bestuurder van een voorrangsvoertuig bij een verkeersongeval betrokken is, en politie ter plaatse komt wordt bepaald of er sprake is van een vermoedelijk gepleegd strafbaar feit. Dit kan bijvoorbeeld zijn het veroorzaken van gevaar en/of schuld aan het ongeval waardoor zwaar lichamelijk letsel/dood is veroorzaakt. Als dit zo is wordt gekeken of er sprake is van een redelijk vermoeden van schuld bij de bestuurder van het voorrangsvoertuig. Als aan beide voorwaarden is voldaan wordt de bestuurder van het voorrangsvoertuig als verdachte aangemerkt en wordt de strafrechtelijke procedure in gang gezet.

Onder een verdachte wordt verstaan: *“iemand tegen wie een redelijk vermoeden van schuld bestaat aan enig strafbaar feit”* (artikel 27 lid 1 Wetboek van Strafvordering).

Als er bij een verkeersongeval sprake is van een ernstige overtreding van de verkeerswetgeving waarbij de verdachte een gevaar heeft veroorzaakt wordt er altijd proces-verbaal opgemaakt op basis van artikel 5 WVV 1994. Wanneer er bij het ongeluk bovendien sprake is van de dood, zwaar lichamelijk letsel of zodanig lichamelijk letsel dat er tijdelijke ziekte of verhindering van normale bezigheden ontstaat wordt er een proces-verbaal opgemaakt op basis van artikel 6 WVV 1994.

4.2.1 Rechten van de verdachte

Als de bestuurder van het voorrangsvoertuig wordt verdacht van een strafbaar feit wordt hij doorgaans aangehouden en meegenomen naar het politiebureau of naar een andere verhoorlocatie om gehoord te worden. Het is dan voor de verdachte belangrijk om te weten wat zijn rechten zijn. Deze rechten zijn:

- > De verdachte heeft het recht om te weten van welk strafbaar feit hij verdacht wordt.
- > De politie heeft het recht om de verdachte vragen te stellen.
 - De verdachte is niet verplicht om te antwoorden als hij dat niet wil (zwijgrecht).
 - De verdachte heeft het recht om vóór het eerste verhoor vertrouwelijk met een advocaat te praten.
- > Als de (hulp)officier van justitie beslist dat de verdachte op het (politie)bureau moet blijven, dan mag de verdachte familie of vrienden bellen om te laten weten dat hij wordt vastgehouden. In sommige gevallen kan de officier van justitie bepalen dat dit tijdelijk nog niet mag.
- > De verdachte mag maximaal drie dagen en 15 uren op het (politie)bureau worden vastgehouden. Is het van belang dat de verdachte langer wordt vastgehouden, dan moet de rechter daarover voor het verstrijken van die tijd beslissen.
- > De verdachte heeft recht op medische zorg, bijvoorbeeld medicijnen of contact met een dokter.
- > De verdachte heeft het recht de processtukken, als die er zijn, in te zien, maar de officier van justitie kan in sommige gevallen bepalen dat dit voorlopig nog niet mag. (Mededeling rechten volwassenen, 2014).

4.3 Voorwaarden voor een strafbaar feit

Als de bestuurder van het voorrangsvoertuig wordt aangemerkt als verdachte, zal nader worden onderzocht in hoeverre er sprake is van een strafbaar feit. Hieronder wordt het begrip 'strafbaar feit' omschreven. De voorwaarden die van belang zijn om te kunnen spreken van een strafbaar feit zullen daarna worden toegelicht.

Een strafbaar feit is: *“een menselijke gedraging, die valt binnen een delictsomschrijving en die wederrechtelijk en aan schuld te wijten is”* (Starrenburg & de Graaf, 2010).

Er zijn drie factoren die bepalen of er sprake is van een strafbaar feit:

1. Menselijke gedraging die binnen de delictsomschrijving valt.
2. Gedraging is wederrechtelijk.
3. Schuld.

1. Menselijke gedraging die binnen de delictsomschrijving valt

De persoon in kwestie heeft een gedraging verricht. De menselijke gedraging kan bestaan uit het doen of nalaten van een handeling. Hierbij kan er gedacht worden aan te hard rijden in het verkeer (iemand verricht een bepaalde handeling, dit is strafbaar) of het nalaten van hulp verlenen (iemand doet juist iets niet, dit kan ook strafbaar zijn). De menselijke gedraging dient te vallen binnen de delictsomschrijving. De delictsomschrijving beschrijft welke gedragingen als strafbaar worden getypeerd. Deze strafbare gedragingen zijn onder andere uitgewerkt in het Wetboek van Strafrecht. Het is van belang dat een delictsomschrijving wettelijk is vastgelegd. Een feit is namelijk pas strafbaar wanneer het strafbaar is gesteld. Dit vloeit voort uit het legaliteitsbeginsel, conform artikel 1 lid 1 Wetboek van Strafrecht.

2. Gedraging is wederrechtelijk

Wanneer een gedraging wederrechtelijk is, dan is deze gedraging in strijd met het recht. Wanneer de verdachte voldoet aan de delictsomschrijving, kan er geconcludeerd worden dat hij of zij in strijd handelt met het recht. Hier bestaat echter één uitzondering voor: ‘beroep op een rechtvaardigingsgrond’. De handeling van de verdachte is normaal gesproken een strafbaar feit. 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.

Uit jurisprudentie blijkt dat er in sommige gevallen bij een verkeersongeval met een voorrangsvoertuig beroep wordt gedaan op een rechtvaardigingsgrond: overmacht in de zin van noodtoestand. Dit is hieronder uitgewerkt. Overige rechtvaardigingsgronden zijn niet opgenomen aangezien deze in de praktijk nauwelijks voorkomen. Alle rechtvaardigingsgronden zijn opgenomen in bijlage 3.

> Overmacht in de zin van noodtoestand

Bij een situatie waarin sprake is van overmacht in de zin van noodtoestand, moet iemand een keuze maken tussen twee plichten die met elkaar botsen. Deze twee botsende plichten bestaan uit de verplichting om wet- en regelgeving na te leven en de maatschappelijke plicht. Als deze maatschappelijke plicht zwaarder weegt kan er mogelijk een succesvol beroep worden gedaan op overmacht in de zin van noodtoestand. Er moet wel sprake zijn van acute nood. Tevens is er ook sprake van overmacht als de gedraging wordt veroorzaakt door iets dat buiten iemand zijn of haar macht ligt. Bijvoorbeeld: men rijdt in het verkeer en een bestuurder botst van achter tegen een auto op, waardoor deze auto tegen de voorligger botst en de persoon letsel oploopt. Bij deze vorm van overmacht is er geen sprake van botsende plichten.

3. Schuld

Bij verkeersongevallen speelt de schuldvraag een doorslaggevende rol. Schuld wordt in het strafrecht gedefinieerd als: *“de aanmerkelijke mate van verwijtbare onvoorzichtigheid”*. De verdachte moet een verwijt kunnen worden gemaakt dat hij onvoorzichtig is geweest. Hieronder wordt ingegaan op de verschillende onderdelen van het begrip ‘schuld’.

Ten eerste dient de gedraging aan schuld te wijten te zijn. De verdachte moet een verwijt kunnen worden gemaakt, de menselijke gedraging moet aan de verdachte toe te rekenen

zijn. Er is sprake van verwijtbaarheid wanneer er geconcludeerd kan worden dat verdachte anders had kunnen handelen maar dit niet heeft gedaan. Daarnaast moet de onvoorzichtigheid verwijtbaar zijn. Bij verkeersongevallen valt het begrip schuld in tweeën uiteen, namelijk lichte schuld en grove schuld.

Lichte schuld

Hierbij kan gedacht worden aan een kleine fout die je eigenlijk niet mag maken. Bij lichte schuld is er sprake van een overtreding. Als er geen verwijt te maken valt aan de verdachte met betrekking tot lichte schuld, dan is er sprake van afwezigheid van alle schuld.

Grove schuld

Bij grove schuld is er sprake van een misdrijf. Van grove schuld wordt gesproken als de verdachte tenminste aanmerkelijke onvoorzichtigheid, onoplettendheid of onachtzaamheid kan worden verweten. De zwaarste vorm van grove schuld is de roekeloosheid.

Als er geen verwijt valt te maken aan de verdachte met betrekking tot grove schuld, dan is er *geen* sprake van een misdrijf. Let op: in dit geval kan er nog wel sprake zijn van een overtreding.

De verdachte kan een beroep doen op een schulduitsluitingsgrond. Mocht dit beroep succesvol zijn dan is de verdachte niet schuldig. Uit jurisprudentie blijkt dat er beroep is gedaan op onderstaande schulduitsluitingsgrond bij een verkeersongeval met een voorrangsvoertuig. Overige schulduitsluitingsgronden zijn niet meegenomen aangezien deze in de praktijk nauwelijks voorkomen. Alle schulduitsluitingsgronden zijn opgenomen in bijlage 4.

> *Psychische overmacht*

Bij situaties van psychische overmacht wordt de persoon door een acute van buiten komende psychische drang of kracht gedwongen om een bepaalde handeling te verrichten. Tegen deze drang of kracht kan geen psychische weerstand worden geboden. Bijvoorbeeld: een bestuurder van een voorrangsvoertuig ontvangt een melding van een middelbrand in een woning. Tijdens de rit wordt er vermeld dat er kinderen bij de woningbrand betrokken zijn. Hierdoor wordt de stress en druk van de bestuurder van het voorrangsvoertuig zo hoog dat de drang ontstaat om sneller te rijden. Hierdoor kan de bestuurder van het voorrangsvoertuig eerder hulp verlenen bij het incident.

4.4 Beslissing tot sepot, strafbeschikking of vervolging

Het Openbaar Ministerie beoordeelt na het onderzoek of er sprake is van een strafbaar feit. Na deze beoordeling wordt er besloten of er wordt overgegaan tot sepot, een strafbeschikking of vervolging van de zaak. 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. Relevante sepotgronden ten aanzien van verkeersongevallen met voorrangsvoertuigen worden hieronder beschreven¹. Alle sepotgronden zijn opgenomen in bijlage 5 (Sepotgronden officier van justitie, 2009).

De meest voor de hand liggende sepotgronden die van belang kunnen zijn voor bestuurders van voorrangsvoertuigen worden hieronder uitgewerkt en toegelicht:

¹ Voor de totstandkoming van deze paragraaf is medewerking verleend vanuit het Openbaar Ministerie te Arnhem door de persofficier van justitie mr. A.E.M. Doedens. De nadruk in deze paragraaf ligt op algemene informatie over sepotgronden. Deze feiten en gegevens zijn gebaseerd op een algemeen en inleidend gesprek en zijn losgekoppeld van enige strafzaak.

Sepotgrond 01 - Ten onrechte als verdachte vermeld

Deze sepotgrond wordt gebruikt voor die gevallen waarin de betrokkene in eerste instantie werd aangemerkt als verdachte, maar waarbij achteraf door onderzoek voldoende aannemelijk is geworden dat de verdachte onschuldig is. In deze situatie komt het oorspronkelijke vermoeden van schuld geheel te vervallen.

Sepotgrond 02 – Onvoldoende bewijs

Bij deze sepotgrond is er sprake van onvoldoende wettig bewijs om over te gaan tot vervolging van de bestuurder van het voorrangvoertuig.

Sepotgrond 02 kan pas aan de orde zijn nadat is gebleken dat er geen grond bestaat voor sepotgrond 01. De officier van justitie is dus verplicht om eerst na te gaan of de betrokkene terecht als verdachte is aangemerkt voordat eventueel kan worden overgegaan op een sepot wegens gebrek aan bewijs.

Sepotgrond 52 – Door het feit of gevolgen getroffen

Deze sepotgrond kan worden gebruikt als de bestuurder zelf zware gevolgen van het verkeersongeval heeft ondervonden waardoor vervolging niet meer gepast is. Onder deze gevolgen kunnen onder meer worden begrepen: psychisch of lichamelijk letsel, ontslag of andere tuchtrechtelijke maatregelen.

Sepotgrond 71 – Medeschuld van benadeelde

Deze sepotgrond kan aan de orde zijn als degene die is aangereden medeschuld heeft aan het verkeersongeval door bijvoorbeeld zelf roekeloos gedrag te vertonen.

4.4.1 Strafbeschikking door het Openbaar Ministerie

De officier van justitie kan via de zogenaamde OM-afdoening een strafbeschikking uitvaardigen voor overtredingen en misdrijven waarop niet meer dan 6 jaar gevangenisstraf is gesteld. Met de strafbeschikking kan de officier van justitie zelf een straf opleggen die kan bestaan uit een geldboete en een ontzegging van de rijbevoegdheid voor maximaal zes maanden. Gaat de bestrafte (de verdachte wordt bestraft na het uitvaardigen van een strafbeschikking) niet binnen veertien dagen in verzet tegen de strafbeschikking dan wordt deze onherroepelijk. Als de officier van justitie met de strafbeschikking een taakstraf, een rijontzegging of een aanwijzing betreffend het gedrag wil uitvaardigen, dan moet de verdachte eerst gehoord worden. Hier dient een raadsman bij aanwezig te zijn. Daarnaast moet de verdachte verklaren bereid te zijn de straf te voldoen of zich aan de aanwijzing te houden (Artikel 257c Wetboek van Strafvordering). Als uitzondering geldt een geldboete tot maximaal 2000 euro. Deze geldboete kan worden opgelegd zonder dat de verdachte is gehoord. Vindt de officier van justitie de overtreding of het misdrijf van zodanige aard dat deze niet via een strafbeschikking moet worden afgedaan, dan zal de verdachte worden gedagvaard en wordt de zaak voorgelegd aan een rechter.

4.5 Proces bij de rechtbank

Als het Openbaar Ministerie besloten heeft om vervolging in te stellen, wordt de verdachte gedagvaard. De zaak wordt behandeld door een of meer rechters binnen de sector Strafrecht. Hierbij wordt op basis van de zogenaamde formele en materiële vragen getoetst of de verdachte schuld heeft aan het gepleegde feit. Formele vragen gaan over de 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. Bij de materiële vragen gaat het erom of het ten laste gelegde feit is bewezen, of het bewezen verklaarde feit strafbaar is, of de verdachte strafbaar is en zo ja, welke straf of maatregel

wordt opgelegd. Als de verdachte en/of het Openbaar Ministerie het niet eens zijn met de einduitspraak van de rechter kan er beroep worden ingesteld bij de Hoge Raad.

Het onderscheid tussen formele en materiële vragen is van belang voor het eventueel opnieuw aanhangig maken van een zaak door de officier van justitie. Hierbij wordt er nogmaals een procedure bij de rechter gestart. Een procedure kan namelijk uitsluitend opnieuw worden gestart als een *formele* vraag met 'nee' wordt beantwoord.

In het model hieronder worden de stappen weergegeven die worden doorlopen tijdens het proces bij de rechtbank.



Figuur 2. Stappen tijdens proces bij de rechtbank

4.5.1 Formele vragen

Er zijn vier formele vragen die de rechter stelt, op basis van artikel 348 Wetboek van Strafvordering. De vragen worden hieronder toegelicht.

Formele vraag 1: Is de dagvaarding geldig?

Het is van belang dat de dagvaarding op rechtsgeldige wijze wordt afgegeven aan de verdachte. Dit houdt in dat de dagvaarding persoonlijk wordt afgegeven aan de verdachte of

wordt bezorgd op het goede adres zodat er geen twijfel mogelijk is dat de verdachte de dagvaarding heeft ontvangen. Op deze wijze stelt de rechtbank vast dat er alles aan is gedaan om de verdachte in kennis te stellen van zijn rechtszaak. Is de dagvaarding niet rechtsgeldig afgegeven dan zal de uitspraak luiden 'nietigheid van de dagvaarding'. Er zal dan opnieuw worden gedagvaard.

Formele vraag 2: Is de rechtbank bevoegd kennis te nemen van de zaak?

Bij deze formele vraag zijn twee aspecten van belang: de absolute- en relatieve competentie. Bij de absolute competentie wordt er gekeken welk type rechter bevoegd is om kennis te nemen van een rechtszaak. De aard, ernst en de omstandigheden waaronder de overtreding of het misdrijf is begaan bepalen de keuze voor behandeling door de kantonrechter of de meervoudige kamer². Als sprake is van een verkeersongeval met doden of zwaargewonden wordt de strafzaak aangebracht bij een meervoudige kamer. Dat geldt ook wanneer de zaak bewijstechnisch complex is of een onvoorwaardelijke gevangenisstraf van meer dan 1 jaar wordt gevraagd. Alle overige zaken worden aan de kantonrechter voorgelegd.

Bij de relatieve competentie wordt gekeken of de rechtbank bevoegd is om kennis te nemen van het ten laste gelegde feit. De hoofdregel is dat de rechtbank bevoegd is als het strafbare feit binnen hun gebied is gepleegd, de verdachte zich in hun gebied bevindt, daar woont, verblijft of zijn laatste bekende woon- of verblijfplaats heeft gehad (art 2. Wetboek van Strafvordering). Wanneer de rechtbank niet bevoegd is, zal de uitspraak 'onbevoegdheid van de rechtbank' zijn.

Formele vraag 3: Is het Openbaar Ministerie (OM) ontvankelijk?

Als blijkt dat de dagvaarding voldoet aan de vereisten en de zaak voor de juiste rechter dient, is het de vraag of het OM de verdachte wel mag vervolgen. Het recht van het OM om de verdachte te vervolgen kan namelijk in een aantal gevallen ontbreken. Het OM is namelijk niet ontvankelijk als het niet het zogenaamde recht tot strafvervolgning heeft. Enkele voorbeelden daarvan zijn: als de verdachte al een keer voor precies hetzelfde feit is vervolgd, als de verdachte al een boete heeft voldaan voor het strafbare feit of als het strafbare feit is verjaard.

Formele vraag 4: Kan de vervolging zonder schorsing worden voortgezet?

De laatste formele vraag is de vraag of er eventuele schorsingsgronden aanwezig zijn. De schorsing van de vervolging komt bij hoge uitzondering voor. Hierbij valt te denken aan een situatie waarbij de beslissing in de strafzaak afhangt van een civielrechtelijke procedure. Als dit het geval is, wordt de strafzitting geschorst (Judex Nederland B.V., 2015).

Als alle vier formele vragen met 'ja' zijn beantwoord, wordt overgegaan tot de behandeling van de inhoudelijke kant van de zaak aan de hand van de materiële vragen.

4.5.2 Materiële vragen

Er zijn vier materiële vragen die de rechter stelt, op basis van artikel 350 Wetboek van Strafvordering. De vragen zijn hieronder beschreven.

Materiële vraag 1: Is het ten laste gelegde feit bewezen?

De rechter bekijkt of het strafbare feit wettig en overtuigend is bewezen. De rechter doet dit op basis van wettige bewijsmiddelen en komt zo tot de vaststelling of een verdachte het ten laste gelegde feit heeft begaan. Kan het feit niet worden bewezen, dan volgt vrijspraak.

² De kantonrechter behandelt zaken van artikel 5 WVV 1994. Een meervoudige kamer bestaat uit ten minste drie rechters en behandelt zaken van artikel 6 WVV 1994.

Materiële vraag 2: Is het bewezen verklaarde feit strafbaar?

Alle strafbare feiten zijn vastgelegd in de wet. Niet alleen in het Wetboek van Strafrecht, maar ook in bijzondere wetten, zoals bijvoorbeeld de Wegenverkeerswet. De wetgever heeft alle strafbare feiten zorgvuldig beschreven. Alleen als de hele omschrijving van het strafbare feit in de tenlastelegging is overgenomen, is er sprake van een strafbaar feit.

Als de rechter vindt dat het ten laste gelegde feit geen strafbaar feit oplevert, omdat het gepleegde feit niet onder een wetsartikel valt, dan zal hij de verdachte ontslaan van alle rechtsvervolging. De verdachte kan dan als de beslissing niet (met succes) is aangevochten, niet meer opnieuw vervolgd worden.

Als er succesvol beroep wordt gedaan op een rechtvaardigingsgrond, bijvoorbeeld overmacht in de zin van noodtoestand zoals beschreven in paragraaf 4.3, zal de rechter het gepleegde feit niet strafbaar vinden. De verdachte wordt dan ontslagen van alle rechtsvervolging.

Materiële vraag 3: Is de verdachte strafbaar?

Deze materiële vraag komt aan de orde wanneer bewezen is dat de verdachte het strafbare feit heeft begaan en deze gedraging strafbaar is op basis van het Wetboek van Strafrecht of Wegenverkeerswet 1994. Tijdens de beantwoording van deze materiële vraag wordt er gekeken naar de strafbaarheid van de verdachte. In hoeverre kan het handelen aan de verdachte worden verweten.

Wanneer de verdachte wordt vervolgd op basis van artikel 6 WVV 1994 en een beroep kan doen op een schulditsluitingsgrond, bijvoorbeeld psychische overmacht dan volgt er vrijspraak. De schuld zoals tenlastegelegd kan niet worden bewezen. Wanneer de verdachte zich niet op een schulditsluitingsgrond kan beroepen gaat de rechter door naar de laatste materiële vraag.

Materiële vraag 4: Welke straf of maatregel moet worden opgelegd ten aanzien van de verdachte?

Deze materiële vraag komt aan de orde wanneer er bewezen is dat de verdachte het strafbare feit heeft begaan, dit feit strafbaar is en de verdachte zich niet kan beroepen op een schulditsluitingsgrond. De rechtbank gaat zich beraden over de straf of maatregel die aan de verdachte wordt opgelegd. De rechter doet vrijwel meteen uitspraak, aangezien deze zaken minder complex zijn. De meervoudige kamer doet na veertien dagen uitspraak in de rechtszaak van de verdachte (Judex Nederland B.V., 2015).

4.6 Straffen en maatregelen

Bij het opleggen van een straf of maatregel heeft het landelijk overleg van voorzitters en strafsectoren (LOVS) van gerechtshoven en rechtbanken destijds besloten om voor veelvoorkomende delicten uitgangspunten te formuleren. In deze uitgangspunten wordt een indicatie gegeven van de strafmaat bij overtreding van artikel 6 WVV 1994. Er wordt enerzijds gekeken naar de mate van schuld/verwijtbaarheid en anderzijds naar de ernst van het letsel.

Bijzondere omstandigheden worden door de rechter mee genomen tijdens de beoordeling van de strafzaak. Mede op basis van de geldende jurisprudentie wordt door de rechter beoordeeld of sprake is van een misdrijf van artikel 6 WVV 1994 of van een overtreding van artikel 5 WVV 1994. Uitgangspunt daarbij is dat de verkeersveiligheid niet in gevaar mag worden gebracht. Ook niet door een bestuurder van een voorrangvoertuig.

Wegenverkeerswet 1994

Art. 6 WVV1994 veroorzaken verkeersongeval				
LOVS: 27-5-2005, 31-10-2008, 22-11-2013				
Gevolgen slachtoffer	Alcoholgebruik	Wegpiraterij Roekeloos rijden	Grove verkeersfout	Aanmerkelijke verkeersfout
Lichamelijk letsel, tijdelijke ziekte	Geen alcohol	2 mnd gs ov 1 jr OBM	90 uur taakstraf 6 mnd OBM	€ 1.000,-- 3 mnd OBM
	Alcohol < 570	6 mnd gs ov 2 jr OBM	160 uur taakstraf 18 mnd OBM	90 uur taakstraf 9 mnd OBM
	Alcohol > 570	7 mnd gs ov 3 jr OBM	3 mnd gs ov 2 jr OBM	120 uur taakstraf 18 mnd OBM
Zwaar lichamelijk letsel	Geen alcohol	4 mnd gs ov 2 jr OBM	160 uur taakstraf 1 jr OBM	90 uur taakstraf 6 mnd OBM
	Alcohol < 570	8 mnd gs ov 3 jr OBM	6 mnd gs ov 2 jr OBM	160 uur taakstraf 18 mnd OBM
	Alcohol > 570	24 mnd gs ov 4 jr OBM	7 mnd gs ov 3 jr OBM	3 mnd gs ov 2 jr OBM
Dood	Geen alcohol	8 mnd gs ov 3 jr OBM	6 mnd gs ov 2 jr OBM	240 uur taakstraf 1 jr OBM
	Alcohol < 570	3 jr gs ov 4 jr OBM	12 mnd gs ov 3 jr OBM	6 mnd gs ov 2 jr OBM
	Alcohol > 570	4 jr gs ov 5 jr OBM	24 mnd gs ov 4 jr OBM	7 mnd gs ov 3 jr OBM

Figuur 3. Oriëntatiepunten LOVS-richtlijnen art. 6 Wegenverkeerswet 1994³

Figuur 3 is afkomstig uit de LOVS-richtlijnen⁴ en beoogt niet meer dan een indicatie te geven van de strafmaat bij overtreding van artikel 6 WVV 1994 op basis van het letsel van het slachtoffer en het verkeersgedrag van de dader. De rechter kan in zijn uitspraak van de richtlijnen afwijken, afhankelijk van de omstandigheden van het ongeval (Rechtspraak, 2014).

4.6.1 Maximale straffen en maatregelen

De hoogte van straffen en maatregelen kunnen per situatie en geval verschillen.

> *Gevangenisstraf, geldboete en rijontzegging*

Als de rechter op basis van artikel 6 WVV 1994 veroordeelt, spelen schuld en de gevolgen van het verkeersongeval een belangrijke rol. De straf wordt hoger naarmate de schuld grover en het gevolg ernstiger is. In tabel 2 worden de maximale straffen weergegeven die opgelegd kunnen worden bij overtreding van artikel 6 WVV 1994. De rechter kan beslissen om één van de genoemde straffen op te leggen of een combinatie van straffen (bijvoorbeeld een geldboete en een ontzegging van de rijbevoegdheid).

³ GS OV = gevangenisstraf onvoorwaardelijk
OBM = ontzegging bevoegdheid motorrijtuigen te besturen
⁴ Landelijk Overleg Vakinhoud Strafrecht

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.
Roekeloosheid, indien 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 lichamelijk 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.
Roekeloosheid, indien het een ongeval betreft waardoor een ander lichamelijk 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)

Tabel 2. Overzicht van maximale straffen bij overtreding van artikel 6 Wegenverkeerswet 1994

> *Taakstraf*

Rechters mogen alleen een taakstraf opleggen bij lichte strafbare feiten waarvoor een gevangenisstraf van minder dan 6 jaar kan worden opgelegd. Een taakstraf bestaat uit een werkstraf. Dit zijn vaak werkzaamheden voor niet-commerciële instellingen. Een taakstraf kan gecombineerd worden met een gevangenisstraf of boete. De rechter beslist of iemand een taakstraf krijgt, wat de taakstraf inhoudt en uit hoeveel uren de taakstraf bestaat. De rechter kan een werkstraf opleggen van maximaal 240 uur (Rijksoverheid, 2015).

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 en betekent ook dat geen enkel motorrijtuig meer mag worden bestuurd gedurende de tijd dat de rijontzegging van kracht is.

Bovenstaande straffen en maatregelen gelden in algemene zin. De situatie met een voorrangsvoertuig is een bijzondere situatie. In jurisprudentie is gekeken naar overwegingen van de rechter voor de veroordeling en de hoogte van de strafmaat bij rechtszaken van voorrangsvoertuigenbestuurders. Dit wordt in het volgende hoofdstuk verder uitgewerkt.

5 Overwegingen bij de beslissing tot veroordeling en strafmaat

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op factoren die een rol kunnen spelen in de bepaling of een voorrangsvoertuigbestuurder in geval van een verkeersongeval gestraft moet worden en zo ja, hoe hoog die straf zou moeten zijn. Bepalend is of de voorrangsvoertuigbestuurder schuld heeft of niet, want zonder schuld vindt er geen veroordeling plaats.

In paragraaf 5.2 zijn de factoren beschreven die (mede) de hoogte van de op te leggen straf bepalen. Verder is in paragraaf 5.3 en 5.4 relevante jurisprudentie opgenomen. Er zijn drie cases onderzocht van verkeersongevallen met voorrangsvoertuigen. Er zijn ook twee cases meegenomen waarbij het hulpverleningsvoertuig geen optische en geluidssignalen voerde. Deze cases zijn meegenomen wanneer dit enig inzicht biedt in mogelijke factoren die een rol hebben gespeeld tijdens de gerechtelijke procedure. Bij de cases is gekeken naar de situatie, welke mogelijke factoren een rol hebben gespeeld en tot welke uitspraak de rechter is gekomen.

Er zijn vanuit de rechtspraak negentien openbare vonnissen waarbij bestuurders van voorrangsvoertuigen vervolgd zijn op basis van een strafrechtelijke procedure. Niet iedere bestuurder is hierbij veroordeeld door de rechtbank. Er zijn geen openbare vonnissen gevonden waarbij de discipline 'brandweer' is veroordeeld op basis van het strafrecht. Voor een afspiegeling van de overige disciplines zijn ook minder recente vonnissen meegenomen in het onderzoek. Bijlage 6 bevat een overzicht met referentienummers die verwijzen naar relevante jurisprudentie over verkeersongevallen met voorrangsvoertuigen.

Nadat de cases behandeld zijn, wordt in paragraaf 5.5 één gezamenlijk model van alle gevonden factoren weergegeven en behandeld.

5.2 Factoren die (mede) de hoogte van de op te leggen straf bepalen

Bij de beslissing over de vraag welke straf kan worden opgelegd kijkt de rechter in welke mate er sprake is van straf bepalende factoren. Hieronder worden deze factoren toegelicht (Starrenburg & de Graaf, 2010).

> *Onvoorzichtigheid*

De mate van (aanmerkelijke) onvoorzichtigheid speelt een rol bij het veroordelen van verdachten. (Aanmerkelijke) onvoorzichtigheid is een vereiste om tot veroordeling en strafoplegging te komen. Onvoorzichtigheid wordt getoetst door middel van normen. Dit normatieve begrip heeft betrekking op geldende normen in de maatschappij. Er wordt

een vergelijking gemaakt op basis van hoe een normaal persoon zou handelen in een dergelijke situatie. Op deze manier is vast te stellen hoe onvoorzichtig iemand heeft gehandeld.

> *Zorgvuldigheidseisen*

Door middel van wet- en regelgeving, instructies, regels, afspraken en richtlijnen is duidelijk geworden wat zorgvuldig handelen inhoudt. Wanneer deze regels worden overtreden is er in beginsel sprake van onvoorzichtig handelen. Zo dient het RVV 1990 er voor om regels en richtlijnen te geven aan weggebruikers. Wanneer iemand bijvoorbeeld 140 kilometer per uur rijdt terwijl er een maximale snelheid van 80 kilometer per uur is toegestaan, worden de regels uit het reglement niet nageleefd. Als regel is er dan sprake van onvoorzichtig handelen. De specifieke kennis die iemand bezit speelt een belangrijke rol bij het aspect onvoorzichtigheid. Zo wordt er meer verwacht van een bestuurder van een voorrangsvoertuig dan van een beginnende weggebruiker (Starenburg & de Graaf, 2010).

Men gaat uit van wat redelijkerwijs van een verkeersdeelnemer mag worden verwacht. Van een speciaal getrainde bestuurder (bijvoorbeeld een ambulancechauffeur) wordt meer verwacht (Garantenstellung). Garantenstellung is een juridische term waarmee wordt aangeduid dat er een 'grotere' verantwoordelijkheid rust op de voorrangsvoertuigbestuurder doordat deze een bijzondere positie in het verkeer heeft en beter is opgeleid dan een reguliere weggebruiker. Bestuurders van voorrangsvoertuigen hebben meer inzicht in verkeerssituaties in vergelijking met reguliere weggebruikers en hebben daardoor ook een voorbeeldfunctie.

> *Verwijtbaarheid*

Schuld wordt in het strafrecht gedefinieerd als: "de aanmerkelijke mate van verwijtbare onvoorzichtigheid". Om te spreken van schuld, moet de verdachte verwijtbaar onvoorzichtig zijn. Het is dus niet voldoende dat een verdachte onvoorzichtig is geweest; de onvoorzichtigheid moet de verdachte ook verweten kunnen worden. De mate van verwijtbaarheid bepaalt mede de mate van schuld. Wanneer er succesvol een beroep kan worden gedaan op een schulduitsluitingsgrond ontbreekt de verwijtbaarheid in de definitie 'schuld' en valt er geen schuld aan te rekenen aan de verdachte. Het strafrecht komt pas aan bod als men iemand een verwijt kan maken in de zin dat hij abnormaal heeft gehandeld.

> *Roekeloosheid*

Er is sprake van roekeloosheid als men zich voor het verkeersongeval bewust is geweest of had moeten zijn dat zijn of haar handelswijze een groot risico veroorzaakt. Anders geformuleerd: welbewust een onaanvaardbaar risico nemen.

5.3 Cases met optische en geluidssignalen

Casus 1 – Politie

Een voorrangsvoertuig rijdt in de richting van een kruispunt binnen de bebouwde kom. Het kruispunt is voorzien van verkeerslichten. De bestuurder van het voorrangsvoertuig rijdt door het rode verkeerslicht met een snelheid van 88 kilometer per uur. Op het kruispunt vindt een botsing plaats met een ander motorvoertuig. De tegenpartij heeft zwaar lichamelijk letsel opgelopen en is daardoor tijdelijk niet in staat geweest haar normale bezigheden uit te voeren.

Factoren die een rol speelden bij de beslissing tot veroordeling

In de brancherichtlijnen zijn voorschriften opgenomen over hoe er gehandeld dient te worden bij het rijden door een rood verkeerslicht. Deze brancherichtlijnen geven aan dat bestuurders van een voorrangsvoertuig een rood verkeerslicht mogen passeren met een maximale snelheid van 20 kilometer per uur. De snelheid die de bestuurder heeft gereden was 88 kilometer per uur, waardoor de norm uit de brancherichtlijn is overschreden. Door overschrijding van de snelheid wordt het de bestuurder van het voorrangsvoertuig aangerekend dat het voertuig onachtzaam en onoplettend is bestuurd.

Overwegingen van de rechtbank

Uit deze casus blijkt dat de rechter de volgende overwegingen had. Er worden bijzondere eisen gesteld aan de bestuurder van het voorrangsvoertuig. Zo dient de bestuurder van het voorrangsvoertuig rekening te houden met de veiligheid van overige weggebruikers. Ook dient de veiligheid van het overige verkeer boven alles te worden gesteld. Gehoor geven aan een prioriteit 1-melding is niet voldoende om te spreken van verontschuldigbare onmacht. Tevens dient de bestuurder van het voorrangsvoertuig zich bewust te zijn van zijn 'bijzondere positie' in het verkeer. Er dient rekening gehouden te worden met de mogelijkheid dat overige weggebruikers het voorrangsvoertuig niet tijdig of onvoldoende opmerken. Het rijgedrag van het voorrangsvoertuig dient te allen tijde beheerst te zijn. De bestuurder van het voorrangsvoertuig uit deze casus geeft aan dat hij onvoldoende na- en bijscholing heeft gehad met betrekking tot zijn rijvaardigheid. Verder geeft de bestuurder aan onvoldoende te zijn geïnformeerd over de inhoud van de brancherichtlijn. De rechter geeft aan dat men zich moet houden aan het RVV 1990 en de brancherichtlijn. Ondanks gebrekkige voorlichting vanuit het korps is er een eigen verantwoordelijkheid tot het op de hoogte blijven van geldende wet- en regelgeving met betrekking tot de ambtsuitoefening. De rechter geeft aan rekening te houden met het feit dat de bestuurder van het voorrangsvoertuig zelf getroffen is door de omstandigheden en dat zijn handelingen van belang waren voor de maatschappij door met spoed naar een brandende woning te rijden.

Door de rechtbank is rekening gehouden met aard en ernst van de omstandigheden van het strafrechtelijke feit. Er wordt rekening gehouden met de omstandigheden van de bestuurder van het voorrangsvoertuig, hij is erg getroffen door de gevolgen van het verkeersongeval. Het feit is niet in totaliteit te wijten aan de bestuurder van het voorrangsvoertuig. De tegenpartij is zonder zich bewust te zijn van het feit of de weg vrij was, het kruispunt opgereden. Een automobilist heeft te allen tijde de verplichting om te blijven opletten bij het naderen van een (voorrang)kruising. Dat de bestuurder van het voorrangsvoertuig zijn leven op het spel heeft gezet om anderen te kunnen helpen is tot slot een belangrijke factor waar de rechtbank in deze zaak rekening mee heeft gehouden.

Het oordeel

De bestuurder van het voorrangvoertuig wordt schuldig bevonden aan het strafbare feit, zonder oplegging van een straf of maatregel⁵.

Casus 2 - Ambulance

Een voorrangvoertuig rijdt richting een kruispunt binnen de bebouwde kom. De verkeerssituatie wordt door middel van verkeerslichten geregeld. De snelheid van het voorrangvoertuig is 140 kilometer per uur. De bestuurder van het voorrangvoertuig rijdt door het rode verkeerslicht. Bij het oprijden van het kruispunt komt er een motorvoertuig van links. De bestuurder van het voorrangvoertuig probeert nog te remmen, maar kan een botsing niet voorkomen. De botsing vindt plaats met een snelheid tussen 94 en 114 kilometer per uur. Hierbij is een inzittende (een kind) van het andere motorvoertuig om het leven gekomen.

Factoren die een rol speelden bij de beslissing tot veroordeling

Het voorrangvoertuig reed met een snelheid van ongeveer 140 kilometer per uur. Een rood verkeerslicht mag gepasseerd worden met een maximale snelheid van 20 kilometer per uur. De bestuurder van het voorrangvoertuig heeft de ervaring dat optische en geluidssignalen geen extra veiligheid bieden, omdat maar weinig weggebruikers de geluidssignalen tijdig opmerken. De bestuurder van het voorrangvoertuig wordt het verwijt gemaakt dat hij onvoorzichtig en onachtzaam rijgedrag heeft vertoond. Door de ervaring die de bestuurder van het voorrangvoertuig heeft met reacties van overige weggebruikers en het verkeerslicht dat op rood stond, was er genoeg reden om het kruispunt met lagere snelheid te naderen. In deze rechtszaak speelt de ervaring van de bestuurder van het voorrangvoertuig een grote rol. Er wordt kritisch naar deze ervaring gekeken en hier wordt ook aan getoetst. Deze ervaring is vooral van belang voor de hoogte van de straf.

Overwegingen van de rechtbank

De rechtbank heeft rekening gehouden met aard, ernst en omstandigheden van de situatie waaronder het strafrechtelijke feit is begaan. Ook persoonlijke omstandigheden van de bestuurder van het voorrangvoertuig zijn meegenomen in de beslissing van de rechtbank. De rechtbank verwijt de bestuurder van het voorrangvoertuig dat er onvoorzichtig is gereden. Naar aanleiding van het ongeluk is een kind om het leven gekomen, dit ziet de rechtbank als een zeer ernstig feit. De nabestaanden van het kind is veel leed toegebracht door de situatie die is voorgevallen. De rechtbank houdt rekening met het feit dat de bestuurder van het voorrangvoertuig geen 'gewone automobilist' in het verkeer is. Deze factor is meegenomen in de strafbepaling en geldt als een strafverminderende factor.

Het oordeel

De bestuurder van het voorrangvoertuig krijgt een taakstraf voor de duur van 120 uren opgelegd. Als deze taakstraf niet goed wordt uitgevoerd wordt 60 dagen vervangende hechtenis tenuitvoergelegd. Tevens is een voorwaardelijke ontzegging van de rijbevoegdheid opgelegd voor de duur van 12 maanden, met een proeftijd van 2 jaar⁶.

⁵ Uitspraakgegevens vonnis (RB Arnhem 25 maart 2011, JWR 2011/59).

⁶ Uitspraakgegevens vonnis (RB Arnhem 23 juni 2006, VR 2007, 159).

Een voorrangsvoertuig rijdt in de richting van een kruispunt binnen de bebouwde kom. Het kruispunt is voorzien van verkeerslichten. De bestuurder van het voorrangsvoertuig rijdt door het rode verkeerslicht met een snelheid van ongeveer 81 kilometer per uur. Op het kruispunt vindt een botsing plaats met een ander motorvoertuig. Deze botsing vindt plaats met een snelheid van ongeveer 76 kilometer per uur. De tegenpartij heeft zwaar lichamelijk letsel: twee gebroken ribben en een gebroken borstbeen.

Factoren die een rol speelden bij de beslissing tot veroordeling

Op basis van de vrijstelling mag de politie afwijken van bepaalde verkeersregels en verkeerstekens. Hierbij is het belangrijk dat de verkeersveiligheid van andere weggebruikers niet in gevaar komt. Het gebruik van optische en geluidssignalen mag alleen met toestemming van de centralist van de meldkamer. De centralist verleent de toestemming, maar de bestuurder van het voorrangsvoertuig blijft zelf verantwoordelijk voor zijn gedrag in het verkeer. De bestuurder van het voorrangsvoertuig en zijn getuige zeggen dat zij niet weten of zij toestemming hebben gevraagd aan de meldkamer om optische en geluidssignalen te voeren. Uit de gegevens blijkt dat de bestuurder van het voorrangsvoertuig zonder overleg met de meldkamer zijn optische en geluidssignalen heeft aangezet. Dit is in strijd met de voorschriften van de brancherichtlijn. De bestuurder van het voorrangsvoertuig geeft aan dat hij tijdens het naderen van de kruising niet heeft gelet op de verkeerslichten. Uit de verkeersongevallenanalyse blijkt dat de verdachte ten minste 76 kilometer per uur heeft gereden en ten hoogste 105 kilometer per uur. De rechtbank is van mening dat de verdachte het rode verkeerslicht heeft genegeerd met een snelheid van ongeveer 81 kilometer per uur. De brancherichtlijn schrijft voor dat de bestuurder van voorrangsvoertuig met maximaal 20 kilometer per uur het rode verkeerslicht mag negeren.

Overwegingen van de rechtbank

De rechtbank is ervan overtuigd dat de bestuurder van het voorrangsvoertuig geen toestemming heeft gevraagd aan de meldkamer voor het voeren van optische en geluidssignalen. Ook heeft de bestuurder tijdens het naderen van de kruising niet meer op zijn snelheid gelet. Doordat de bestuurder de kruising met een hoge snelheid is genaderd heeft hij zich onvoorzichtig en onoplettend gedragen. De rechtbank heeft aansluiting gezocht bij de Oriëntatiepunten straftoemeting van het Landelijk overleg van voorzitters van de strafsectoren. De rechtbank vindt de situatie passen bij een aanmerkelijke verkeersfout. Hierbij is de straf een onvoorwaardelijke gevangenisstraf van 3 weken en een rijontzegging van 6 maanden. De rechtbank wijkt van deze straf af, omdat de verdachte veel psychische klachten heeft en leed ervaart, omdat hij een verkeersongeval heeft veroorzaakt als politieman. Ook is de verdachte zelf gewond geraakt tijdens het verkeersongeval en heeft hij hier nog steeds last van. Ten slotte houdt de rechtbank er rekening mee dat de verdachte dacht dat zijn zaak geseponeerd zou worden.

Het oordeel

De bestuurder van het voorrangsvoertuig krijgt een werkstraf van 60 uur. Wanneer deze werkstraf niet goed wordt uitgevoerd wordt 30 dagen vervangende hechtenis tenuitvoergelegd. Ook krijgt de bestuurder van het voorrangsvoertuig een rijontzegging van 6 maanden. Deze rijontzegging wordt echter niet ten uitvoer gelegd tenzij de verdachte zich voor het einde van de proeftijd van 2 jaar schuldig maakt aan een strafbaar feit⁷.

⁷ Uitspraakgegevens vonnis (RB Maastricht 3 april 2012, JWR 2012/45).

5.4 Cases zonder optische en geluidssignalen

Casus 1 - Politie

Een politievoertuig rijdt op een provinciale weg. Het voertuig voert geen optische en/of geluidssignalen en is daarmee *geen* voorrangsvoertuig. Op de provinciale weg rijdt de bestuurder van het voertuig 137 kilometer per uur waar de toegestane maximumsnelheid 80 kilometer per uur bedraagt. Op een gegeven moment steekt er een snorfietser over. De bestuurder van het politievoertuig merkt de snorfietser te laat op en komt in aanrijding met de snorfiets. Hierbij is de bestuurder van de snorfiets om het leven gekomen.

Factoren die een rol speelden bij de beslissing tot veroordeling

Het politievoertuig voerde geen optische en/of geluidssignalen en is daarom *geen* voorrangsvoertuig zoals beschreven in artikel 29 RVV 1990. De politie heeft een vrijstelling waardoor zij ook zonder optische en geluidssignalen mag afwijken van het RVV 1990. Aan het gebruik van de vrijstelling zijn voorwaarden verbonden. De voorwaarden zijn:

- > De bevoegdheden van de vrijstelling mogen alleen worden uitgeoefend voor zover dit voor de uitvoering van de taak noodzakelijk is;
- > De veiligheid van het overige verkeer moet zoveel mogelijk worden gewaarborgd;
- > De voorschriften in de Landelijke Brancherichtlijn Verkeer Politie (LBVP) dienen nageleefd te worden.

De melding waar de bestuurder naar op weg was viel onder een prioriteit 1-melding. Het verlenen van toestemming tot het voeren van de optische en geluidssignalen gebeurt afzonderlijk van de prioritering van de melding. Dat kan betekenen dat, ondanks dat er sprake is van een prioriteit 1-melding, de meldkamer toch besluit om geen toestemming te verlenen voor het gebruik van optische en geluidssignalen. Tijdens de rechtszaak heeft de bestuurder aangegeven dat er geen aanvraag is ingediend voor het voeren van optische en geluidssignalen, omdat de signalen kunnen leiden tot mogelijke schrikreacties van overige weggebruikers.

Daarnaast heeft de bestuurder tijdens de rechtszaak aangegeven dat hij goed bekend was met de wegen in de regio waar hij werkte en wist dat er zich parallel aan de provinciale weg een fietspad bevond. Tijdens het verkeersongeval was het al donker en was de rijbaan slecht verlicht. Toch heeft de bestuurder een risico genomen door met hoge snelheid te rijden.

De bestuurder reed 137 kilometer per uur waar hij met gebruikmaking van de vrijstelling maximaal 120 kilometer per uur had mogen rijden. De wijze waarop de bestuurder van het motorvoertuig zich heeft gedragen is niet volgens de gedragscodes die worden genoemd in de LBVP en in de vrijstelling.

Overwegingen van de rechtbank

De rechtbank heeft de voorwaarden die verbonden zijn aan het gebruik van de vrijstelling meegewogen in het oordeel. Volgens de rechtbank heeft de bestuurder, gelet op de snelheid, tijdstip, weers- en wegomstandigheden, niet de veiligheid van de overige weggebruikers gewaarborgd. Daarnaast vindt de rechtbank dat er minimaal optische signalen gevoerd hadden moeten worden om de aanwezigheid van het politievoertuig en zijn hoge snelheid kenbaar te maken aan de medeweggebruikers.

Ook de voorschriften in de LBVP dienen nageleefd te worden. Men dient deze richtlijn in acht te nemen bij de uitvoering van zijn taak. Wanneer er wordt afgeweken van de richtlijn

dient dit in overleg te gebeuren met de meldkamer. De meldkamer be vraagt en adviseert de betrokken bestuurder over de voorgenomen beslissing. De bestuurder van het motorvoertuig blijft eindverantwoordelijk voor het afwijken van de brancherichtlijn. De wijze waarop de bestuurder van het motorvoertuig zich heeft gedragen is niet volgens de gedragscodes die worden genoemd in de LBVP en in de vrijstelling. De rechtbank vindt dat de snelheid van 137 kilometer per uur de bestuurder heeft belemmerd om tijdig en adequaat te reageren op de verkeerssituatie. Het wordt de bestuurder van het motorvoertuig sterk aangerekend dat hij als politieman in de uitoefening van zijn functie niet adequaat gehandeld heeft en er daardoor een persoon is omgekomen.

Bij het oordeel in deze zaak is er rekening gehouden met de strafmaat bij verschillende gelijksoortige situaties. De persoonlijke omstandigheden van de bestuurder van het motorvoertuig zijn meegenomen in de uitspraak van de rechtbank. Door de forse overschrijding van snelheid en het feit dat er een persoon is overleden, besluit de rechtbank tot het opleggen van een straf.

Het oordeel

De bestuurder van het motorvoertuig wordt schuldig bevonden aan het strafbare feit (artikel 6 WVV 1994) en veroordeeld tot een werkstraf van 80 uren met 40 dagen vervangende hechtenis⁸ en een rijontzegging van 4 maanden⁹.

Casus 2 - Politie

Een onopvallend politievoertuig rijdt richting een kruispunt binnen de bebouwde kom. In eerste instantie zijn optische en geluidssignalen gevoerd, maar deze zijn door de bestuurder van het politievoertuig uitgezet om de verdachte op de locatie van de melding niet te alarmeren. De toegestane maximumsnelheid is 50 kilometer per uur. De bestuurder rijdt ongeveer 129 kilometer per uur en heeft niet meer op zijn kilometer teller gekeken. Op het moment dat de bestuurder van het politievoertuig het kruispunt oprijdt, botst hij tegen een andere personenauto. De tegenpartij is overleden door het verkeersongeval.

Factoren die een rol speelden bij de beslissing tot veroordeling

De bestuurder van het politievoertuig mag op basis van de vrijstelling afwijken van de snelheid. Hierbij moet de bestuurder van het politievoertuig er wel voor zorgen dat de veiligheid van overige weggebruikers niet in gevaar komt. In de LBVP staat dat er maximaal 40 kilometer per uur boven de toegestane maximumsnelheid mag worden gereden. In overleg met de meldkamer mag hier in sommige gevallen van af worden geweken. De bestuurder van het politievoertuig blijft eindverantwoordelijk voor het afwijken van de brancherichtlijn. De verdachte zegt dat hij wist dat de maximum snelheid 50 kilometer per uur was. Ook geeft de verdachte aan dat hij niet wist met welke snelheid hij op basis van de richtlijnen mocht rijden. Het enige wat de verdachte nog weet van de brancherichtlijn is dat hij altijd verantwoordelijk blijft voor zijn eigen handelen.

Tijdens het naderen van de kruising dacht de bestuurder van het politievoertuig dat de andere bestuurder zou remmen. Dit gebeurde niet en hierdoor ontstond er een aanrijding. Uit de verkeersongevallenanalyse komt naar voren dat de bestuurder van het politievoertuig kort voor de aanrijding reed met een snelheid van 129 kilometer per uur.

Overwegingen van de rechtbank

De rechtbank is van mening dat de snelheid en de omstandigheden belangrijke punten in de rechtszaak vormen. De rechtbank is zich bewust van de beslissingen die in een korte

⁸ Als de taakstraf niet naar behoren is uitgevoerd, wordt de taakstraf vervangen door hechtenis.

⁹ Uitspraakgegevens vonnis (RB Oost-Brabant 28 augustus 2013, JWR 2013/90)

periode moeten worden genomen door de politieagent. De bestuurder van het politievoertuig wist dat het een prioriteit 1-melding was, maar heeft geen optische en geluidssignalen gevoerd om zich kenbaar te maken aan overige weggebruikers.

De rechtbank is van mening dat de politieagent de brancherichtlijn had kunnen naleven. Als hij op zijn snelheidsmeter had gekeken, kon hij zijn snelheid aanpassen naar de bepalingen in de brancherichtlijn. De verdachte heeft na het uitzetten van zijn optische en geluidssignalen zijn snelheid niet verminderd. De snelheid is zelfs opgelopen. De politieagent verklaart dat hij weet dat hij verantwoordelijk is voor zijn eigen rijgedrag en handelen. De rechtbank twijfelt niet aan de goede bedoelingen van de politieagent om snel ter plaatse te zijn bij een agressief persoon. De snelheid waarmee is gereden mag er niet toe leiden dat de bestuurder van het politievoertuig niet meer adequaat kan reageren op andere weggebruikers. Zodoende is de rechtbank er van overtuigd dat de politieagent de veiligheid van andere weggebruikers niet meer kon waarborgen.

De politieagent heeft zich volgens de rechtbank roekeloos en onoplettend gedragen. De politieagent had anders kunnen en moeten handelen in de verkeerssituatie. De rechtbank is van mening dat er van een politieagent mag worden verwacht dat hij op de hoogte is van wet- en regelgeving, zeker wanneer deze wet- en regelgeving betrekking hebben op verkeerssituaties waarin snel handelen belangrijk is. De tegenpartij is overleden en er is veel leed veroorzaakt bij de nabestaanden. De rechtbank heeft aansluiting gezocht bij de LOVS-richtlijnen, waarin voor situaties waarin sprake is van aanmerkelijke schuld aan een ongeval waarbij een dode is gevallen als uitgangspunt een werkstraf is vermeld van 240 uur en een onvoorwaardelijke rijontzegging voor de duur van 1 jaar. Omdat de politieagent een blanco strafblad heeft en er een zware disciplinaire sanctie wordt opgelegd, legt de rechtbank deze straf niet op.

Het oordeel

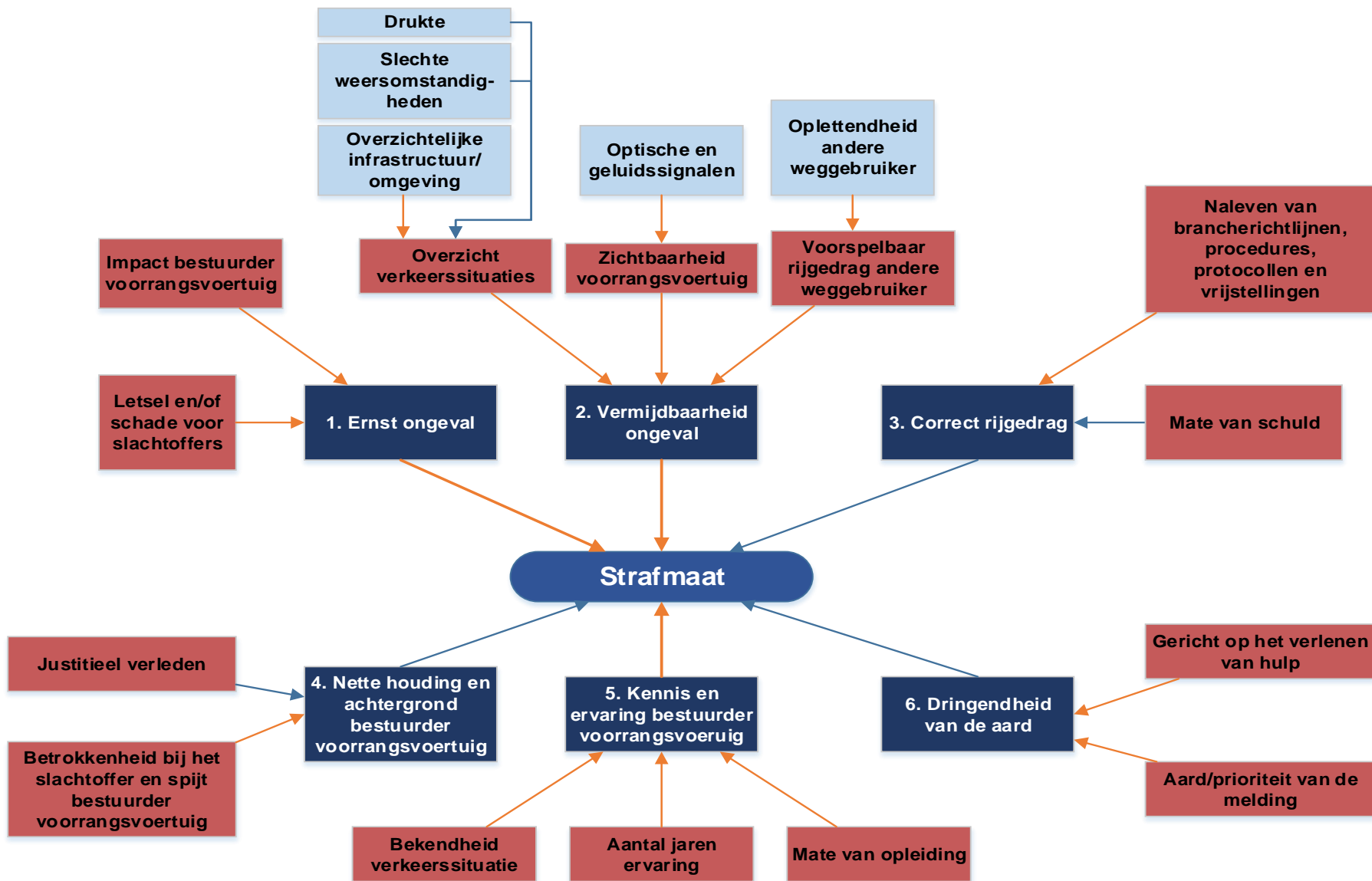
De bestuurder van het politievoertuig krijgt een werkstraf van 120 uur. Als deze werkstraf niet goed wordt verricht wordt een vervangende hechtenis van 60 dagen tenuitvoergelegd. Ook krijgt de bestuurder van het politievoertuig een rijontzegging van 6 maanden waarvan 3 maanden voorwaardelijk. De rechter besluit dat de rijontzegging van 3 maanden alsnog ten uitvoer kan worden gelegd als de bestuurder van het politievoertuig zich schuldig maakt aan een strafbaar feit in zijn proeftijd van 1 jaar¹⁰.

5.5 Bevindingen uit de cases en interviews

Op basis van de verschillende vonnissen is een model opgesteld waarin overwegingen uit de jurisprudentie zijn opgenomen die een rol kunnen spelen in de strafrechtelijke procedure.

Let op: de genoemde factoren komen uit de cases van paragraaf 5.3 en 5.4. Er kunnen nog andere factoren een rol spelen.

¹⁰ Uitspraak gegevens vonnis (RB Gelderland 31 oktober 2014, 05/820586-14)



Figuur 4. Model van factoren die een rol kunnen spelen in de strafrechtelijke procedure

*Toelichting figuur 4: De **oranje pijlen** geven een positieve correlatie aan tussen de factoren. Dit betekent dat naarmate een factor hoger scoort, de strafmaat hoger kan worden. Scoort een factor laag, dan kan de strafmaat lager uitvallen. Voorbeeld: Hoe ernstiger het ongeval is, hoe hoger de score op de factor 'ernst ongeval'. Een hoge score op deze factor kan leiden tot een hogere strafmaat.*

*De **blauwe pijlen** geven een negatieve correlatie aan. Dat houdt in dat wanneer een factor hoog scoort, de strafmaat lager kan worden. Voorbeeld: hoe hoger de mate van schuld aan het ongeval, hoe minder correct er is gereden door de bestuurder. Een lage score op de factor 'correct rijgedrag' kan tot een hogere strafmaat leiden.*

De factoren die voorkomen in het model zijn:

- > De ernst van het verkeersongeval.
- > De vermijdbaarheid van het verkeersongeval.
- > Het rijgedrag van de bestuurder van het voorrangsvoertuig.
- > De houding en achtergrond van de bestuurder van het voorrangsvoertuig.
- > De kennis en ervaring van de bestuurder van het voorrangsvoertuig.
- > De dringendheid van de uit te voeren taak.

1. Ernst verkeersongeval

Bij de ernst van het verkeersongeval spelen de aspecten hieronder een rol bij de beoordeling.

Letsel en/of schade voor slachtoffers

De aard en ernst van het letsel en/of schade dat slachtoffers door deze gebeurtenis is aangedaan speelt een rol in het strafproces. De ernst van het feit wordt bepaald door het vertoonde rijgedrag van de bestuurder. Naarmate er onvoorzichtiger wordt gereden valt er een ernstiger/zwaarder verwijt te maken aan de bestuurder van het voorrangsvoertuig.

Impact bestuurder voorrangsvoertuig

Het verkeersongeval is niet zonder impact voor de bestuurder van het voorrangsvoertuig. Het is moeilijk te verantwoorden aan de maatschappij dat de bestuurder van het voorrangsvoertuig een verkeersongeval heeft veroorzaakt. Er is letsel, schade en/of overlijden veroorzaakt door het verkeersongeval, iemand dient ter verantwoording geroepen te worden. Verder blijkt uit jurisprudentie dat de bestuurder vaak trauma's en de nodige flashbacks ervaart ten aanzien van het verkeersongeval. De media kunnen ook een rol spelen in de impact op de bestuurder. Wanneer er vanuit de media veel aandacht wordt besteed aan het verkeersongeval waar de bestuurder bij betrokken is, heeft dit invloed op het dagelijks leven van de bestuurder. Wanneer de impact voor de bestuurder van het voorrangsvoertuig groot is, kan de rechter hier rekening mee houden ten aanzien van de veroordeling. Vaak uit dit zich in strafvermindering bij de veroordeling van de bestuurder van het voorrangsvoertuig.

2. Vermijdbaarheid verkeersongeval

Bij de vermijdbaarheid van het verkeersongeval spelen de aspecten hieronder een rol bij de beoordeling.

Overzicht verkeerssituaties

"Wanneer men in een 30 kilometer zone rijdt, waar wordt vermeldt dat er een 'kans' bestaat dat er kinderen in de buurt zijn en/of spelen, neemt men als bestuurder van het voorrangsvoertuig een groter risico als men harder rijdt dan de toegestane maximumsnelheid. De kans is groot dat er een kind in de buurt is en de bestuurder van het voorrangsvoertuig het kind niet tijdig ziet of in zijn geheel niet opmerkt" (mr. A.J. Louter, 27 september 2013).

De weersomstandigheden spelen ook een rol. Deze kunnen van invloed zijn op de verkeerssituatie. Door bepaalde weersomstandigheden kan het zicht slecht zijn (bijvoorbeeld mist, regen of sneeuw) waardoor de bestuurder onvoldoende kan beoordelen of er andere weggebruikers in de buurt zijn waarmee men rekening dient te houden. Ook is het mogelijk dat het voertuig moeilijker onder controle kan worden gehouden door bijvoorbeeld gladheid. Een belangrijke rol bij het vaststellen van de feiten en/of omstandigheden is weggelegd voor de specialisten van de Verkeersongevallen Dienst van de politie. Vaak wordt er geconcludeerd dat een bestuurder van het voorrangvoertuig de verkeerssituatie van te voren had kunnen inschatten en had kunnen zien dat er bepaalde onoverzichtelikheden waren. Uit nader onderzoek blijkt vaak dat de verkeerssituatie onoverzichtelijk is, zelfs bij een lagere snelheid. Als een bestuurder van een voorrangvoertuig ondanks mist, gladheid, sneeuw of regen toch de overweging heeft gemaakt om harder te gaan rijden dan de toegestane maximumsnelheid, wordt het hem bij het bepalen van de strafmaat meer aangerekend.

Zichtbaarheid voorrangvoertuig

Het gebruik van optische en geluidssignalen is een voorwaarde om te voldoen aan de definitie van een voorrangvoertuig. Het is van belang dat de bestuurder van het voertuig duidelijk kenbaar maakt dat hij een dringende taak vervult. Wanneer de bestuurder van het voorrangvoertuig onderweg is naar een melding, is het van belang dat hij gebruik maakt van alle signalen zoals richtingaanwijzers, optische en geluidssignalen in het voertuig om tijdig aan te duiden in welke richting het voorrangvoertuig zich begeeft. Wanneer de bestuurder van het voorrangvoertuig geen gebruik heeft gemaakt van optische en geluidssignalen wordt dit hem aangerekend.

Rijgedrag andere weggebruiker

Wanneer uit feiten en omstandigheden geconcludeerd kan worden dat de andere weggebruiker in de gelegenheid was om het naderende voorrangvoertuig tijdig op te merken, dan kan dit als een strafverminderende factor worden beschouwd. De andere weggebruiker kan een verwijt worden gemaakt dat hij het voorrangvoertuig niet of niet tijdig heeft opgemerkt en niet heeft voldaan aan de regel dat men een voorrangvoertuig voor moet laten gaan. In beginsel kan deze weggebruiker dan daarvan een verwijt worden gemaakt en zelf strafrechtelijk worden vervolgd.

3. Rijgedrag

Bij het rijgedrag tijdens het verkeersongeval spelen de aspecten hieronder een rol bij de beoordeling.

Mate van schuld

De vereiste schuld in de zin van artikel 6 WVV 1994 wordt in het recht uitgedrukt in drie niveaus. Het gaat om de volgende drie niveaus, namelijk:

- > Aanmerkelijk onoplettendheid, onvoorzichtigheid en/of onachtzaamheid
- > Zeer onoplettendheid, onvoorzichtigheid en/of onachtzaamheid
- > Roekeloosheid

Roekeloos rijgedrag is de zwaarste vorm van deze schuld, aanmerkelijk de lichtste. Wanneer gesproken wordt van "schuld" en in welke vorm of mate is niet in algemene bewoordingen te vatten. Dat is afhankelijk van tal van in de concrete zaak spelende factoren. Eén van die factoren kan de vraag zijn of de bestuurder van het voorrangvoertuig zich aan de voorschriften in de brancherichtlijnen heeft gehouden. Als dat zo is, kan het eventueel zo zijn dat de rechter oordeelt, dat er geen sprake is van schuld in de zin van artikel 6 WVV 1994. Er kan dan nog steeds worden geoordeeld, dat verdachte wel schuld heeft aan het ongeval. Dit is dan een overtreding van artikel 5 WVV 1994.

Naleven van brancherichtlijnen, procedures, protocollen en vrijstellingen

Het naleven van protocollen, procedures en vrijstellingen speelt mee bij de beoordeling door de rechter. Zo zijn de brancherichtlijnen belangrijke documenten binnen de strafrechtelijke procedure. De rechter kijkt namelijk in hoeverre de bestuurder van het voorrangsvoertuig zich gehouden heeft aan de brancherichtlijnen. Er wordt bijvoorbeeld gekeken of de bestuurder van het voorrangsvoertuig zich gehouden heeft aan de toegestane snelheid bij het naderen van een kruising en of de bestuurder de verkeersveiligheid van reguliere weggebruikers in het vizier heeft gehouden.

“Bestuurders van voorrangsvoertuigen zijn juridisch gezien nooit volledig beschermd door de brancherichtlijnen. Wanneer de bestuurder van het voorrangsvoertuig de snelheid niet overschreden heeft zal dit een rol spelen in de beoordeling van de rechter en een indicatie zijn voor normconform (voorzichtig) gedrag. Mocht een bestuurder van het voorrangsvoertuig zich wel aan de aangegeven snelheid hebben gehouden met een maximale overschrijding van 20 kilometer per uur (zoals vermeld staat in de brancherichtlijn) maar toch een verkeersongeval hebben veroorzaakt, dan zijn er bepalingen vanuit de richtlijn die gelijktijdig van toepassing zijn. Zo moet men de veiligheid van het overige verkeer waarborgen. Wanneer een bestuurder van het voorrangsvoertuig zich aan de brancherichtlijnen heeft gehouden, maar toch een verkeersongeval heeft veroorzaakt, wordt vaak geconcludeerd dat de bestuurder van het voorrangsvoertuig in de desbetreffende situatie niet goed 'genoeg' heeft opgelet” (mr. A.J. Louter, 27 september 2013).

Wanneer de bestuurder van het voorrangsvoertuig bij een verkeersongeval betrokken is, maar zich wel aan de overige bepalingen uit de brancherichtlijnen heeft gehouden (zoals snelheid of gedrag op kruisingen) is het aannemelijk dat de kans op vervolging en veroordeling kleiner is. Het is echter geen garantie dat de bestuurder van het voorrangsvoertuig niet zal worden vervolgd, het ongeval heeft immers plaatsgevonden, waardoor men niet heeft voldaan aan de artikelen 5 en 6 Wegenverkeerswet 1994. Als de bestuurder van een voorrangsvoertuig ervoor zou kiezen om tijdens een spoedrit alle normale verkeersregels te volgen, om zo het risico op een ongeval te beperken is de kans op vervolging uiterst gering. Als de bestuurder van het voorrangsvoertuig het 'nalaten van hulp verlenen ten aanzien van een melding' zou worden verweten is het verweer sterk en vervolging voor dit feit gering. Of men als bestuurder van een voorrangsvoertuig zich in deze positie wil bevinden is een persoonlijke afweging. Ook is het de vraag of de werkgever van de bestuurder met deze keuze akkoord zou gaan.

Veel rechtbanken geven aan dat de richtlijnen een indicatie geven van zorgvuldig/voorzichtig handelen in het verkeer. Bestuurders van voorrangsvoertuigen zullen steeds op basis van de situatie eigen afwegingen moeten maken in het verkeer. De richtlijnen geven 'richting' aan maar vormen geen pasklare aanwijzing voor het handelen. De eigen verantwoordelijkheid en het nemen van risico's horen bij het dagelijkse beroep als chauffeur van een voorrangsvoertuig.

4. Houding en achtergrond bestuurder voorrangsvoertuig

Bij de houding en achtergrond van de bestuurder van het voorrangsvoertuig wordt er rekening gehouden met het justitieel verleden en de betrokkenheid van de bestuurder bij het slachtoffer.

Justitieel verleden

Wanneer de bestuurder van het voorrangsvoertuig nog niet eerder strafrechtelijke feiten heeft gepleegd en/of is veroordeeld ten aanzien van artikel 5 of 6 WVV 1994, wordt dit door de rechter als strafverminderende factor toegepast. Ook wordt er gekeken of de bestuurder van het voorrangsvoertuig eerder een verkeersongeval heeft veroorzaakt. Wanneer er niets blijkt uit eerdere justitiële documentatie wordt dit meegenomen in de strafmaat.

Betrokkenheid bij het slachtoffer en spijt bestuurder voorrangsvoertuig

Hoe men als bestuurder van het voorrangsvoertuig omgaat met de situatie is een punt van aandacht. De proceshouding tijdens de rechtszaak wordt meegenomen door de rechter. Heeft de bestuurder van het voorrangsvoertuig nog contact met zijn of haar slachtoffer, heeft men berouw en is er eventueel een schadevergoeding aangeboden ten aanzien van het slachtoffer. Wanneer de bestuurder van het voorrangsvoertuig tijdens het strafrechtelijke proces spijt betuigt wordt dit meegenomen in de strafmaat.

5. Kennis en ervaring bestuurder voorrangsvoertuig

Bij de kennis en ervaring van de bestuurder van het voorrangsvoertuig wordt er rekening gehouden met het aantal jaren ervaring als voorrangsvoertuigbestuurder, de mate van opleiding die de bestuurder heeft genoten en de bekendheid met verkeerssituaties. Hierbij kan gedacht worden aan bepaalde routes die de bestuurder al een aantal jaren rijdt.

Aantal jaren ervaring

“Wanneer de bestuurder van het voorrangsvoertuig al enige jaren ervaring heeft mag er van hem verwacht worden dat hij genoeg ervaring heeft om adequaat het voorrangsvoertuig te besturen” (mr. A.J. Louter, 27 september 2013).

Door meer ervaring worden er meer eisen aan de bestuurder gesteld. Bestuurders met meer ervaring worden strenger beoordeeld door de rechter. Dit kan tot uitdrukking komen in de hoogte van de strafmaat. Ook van een onervaren bestuurder wordt echter de nodige voorzichtigheid verwacht. Onervarenheid is geen excuus in het strafrecht. Dit kan hooguit in de op te leggen straf worden meegewogen.

Mate van opleiding

“Wanneer de bestuurder tijdens de strafrechtelijke zitting aangeeft dat hij onvoldoende is geschoold als bestuurder van een voorrangsvoertuig, zal de rechter veelal oordelen dat hij dan niet het besluit had moeten nemen om zich in de betreffende verkeerssituatie te begeven” (mr. A.J. Louter, 27 september 2013).

Jurisprudentie ten aanzien van opleiden en trainen

Uit eerdere rechtszaken blijkt dat een bestuurder van een voorrangsvoertuig tijdens een rechtszaak niet kan aandragen dat hij niet op de hoogte was van wet- en regelgeving of onvoldoende is opgeleid. De rechter oordeelde dat de bestuurder van het voorrangsvoertuig wist dat hij niet klaar was om als vakbekwaam bestuurder te functioneren in de praktijk. Hierdoor had de bestuurder van het voorrangsvoertuig de afweging moeten maken om deze verkeerssituatie niet aan te gaan. Daarnaast had de bestuurder van het voorrangsvoertuig bij de werkgever aan moeten geven dat er meer opleiding nodig was.

Tijdens een prioriteit 1-melding steekt de bestuurder van een politievoertuig een kruispunt over en op dat moment vindt er een botsing plaats met een ander voertuig. De bestuurder van het andere voertuig heeft zwaar lichamelijk letsel opgelopen en is daardoor tijdelijk verhinderd geweest in het doen van haar normale bezigheden.

De bestuurder van het voorrangsvoertuig geeft bij de rechtbank aan onvoldoende te zijn geïnformeerd over de inhoud van de brancherichtlijn. Hier wordt door de rechtbank echter geen rekening mee gehouden, ondanks gebrekkige voorlichting vanuit het korps is er een eigen verantwoordelijkheid tot kennisneming van geldende wet- en regelgeving met betrekking tot de ambtsuitoefening. Er wordt wel rekening gehouden met het feit dat de bestuurder van het voorrangsvoertuig zelf getroffen is door de omstandigheden en dat zijn handelingen van belang waren in het algemeen belang door met spoed naar een brandende woning te rijden (Rechtbank Arnhem, 2011).

Uit een tweetal zaken blijkt dat er ten aanzien van de opleiding onduidelijkheden kunnen bestaan in onder andere interne richtlijnen en/of de opleiding over het rijden met optische en geluidssignalen.

Rechtbank Arnhem, uitspraak 23 juni 2006

“Verder is gebleken dat er weliswaar in het kader van de opleiding tot ambulancechauffeur een rijvaardigheidstraining wordt gegeven, doch deze is alleen gericht op de voertuigbeheersing. Een specifieke opleiding gericht op het verkrijgen van vaardigheid in het rijden met hoge snelheid op, tegenwoordig, drukke wegen vormt geen onderdeel van de opleiding, hetgeen gelet op de verhoogde zorgplicht die op dergelijke verkeersdeelnemers rust wel wenselijk is. In aansluiting hierop heeft de rechtbank vastgesteld dat er geen interne richtlijnen en/of toetsingskader bestaan over hoe deel te nemen aan het verkeer in geval van een A1-melding”.

Rechtbank Arnhem, uitspraak 25 maart 2011

“Daarnaast merkt de rechtbank op dat tijdens het onderzoek ter terechtzitting is gebleken dat de voorlichting over en de opleiding voor het rijden met zwaailicht en sirene binnen het politiekorps kennelijk verbetering behoeft”.

Bekendheid verkeerssituatie

Wanneer de bestuurder van het voorrangsvoertuig al enige ervaring heeft en bekend is op de wegen waar hij dagelijks rijdt, dan wordt dit ook mee genomen in de overwegingen van de rechter. Dit geldt uiteraard voor iedere verkeersdeelnemer. Wanneer men de verkeerssituatie kent en weet dat er risico's aan de verkeerssituatie zijn verbonden, bijvoorbeeld een heg die het zicht beperkt, mag er worden verwacht dat de bestuurder anticipeert, zodat de heg veilig kan worden gepasseerd. Dit opdat de verkeersveiligheid van overige weggebruikers wordt gewaarborgd.

6. Dringendheid van de uit te voeren taak

Bij de dringendheid van de taak wordt er rekening gehouden met het gericht zijn op hulpverlening en de aard/prioriteit van de melding.

Gericht op het verlenen van hulp

De hulpverlener in het voorrangsvoertuig is op weg naar een melding om hulp te verlenen. De rechter weegt dit mee in de beoordeling van de zaak. 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.

Aard/prioriteit van de melding

De melding waarnaar het voorrangsvoertuig op weg was vormt een belangrijk aspect. Zo moet er sprake zijn van acute nood en moet de bestuurder van het voorrangsvoertuig een reden hebben om snel te handelen. Er wordt gekeken of het echt noodzakelijk was om verkeersovertreding(en) te begaan. De situatie is bijvoorbeeld ernstiger wanneer er een brand is ontstaan met chemicaliën dan wanneer een kat uit de boom moet worden gehaald. Er wordt gekeken of de bestuurder van het voorrangsvoertuig op een andere wijze had kunnen handelen dan hij gedaan heeft.

6 Het verhalen van schade bij verkeersongevallen

Uit voorgaande hoofdstukken blijkt dat bestuurders van voorrangsvoertuigen risico's lopen bij de uitoefening van hun taak en dat zelfs het naleven van brancherichtlijnen geen garantie is dat zij niet strafrechtelijk kunnen worden vervolgd. Het is de vraag op welke manier werknemers hun schade kunnen verhalen en wat de verantwoordelijkheid van werkgevers is in dit verband. In dit hoofdstuk worden de verschillende schadeprocedures en de verantwoordelijkheid van de werkgever nader beschouwd.

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

In dit hoofdstuk wordt er onderscheid gemaakt tussen ambtenaren, waar de overheid werkgever is, en niet-ambtenaren waarbij sprake is van een particuliere werkgever. Medewerkers van de brandweer, politie en niet-geprivatiseerde delen van de ambulancesector worden op basis van wet- en regelgeving als ambtenaren gezien. Medewerkers van bijvoorbeeld geprivatiseerde delen van de ambulancesector zijn geen ambtenaren op basis van wet- en regelgeving, maar civiele werknemers (niet-ambtenaren). Voor ambtenaren en civiele werknemers gelden verschillende procedures. Dit onderscheid is belangrijk, omdat ambtenaren bij een bedrijfs- of dienstongeval aanspraak kunnen maken op vergoedingen op basis van hun rechtspositie.

6.1 Het verhalen van schade voor niet-ambtenaren

Een niet-ambtenaar, bijvoorbeeld uit een geprivatiseerd deel van de ambulancesector, heeft diverse juridische mogelijkheden om zijn schade te verhalen. De juridische mogelijkheden worden hieronder toegelicht. Hierbij worden de juridische mogelijkheden ingedeeld in eenzijdige ongevallen en ongevallen waar meerdere voertuigen bij betrokken zijn.

6.1.1 Juridische mogelijkheden bij eenzijdige ongevallen

Een eenzijdig ongeval is een ongeval waarbij *alleen* de bestuurder van het voorrangsvoertuig betrokken is. Bij het verhalen van schade bij eenzijdige ongevallen zijn er de volgende juridische mogelijkheden:

- > Het verhalen van schade op de wegbeheerder
- > Het verhalen van schade door mede-inzittenden
- > Het verhalen van schade op de werkgever

> *Het verhalen van schade op de wegbeheerder*

De bestuurder van het voorrangsvoertuig kan de wegbeheerder aansprakelijk stellen. Dit kan bijvoorbeeld wanneer er een gebrek in de weg is, bijvoorbeeld een kuil. De kuil kan het verkeersongeval veroorzaken en zodoende kan de bestuurder van het

voorrangsvoertuig zijn schade verhalen op de wegbeheerder. Het verhalen van schade op de wegbeheerder komt naar voren in artikel 6:174 Burgerlijk Wetboek.

Artikel 174, boek 6 Burgerlijk Wetboek

1. *De bezitter van een opstal die niet voldoet aan de eisen die men daaraan in de gegeven omstandigheden mag stellen, en daardoor gevaar voor personen en zaken oplevert, is wanneer dit gevaar zich verwezenlijkt, aansprakelijk, tenzij aansprakelijkheid op grond van de vorige afdeling zou hebben ontbroken indien hij dit gevaar op het tijdstip van ontstaan ervan zou hebben gekend.*
2. *Bij erfpacht rust de aansprakelijkheid op de bezitter van het erfpachtrecht. Bij openbare wegen rust zij op het overheidslichaam dat moet zorgen dat de weg in goede staat verkeert, bij kabels en leidingen op de kabel- en leidingbeheerder, behalve voor zover de kabel of leiding zich bevindt in een gebouw of werk en strekt tot toevoer of afvoer ten behoeve van dat gebouw of werk.*
3. *Bij ondergrondse werken rust de aansprakelijkheid op degene die op het moment van het bekend worden van de schade het werk in de uitoefening van zijn bedrijf gebruikt. Indien na het bekend worden van de schade een andere gebruiker wordt, blijft de aansprakelijkheid rusten op degene die ten tijde van dit bekend worden gebruiker was. Indien de schade is bekend geworden na beëindiging van het gebruik van het ondergrondse werk, rust de aansprakelijkheid op degene die de laatste gebruiker was.*
4. *Onder opstal in dit artikel worden verstaan gebouwen en werken, die duurzaam met de grond zijn verenigd, hetzij rechtstreeks, hetzij door vereniging met andere gebouwen of werken.*
5. *Degene die in de openbare registers als eigenaar van de opstal of van de grond staat ingeschreven, wordt vermoed de bezitter van de opstal te zijn.*
6. *Voor de toepassing van dit artikel wordt onder openbare weg mede begrepen het weglichaam, alsmede de wegwitrusting.*

Als de bestuurder van het voorrangvoertuig de schade wil verhalen is het belangrijk om te weten wie je aansprakelijk moet stellen. De meeste wegen zijn in beheer bij gemeenten, provincies of Rijkswaterstaat. Tijdens het indienen van een schadeclaim tegen de wegbeheerder moet men aantonen dat de wegbeheerder aansprakelijk is voor de schade.

Dit is bijvoorbeeld het geval als:

- > De wegbeheerder de toestand van het wegdek niet goed in de gaten houdt.
- > De wegbeheerder te lang wacht met het uitvoeren van reparaties aan het wegdek.

Als de bestuurder zijn schade wil verhalen moet hij contact opnemen met de wegbeheerder. Veelal wordt er een schadeformulier ingediend bij de wegbeheerder (Rijksoverheid, 2015).

- > *Het verhalen van schade door mede-inzittenden*

Mede-inzittenden van een voorrangvoertuigen kunnen zich voor hun schade wenden tot de werkgever. Hierbij wordt de werkgever van de bestuurder van het voorrangvoertuig aansprakelijk gesteld op basis van artikel 6:170 Burgerlijk Wetboek, "een fout van een ondergeschikte" ofwel het maken van een fout in het verkeer door een collega.

Artikel 170, boek 6 Burgerlijk Wetboek

1. *Voor schade, aan een derde toegebracht door een fout van een ondergeschikte, is degene in wiens dienst de ondergeschikte zijn taak vervult aansprakelijk, indien de kans op de fout door de opdracht tot het verrichten van deze taak is vergroot en degene in wiens dienst hij stond, uit hoofde van hun desbetreffende rechtsbetrekking zeggenschap had over de gedragingen waarin de fout was gelegen.*
2. *Stond de ondergeschikte in dienst van een natuurlijke persoon en was hij niet werkzaam voor een beroep of bedrijf van deze persoon, dan is deze slechts aansprakelijk, indien de ondergeschikte bij het begaan van de fout handelde ter vervulling van de hem opgedragen taak.*
3. *Zijn de ongeschikte en degene in wiens dienst hij stond, beiden voor de schade aansprakelijk, dan behoeft de ondergeschikte in hun onderlinge verhouding niet in de schadevergoeding bij te dragen, tenzij de schade een gevolg is van zijn opzet of bewuste roekeloosheid. Uit de omstandigheden van het geval, mede gelet op de aard van hun verhouding, kan anders voortvloeien dan in de vorige zin is bepaald.*

Wanneer de bestuurder van het voorrangsvoertuig een verkeersfout heeft gemaakt kunnen de inzittenden (collega's) een schadevergoeding krijgen van de werkgever, de bestuurder blijft met zijn schade zitten. *Dit wordt over het algemeen als zeer onwenselijk ervaren, dit is des te meer reden voor de werkgever om een SVI verzekering af te sluiten*" (mr. V. Dolderman, 11 maart 2015).

> *Het verhalen van schade op de werkgever*

De niet-ambtenaar kan bijvoorbeeld de schade proberen te verhalen op zijn werkgever. Op het moment dat er sprake is van een eenzijdig ongeval zijn de mogelijkheden om schade te verhalen op de werkgever beperkt. Deze juridische mogelijkheden zijn beperkt door de reikwijdte van de zorgplicht. De zorgplicht van de werkgever staat in artikel 7:658 Burgerlijk Wetboek.

In dit artikel wordt de zorgplicht van de werkgever geregeld. Bij de zorgplicht dienen de werkgevers veiligheid, gezondheid en welzijn van werknemers te bevorderen en eventuele risico's op het werk of ter uitvoering van werkzaamheden te verminderen/te beperken. Als een werknemer aantoont dat hij schade heeft opgelopen in de uitoefening van zijn werkzaamheden, is de werkgever in eerste instantie aansprakelijk. **Let op:** van de werkgever wordt verwacht dat hij binnen het redelijke alle maatregelen neemt om te voorkomen dat een werknemer in de uitoefening van zijn werkzaamheden schade kan lijden.

Artikel 658, boek 7 Burgerlijk Wetboek

1. *De werkgever is verplicht de lokalen, werktuigen en gereedschappen waarin of waarmee hij de arbeid doet verrichten, op zodanige wijze in te richten en te onderhouden alsmede voor het verrichten van arbeid zodanige maatregelen te treffen en aanwijzingen te verstrekken als redelijkerwijs nodig is om te voorkomen dat de werknemer in de uitoefening van zijn werkzaamheden schade lijdt.*
2. *De werkgever is jegens de werknemer aansprakelijk voor de schade die de werknemer in de uitoefening van zijn werkzaamheden lijdt, tenzij hij aantoont dat hij de in lid 1 genoemde verplichtingen is nagekomen of dat de schade in belangrijke mate het gevolg is van opzet of bewuste roekeloosheid van de werknemer.*
3. *Van de leden 1 en 2 en van hetgeen titel 3 van Boek 6, bepaalt over de aansprakelijkheid van de werkgever kan niet ten nadele van de werknemer worden afgeweken.*
4. *Hij die in de uitoefening van zijn beroep of bedrijf arbeid laat verrichten door een persoon met wie hij geen arbeidsovereenkomst heeft, is overeenkomstig de leden 1 tot en met 3 aansprakelijk voor de schade die deze persoon in de uitoefening van zijn werkzaamheden lijdt. De kantonrechter is bevoegd kennis te nemen van vorderingen op grond van de eerste zin van dit lid.*

In artikel 7:658 Burgerlijk Wetboek is het begrip schuldaansprakelijkheid opgenomen. Ten eerste betekent dit dat als de werkgever bewijst dat hij geen schuld heeft (hij heeft voldaan aan zijn zorgplicht), de werknemer zijn eigen schade moet dragen. Ten tweede kan de werkgever onder zijn aansprakelijkheid uitkomen als werknemers eigen veiligheid, gezondheid of welzijn in gevaar brengen door *bewust roekeloos gedrag* of *opzettelijk gedrag*. De werknemer is dan zelf aansprakelijk en niet de werkgever. Hieronder wordt uitgewerkt wat er onder bewust roekeloos gedrag en opzettelijk gedrag wordt verstaan.

Bewust roekeloos gedrag

Hiervan is sprake als de werknemer zich voor het arbeidsongeval bewust is geweest dat zijn handelswijze een roekeloos karakter heeft. Hierbij dient de gedraging ook willens en wetens uitgevoerd te zijn en is het risico bekend bij de werknemer.

Opzettelijk gedrag

De gedragingen van de werknemer zijn gericht op het veroorzaken van schade.

De aansprakelijkheid van de werkgever vervalt dus als de werkgever kan bewijzen dat hij zijn zorgplicht niet heeft geschonden of het ongeval door de werknemer veroorzaakt is door bewust roekeloos gedrag of opzettelijk gedrag. Uitzonderingen waardoor de werkgever wel aansprakelijk kan worden gesteld zijn bijvoorbeeld een gebrekkig voertuig, het overschrijden van de rijtijdenwet of gebrekkige nazorg van de werkgever bij het ontwikkelen van psychische klachten. Als dit niet het geval is zal dit zelden tot de aansprakelijkheid van de werkgever leiden, althans voor zover het gaat om de schade van de voorrangvoertuigbestuurder.

“Ook uit jurisprudentie van de Hoge Raad blijkt dat de reikwijdte van de zorgplicht van de werkgever bij verkeersongevallen zeer beperkt is. De werkgever zal de werknemer een fatsoenlijk voertuig ter beschikking moeten stellen, maar dan houdt het qua zorgplicht al snel op” (mr. V. Dolderman, 11 maart 2015).

Op grond van het goed werkgeverschap is een werkgever verplicht om een verzekering af te sluiten voor eventuele schade die werknemers oplopen tijdens de uitoefening van hun werkzaamheden. Het goed werkgeverschap is geregeld in artikel 7:611 Burgerlijk Wetboek. Dit artikel wordt hieronder weergegeven.

Artikel 611, boek 7 Burgerlijk Wetboek

De werkgever en de werknemer zijn verplicht zich als een goed werkgever en een goed werknemer te gedragen.

Als de werkgever geen verzekering heeft afgesloten dan blijft de werkgever alsnog aansprakelijk en zal hij de schade van de werknemer moeten betalen. Ook heeft de werkgever enige rechten en plichten op het gebied van opleiden en trainen. Deze rechten en plichten worden hieronder uitgewerkt.

Rechten en plichten werkgever en werknemer op het gebied van opleiden en trainen

Het is belangrijk dat werknemers adequaat en bekwaam blijven in de werkzaamheden die zij dagelijks uitvoeren. Daarom heeft de werkgever tevens een zorgplicht voor het opleiden en/of trainen van zijn werknemers. Werkgevers dienen werknemers in de gelegenheid te stellen om hun beroep en vaardigheden bij te houden. Deze verplichting vloeit voort uit artikel 7:611a BW, die per 1 juli 2015 in werking treedt. In dit artikel is de scholingsplicht van werkgevers opgenomen.

Artikel 611a, Boek 7 Burgerlijk Wetboek

De werkgever stelt de werknemer in staat scholing te volgen die noodzakelijk is voor de uitoefening van zijn functie en, voor zover dat redelijkerwijs van hem kan worden verlangd, voor het voortzetten van de arbeidsovereenkomst indien de functie van de werknemer komt te vervallen of hij niet langer in staat is deze te vervullen.

Uit paragraaf 5.5 komt duidelijk naar voren dat bestuurders van voorrangsvoertuigen zich niet kunnen beroepen op onvoldoende opleiding wanneer er een verkeersongeval is ontstaan. Wanneer het gaat om de vergoeding van schade ligt dit anders. Een werkgever is namelijk wel degelijk verplicht om te zorgen voor voldoende scholing en opleiding. Voor het verhalen van schade kan dit van invloed zijn.

De civiele procedure bij de rechtbank sector Kanton

Als werknemers hun schade willen verhalen op de werkgever kan er een procedure in worden gesteld. Voor het verhalen van schade op de werkgever wordt er voor de geprivatiseerde delen van de ambulancesector een civiele procedure ingesteld bij de kantonrechter. De civiele procedure bij de kantonrechter wordt hieronder toegelicht.

De volgende stappen worden genomen in de civielrechtelijke procedure:

1. Schriftelijke wijze.
2. Comparitie.
3. Verstek (alleen als een partij niet komt opdagen).
4. Beslissing.
5. Hoger beroep.

Schriftelijke wijze

Voordat een procedure wordt opgestart, zal de werknemer de werkgever per brief aansprakelijk moeten stellen. Indien de werkgever de aansprakelijkheid erkent, kan de schade voor de werknemer worden vergoed. In zo'n situatie wordt de schade afgewikkeld zonder dat de zaak aan de rechter hoeft te worden voorgelegd. Indien de werkgever stelt dat hij niet aansprakelijk is voor de schade van de werknemer, wordt de zaak aan de rechter voorgelegd en wordt er een procedure opgestart.

De civielrechtelijke procedure begint schriftelijk. De eiser stuurt via een deurwaarder een dagvaarding naar de gedaagde. In de dagvaarding staat wie de eiser is, wat de eiser wil en welk bewijs hij heeft verzameld. Daarnaast wordt vermeld wanneer de zaak voorkomt en bij welke rechtbank. Bij een civielrechtelijke procedure vindt de rechtszaak vaak plaats in de woonplaats van de gedaagde. De gedaagde kan door middel van een conclusie van antwoord reageren op de dagvaarding. Hierin wordt aangegeven met welke punten de gedaagde het niet eens is met de eiser en waarom niet.

Comparitie

Na de eerste schriftelijke ronde worden de eiser en de gedaagde opgeroepen om zelf te verschijnen bij de rechtbank. Beide partijen mogen mondeling verantwoording afleggen bij de civiele rechter. De partijen zijn tijdens een civiele procedure niet verplicht om voor de rechter te verschijnen, ze mogen zich laten vertegenwoordigen door hun advocaat. De rechter kan getuigen oproepen tijdens de rechtszaak. Getuigen zijn verplicht om te verschijnen. Wanneer de zaak gecompliceerd ligt kan de rechter een onafhankelijke deskundige inschakelen. De rechter is in een civiele procedure niet actief, dit houdt in dat de rechter afhankelijk is van de bewijsstukken die eiser en gedaagde aanleveren.

Verstek

Wanneer de gedaagde niet op de dagvaarding heeft gereageerd en niet verschijnt op de rechtszitting, kan de rechter besluiten om gedaagde bij verstek te veroordelen. Dit houdt in dat de rechter in de meeste gevallen de eis van de eiser overneemt in het vonnis. Tegen dit vonnis kan verzet in worden gesteld, de procedure start in dat geval geheel opnieuw.

Verstek: de gedaagde komt niet opdagen tijdens de rechtszaak en de rechter gaat vrijwel in alle gevallen mee met de eis van de eiser.

Verzet: de gedaagde geeft hiermee aan dat hij het niet eens is met het verstekvonnis. De procedure start in dat geval opnieuw.

Beslissing

De rechter bepaalt of de werkgever zijn zorgplicht is nagekomen of dat de werkgever wellicht op een andere grond aansprakelijk is. Nadat de rechter de partijen heeft gehoord en het dossier heeft bestudeerd, doet hij een uitspraak. Als drie rechters over de zaak beslissen wordt er overleg gevoerd in de zogeheten raadkamer. De rechter geeft in het vonnis aan hoe volgens hem het conflict opgelost dient te worden en wie de proceskosten moet betalen. Beide partijen moeten zich aan het vonnis van de rechter houden. Wie zich niet aan het vonnis houdt, kan hiertoe gedwongen worden. De rechter kan een betalingsverplichting opleggen of de deurwaarder kan beslag leggen op bijvoorbeeld een bankrekening.

Hoger beroep

Wanneer men het niet eens is met het vonnis van de civiele rechter kan er hoger beroep worden ingesteld. Dit hoger beroep wordt ingesteld bij het gerechtshof. Er kan uitsluitend hoger beroep worden ingesteld tegen zaken waarin het geëiste bedrag hoger is dan €1750,-.

Kort geding

Een kort geding is een versnelde civiele procedure voor spoedeisende zaken, waarbij de eiser niet lang kan wachten (bijvoorbeeld bij een dreigende staking). De voorzieningenrechter behandelt deze zaken en neemt beslissingen. De procedure vindt op dezelfde manier plaats als de civiele procedure, het enige verschil is dat de zitting van het kort geding sneller plaats vindt. Tegen de uitspraak van het kort geding kan er binnen vier weken hoger beroep worden ingesteld bij het gerechtshof. Als de eiser of gedaagde na het hoger beroep het niet eens zijn met de uitspraak is er de mogelijkheid om cassatie in te stellen bij de Hoge Raad.

In cassatie gaan betekent dat er beroep wordt ingesteld bij de hoogste rechter. De hoogste rechter houdt alleen rekening met hoe de laagste wetgever de wet- en regelgeving heeft toegepast. Naar de feiten kijkt de cassatierechter niet.

6.1.2 Juridische mogelijkheden bij ongevallen met meerdere voertuigen

Een meersijdig ongeval is een ongeval waarbij *meerdere* motorvoertuigen betrokken zijn. Bij het verhalen van schade bij ongevallen met meerdere voertuigen zijn er de volgende juridische mogelijkheden:

- > Het verhalen van schade op de werkgever, niet-ambtenaren dienen een procedure in te stellen bij de rechtbank sector kanton.
- > Schadevergoeding eisen tijdens strafrechtelijke procedure tegen andere weggebruiker
- > Het verhalen van schade door het Waarborgfonds Motorverkeer.
- > Het verhalen van schade op de veroorzaker van het ongeval, dit gebeurt door een civiele procedure.

> *Het verhalen van schade op de werkgever*

Het verhalen van schade op de werkgever is beperkt door de reikwijdte van de zorgplicht. Bij de zorgplicht dienen werkgevers veiligheid, gezondheid en het welzijn van werknemers te bevorderen en eventuele risico's op het werk of ter uitvoering van werkzaamheden te verminderen/te beperken. Zie ook het verhalen van schade op de werkgever onder eenzijdige ongevallen.

> *Schadevergoeding eisen tijdens strafrechtelijke procedure tegen andere weggebruiker*

Als de bestuurder van het voorrangsvoertuig is aangereden door een andere weggebruiker, kan er tegen de weggebruiker een strafzaak worden aangespannen. Tijdens deze strafzaak kan de bestuurder van het voorrangsvoertuig een schadevergoeding eisen. De rechter besluit of de schadevergoeding wordt toegekend.

> *Het verhalen van schade op de veroorzaker van het ongeval via een civiele procedure*

Als de schadevergoeding niet wordt toegekend tijdens een strafzaak of als er geen sprake is van een strafzaak, kan de niet-ambtenaar zijn 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 schade op de veroorzaker gebeurt op basis van de onrechtmatige daad. Een onrechtmatige daad is gedrag dat in strijd is met de wet waarbij, bij verkeersongevallen de Wegenverkeerswet een belangrijke rol vervult. Als een verkeersdeelnemer door rood rijdt en daardoor een aanrijding veroorzaakt is er sprake van onrechtmatig gedrag. Hierbij is de automobilist aansprakelijk voor de schade. Ook wordt de onrechtmatige daad omschreven als een ongeschreven norm. Bij juridische zaken zijn vaak maatschappelijke normen en

waarden doorslaggevend. Bij de onrechtmatige daad kan er ook worden gedacht aan het niet ondernemen van acties en het nalaten van gedrag. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer een weggebruiker een fietser heeft aangereden en het slachtoffer in hulpeloze toestand achterlaat.

Artikel 162, boek 6 Burgerlijk Wetboek

- 1. Hij die jegens een ander een onrechtmatige daad pleegt, welke hem kan worden toegerekend, is verplicht de schade die de ander dientengevolge lijdt, te vergoeden.*
- 2. Als onrechtmatige daad worden aangemerkt een inbreuk op een recht en een doen of nalaten in strijd met een wettelijke plicht of met hetgeen volgens ongeschreven recht in het maatschappelijk verkeer betaamt, een en ander behoudens de aanwezigheid van een rechtvaardigingsgrond.*
- 3. Een onrechtmatige daad kan aan de dader wordt toegerekend, indien zij te wijten is aan zijn schuld of aan een oorzaak welke krachtens de wet of de in het verkeer geldende opvattingen voor zijn rekening komt.*

Artikel 6:162 Burgerlijk Wetboek spreekt van drie onrechtmatige gedragingen:

1. Een inbreuk op een recht.
2. Een doen of nalaten in strijd met de wettelijke plicht.
3. Een doen of nalaten in strijd met hetgeen volgens ongeschreven recht in het maatschappelijke verkeer betaamt.

Er kan pas worden gesproken van een onrechtmatige daad als er is voldaan aan alle voorwaarden hieronder:

> *Onrechtmatige gedraging*

Tijdens deze gedraging moet er sprake zijn van een doen of nalaten. De dader laat iets na of voert een bepaalde gedraging uit die in strijd is met het recht.

> *Toerekenbaarheid van de daad aan de dader*

De daad moet kunnen worden toegerekend aan de dader. De daad valt aan de dader toe te rekenen wanneer de dader schuld heeft aan de daad die hij of zij heeft gepleegd. Voor de onrechtmatige daad is het voldoende dat er een verwijt kan worden gemaakt naar de dader toe. De schade moet opzettelijk zijn toegebracht om te voldoen aan de onrechtmatige daad.

> *Schade*

Om te voldoen aan de onrechtmatige daad moet er schade zijn geleden. De geleden schade moet in geld uit te drukken zijn.

> *Causaliteit*

De schade die is ontstaan moet een gevolg zijn van de daad die de dader heeft verricht. Van belang is dat als de onrechtmatige daad niet was voorgevallen, de schade ook niet zou zijn ontstaan.

> *Relativiteitseis*

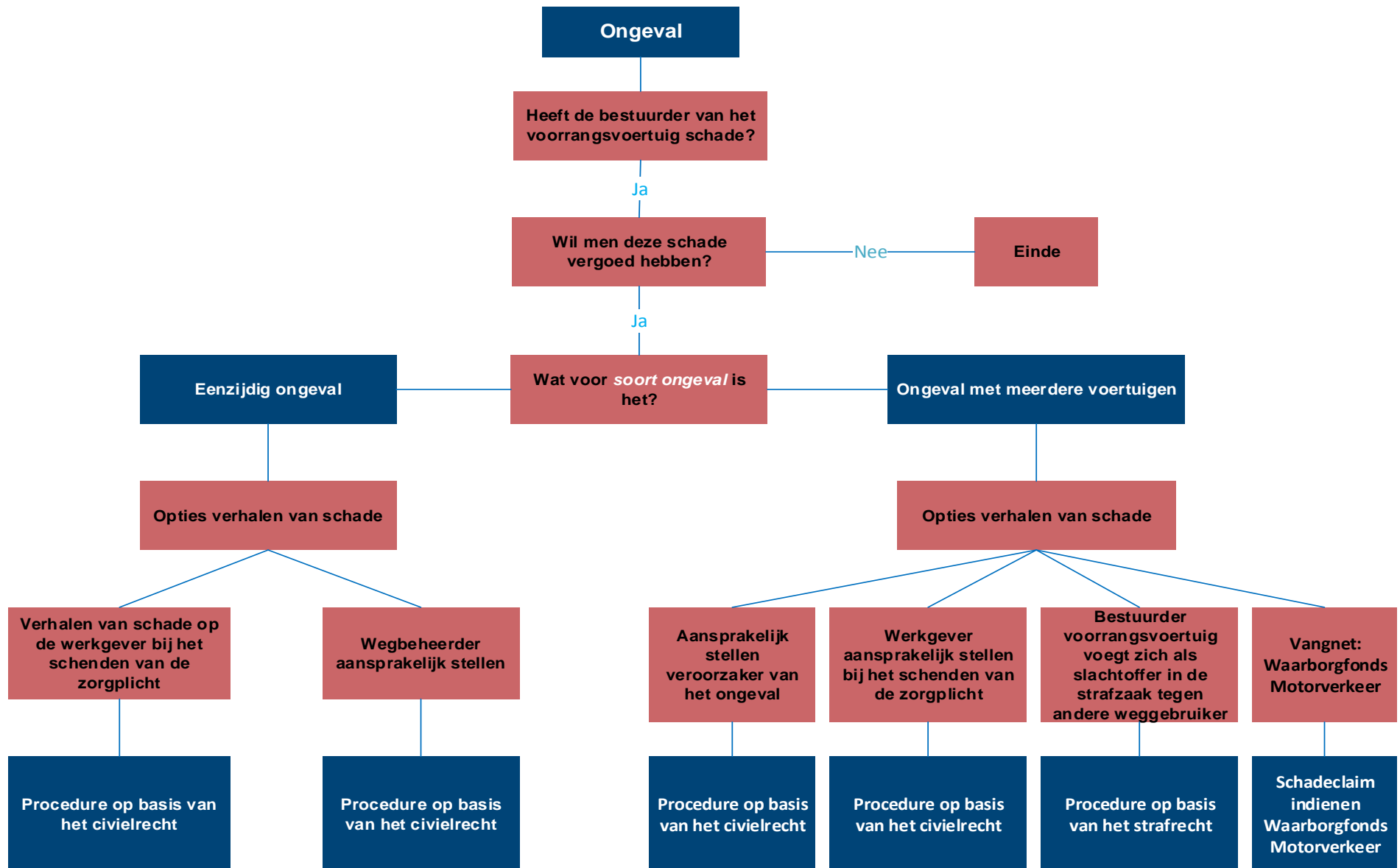
De relativiteitseis is beschreven in artikel 6:163 BW. Onder relativiteit wordt verstaan dat er geen verplichting tot schadevergoeding bestaat, wanneer de geschonden norm (vaak een wettelijke regel) niet dient tot bescherming tegen de schade zoals het slachtoffer die heeft geleden. Er moet dus een relatie bestaan tussen de veroorzaakte schade en het beschermde belang (Causaliteit en onrechtmatige daad).

De procedure begint met een aansprakelijkheidsbrief richting de veroorzaker. In eerste instantie wordt geprobeerd om de schade te verhalen zonder tussenkomst van de rechtbank. De aansprakelijkheid wordt vastgesteld door een civielrechtelijke procedure bij de rechtbank sector kanton.

> *Het verhalen van schade via het Waarborgfonds Motorverkeer*

Als laatste mogelijkheid kan men proberen om de 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. Bij het Waarborgfonds Motorverkeer kan een schadeclaim worden ingediend door de bestuurder van het voorrangvoertuig. Het Waarborgfonds Motorverkeer dient als vangnet.

In figuur 5 worden alle mogelijkheden voor het verhalen van schade voor niet-ambtenaren nog eens weergegeven.



Figuur 5. Model van de mogelijkheden tot het verhalen van schade door niet-ambtenaren

6.2 Het verhalen van schade voor ambtenaren

Ambtenaren van de brandweer, politie en ambulancesector voor zover niet geprivatiseerd hebben diverse juridische mogelijkheden om schade te verhalen. Allereerst wordt de rechtspositie van de ambtenaar nader beschouwd, daarnaast wordt het verhalen van restschade voor ambtenaren besproken.

6.2.1 Rechtspositie van ambtenaren

Zowel bij eenzijdige ongevallen als ongevallen waarbij meerdere voertuigen betrokken zijn dient de ambtenaar in eerste instantie een beroep te doen op zijn rechtspositie. Aansprakelijkheid en/of schuld aan de kant van de werkgever is hierbij niet aan de orde. Op basis van de rechtspositie wordt er bepaald op hoeveel schadevergoeding een ambtenaar eventueel aanspraak kan maken.

Rechtspositie: omvat de rechten en plichten tussen de overheid en zijn personeel.

Indien de schade van de ambtenaar niet of niet volledig wordt vergoed vanuit de rechtspositie, dan zal hij een partij aansprakelijk moeten stellen voor zijn schade om een aanvullende schadevergoeding mogelijk te kunnen maken.

De werkgeversaansprakelijkheid van de overheid wordt niet geregeld in een wet. Artikelen 7:658, 7:611 en 6:170 van het Burgerlijk Wetboek zijn niet rechtstreeks van toepassing. De overheidswerkgever heeft net als een civiele werkgever een zorgplicht naar zijn werknemers. Deze zorgplicht is opgenomen in een norm van de Centrale Raad van Beroep en afgeleid van artikel 7:658 Burgerlijk Wetboek¹¹. Hieronder wordt weergegeven wat er in deze norm staat.

“Voor zover zulks niet reeds voortvloeit uit de op de ambtenaar van toepassing zijnde rechtspositionele voorschriften heeft de ambtenaar recht op vergoeding van de schade die hij lijdt in de uitoefening van zijn werkzaamheden, tenzij het betrokken bestuursorgaan aantoont dat het zijn verplichtingen is nagekomen, de werkzaamheden van de ambtenaar op zodanige wijze in te richten, alsmede voor het verrichten van die werkzaamheden zodanige maatregelen te treffen en aanwijzingen te verstrekken als redelijkerwijs nodig is om te voorkomen dat de ambtenaar in de uitoefening van zijn werkzaamheden schade lijdt, of aantoont dat de schade in belangrijke mate het gevolg is van opzet of bewuste roekeloosheid van de ambtenaar”.

“De aansprakelijkheid van de overheidswerkgever voor de schade bij een verkeersongeval zal zelden door het schenden van de zorgplicht komen. Uitzonderingen zijn onfatsoenlijke voertuigen (bijvoorbeeld een dienstvoertuig met gladde banden of kapotte remmen, onvoldoende opleiding en het bieden van onvoldoende nazorg” (mr. Vincent Dolderman, 11 maart 2015).

¹¹ Uitspraak gedateerd op 22 juni 2000, TAR 2000, 112

Wanneer een ambtenaar betrokken is bij een verkeersongeval dient het ongeval zo snel mogelijk aan het bevoegd gezag te worden gemeld. Het is van belang om een ongevallenregistratieformulier in te vullen, met een volledige beschrijving van het ongeval. Ook getuigenverklaringen kunnen doorslaggevend zijn tijdens een procedure. Als het ongeval is gemeld bij het gezag wordt er vervolgens gekeken of het gaat om een bedrijfs- of dienstongeval, een beroepsziekte of een beroepsincident. Deze begrippen worden hieronder toegelicht.

- > *Dienstongeval*: een ongeval dat zijn oorzaak vindt in de aard van de werkzaamheden of in bijzondere omstandigheden waaronder deze werkzaamheden moesten worden verricht, en niet aan de ambtenaar zijn schuld of onvoorzichtigheid is te wijten.
- > *Beroepsincident*: een dienstongeval of beroepsziekte uit een gevaarlijke situatie die verband houdt met de uitvoering van de ambtenaar zijn taak.
- > *Beroepsziekte*: een ziekte, die haar oorzaak vindt in de aard van de werkzaamheden of in bijzondere omstandigheden waaronder deze werkzaamheden moesten worden verricht, en niet aan de ambtenaar zijn schuld of onvoorzichtigheid is te wijten.

Aan de hand van bovenstaande definities wordt gekeken of de ambtenaar in aanmerking komt voor rechtspositionele voorzieningen. Voor zowel de ambulance, brandweer en de politie wordt een verkeersongeval gedefinieerd als een dienstongeval. Hieronder wordt per branche beschreven op welke rechtspositionele voorzieningen de bestuurders van voorrangvoertuigen (voor zover ambtenaar) recht hebben wanneer zij betrokken zijn geraakt bij een verkeersongeval.

- > **Rechtspositionele voorzieningen ambulance**
De rechtspositionele voorzieningen voor ambtenaren van de ambulance worden beschreven in collectieve arbeidsovereenkomst (cao) van de ambulancezorg. Artikelen 2.13 en 9.2 zijn voor de rechtspositie van belang. Uit de artikelen zijn alleen de relevante leden meegenomen. Deze artikelen worden hieronder weergegeven.

Artikel 2.13 - Collectieve ongevallenverzekering

1. De werkgever zal ten behoeve van zijn personeelsleden een collectieve ongevallenverzekering afsluiten, waarvan de polisvoorwaarden desgevraagd ter inzage zijn voor de werknemer.
2. De verzekering dekt tenminste de risico's van ongevallen die plaatsvinden in de uitoefening van de functie (inclusief die in reistijd woon-werkverkeer), alsmede de risico's van ongevallen tijdens activiteiten, die uit hoofde van bedrijfsbetrokkenheid buiten diensttijd zijn georganiseerd. Dit geldt niet voor de gebruikelijk voorkomende uitsluitingen voor activiteiten, die buiten diensttijd plaatsvinden.
3. De dekking houdt in een uitkering:
 - ter grootte van tenminste € 68.000 in geval van overlijden, mits het overlijden plaatsvindt binnen drie jaar na en ten gevolge van het ongeval;
 - ter grootte van tenminste €136.000 in geval van blijvende algehele invaliditeit als enig en rechtstreeks gevolg van een ongeval, c.q. bij gedeeltelijke invaliditeit een percentage als bedoeld in de polisvoorwaarden.
4. Uitkeringsgerechtigd is de verzekerde werknemer of diens nagelaten betrekkingen, zoals omschreven in de polisvoorwaarden.
5. Indien door nalatigheid van de werkgever bij een ongeval, dat de dood of blijvende invaliditeit voor de werknemer ten gevolge heeft geen recht op een in lid 3 bedoelde uitkering bestaat, is de werkgever gehouden de werknemer dan wel de nagelaten betrekkingen zoals bedoeld in lid 4 volgens de dekking zoals neergelegd in lid 3 schadeloos te stellen.

Artikel 9.2 - Loondoorbetaling

1. De werknemer heeft bij vastgestelde arbeidsongeschiktheid vanaf de eerste dag van die ongeschiktheid gedurende de eerste zes maanden recht op doorbetaling van het naar tijdsruimte vastgestelde loon.
2. De werknemer heeft bij voortduring van deze ongeschiktheid gedurende de zevende tot en met de twaalfde maand recht op doorbetaling van 90% van het naar tijdsruimte vastgestelde loon.
3. De werknemer heeft bij voortduring van deze ongeschiktheid na twaalf maanden gedurende de dertiende tot en met de vierentwintigste maand recht op doorbetaling van 75% van het naar tijdsruimte vastgestelde loon. Hierna eindigt de loondoorbetaling.
4. In afwijking van de leden 2 en 3 heeft de werknemer die arbeidsongeschikt is geworden ten gevolge van een **dienstongeval** gedurende de periode van arbeidsongeschiktheid, met een maximum van twee jaar, recht op doorbetaling van 100% van het naar tijdsruimte vastgestelde loon. Komt de werknemer gedurende deze periode in aanmerking voor een vervroegde WAO/WIA uitkering dan wordt deze uitkering aangevuld tot 100% van het naar tijdsruimte vastgestelde loon.
5. In afwijking van lid 3 heeft de werknemer bij voortduring van deze ongeschiktheid na vierentwintig maanden recht op doorbetaling van 70% van het naar tijdsruimte vastgestelde loon als de werknemer geen recht heeft op een uitkering krachtens de WAO/WIA doordat de werkgever volgens het UWV tekort is geschoten in de reïntegratieverplichting.
8. Bij arbeidsongeschiktheid als gevolg van een **dienstongeval** krijgt de voormalige werknemer, die recht heeft op een WAO/WIA-uitkering, een aanvullende uitkering die gelijk is aan het bedrag dat nodig is om de aan de voormalige werknemer toegekende WAO/WIA-uitkering, vermeerderd met een aan de voormalige werknemer toegekende bovenwettelijke aanvulling ingevolge het pensioenreglement dat voor de werknemer geldt, aan te vullen tot een bepaald percentage van het salaris dat voor de werknemer gold in het jaar voorgaande aan zijn ontslag. Het percentage is afhankelijk van de mate van arbeidsongeschiktheid en bedraagt bij een arbeidsongeschiktheid van:

Mate van arbeidsongeschiktheid	Percentage van het salaris
80% of meer	95%
65 tot 80%	68,875%
55 tot 65%	57%
45 tot 55%	47,5%
35 tot 45%	38%

15. De loondoorbetaling bedoeld in het eerste tot en met het vierde lid eindigt als de werknemer definitief wordt herplaatst in een andere functie of op het tijdstip dat de arbeidsovereenkomst eindigt.

- > Rechtspositionele voorzieningen brandweer
De rechtspositionele voorzieningen voor brandweer worden beschreven in het Algemeen Rijksambtenarenreglement (ARAR). Artikelen 47 en 48 ARAR zijn van belang. Deze artikelen worden hieronder weergegeven.

Artikel 47 - Tegemoetkoming in noodzakelijk gemaakte ziektekosten

1. In bijzondere gevallen kan aan de ambtenaar een tegemoetkoming worden toegekend in noodzakelijk gemaakte kosten die verband houden met ziekte, welke de ambtenaar voor zichzelf en voor zijn medebelanghebbenden heeft gemaakt:
 - a. indien hierin niet ingevolge een andere regeling kan worden voorzien; en
 - b. deze kosten redelijkerwijs niet voor zijn rekening kunnen blijven.
2. Onze Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties kan omtrent het bepaalde in het eerste lid nadere regels vaststellen.

Artikel 48 - Vergoeding van ziektekosten bij dienstongeval en beroepsziekte

1. Indien de ziekte, uit hoofde waarvan de ambtenaar of de gewezen ambtenaar ongeschikt is zijn arbeid te verrichten, voortvloeit uit een dienstongeval of een door het verrichten van zijn arbeid opgelopen beroepsziekte, worden hem vergoed de naar het oordeel van Onze Minister noodzakelijk gemaakte kosten van geneeskundige behandeling of verzorging die voor rekening van de ambtenaar blijven.
2. Onze Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties kan omtrent het bepaalde in het eerste lid nadere regels vaststellen.

- > Rechtspositionele voorzieningen politie

De rechtspositionele voorzieningen voor de politie worden beschreven in het Besluit algemene rechtspositie politie (Barp). Artikelen 54 en 54a Barp zijn van belang. Deze artikelen worden hieronder weergegeven.

Artikel 54 - Besluit algemene rechtspositie politie

1. In geval van dienstongeval of beroepsziekte worden aan de desbetreffende ambtenaar vergoed de noodzakelijk gemaakte kosten van geneeskundige behandeling of verzorging.
2. Onze Minister kan bij ministeriële regeling nadere voorschriften vaststellen met betrekking tot het eerste lid.

Artikel 54 a - Besluit algemene rechtspositie politie

1. In het geval van invaliditeit die voortvloeit uit een dienstongeval of een beroepsziekte, wordt aan de desbetreffende ambtenaar smartengeld vergoed tot een netto maximum van €150.000,-.
2. In geval de ambtenaar is komen te overlijden ten gevolge van een dienstongeval, wordt aan de weduwe of weduwnaar van wie de overleden ambtenaar niet duurzaam gescheiden leefde een netto bedrag van €75.000,- uitgekeerd.

Als de ambtenaar een schadevergoeding krijgt op basis van zijn rechtspositie kan er restschade overblijven. Het verhalen van restschade wordt in de volgende paragraaf toegelicht.

6.2.2 Het verhalen van restschade

Ambtenaren van de brandweer, politie en de ambulancesector voor zover niet geprivatiseerd, hebben de verschillende juridische mogelijkheden om de restschade (schade die niet wordt vergoed vanuit de rechtspositie) te verhalen. De juridische mogelijkheden worden hieronder toegelicht. Hierbij worden de juridische mogelijkheden ingedeeld in eenzijdige ongevallen en ongevallen waar meerdere voertuigen bij betrokken zijn.

Juridische mogelijkheden restschade bij eenzijdige ongevallen

Wanneer de ambtenaar zijn restschade wil laten vergoeden zijn artikelen voor niet-ambtenaren vanuit het Burgerlijk Wetboek niet rechtstreeks van toepassing. Dit komt, omdat de verzekeringsplicht niet van toepassing is op een overheidswerkgever.

“De juridische mogelijkheden voor een ambtenaar om bij een eenzijdig ongeval een schadevergoeding van restschade te krijgen is zeer beperkt. Het probleem hierbij is dat de Centrale Raad van Beroep geen verzekeringsplicht wil opleggen aan de overheid als werkgever. Dit is omdat de ambtenaar een beroep kan doen op zijn rechtspositionele voorzieningen. Dit kan in de praktijk tot vervelende situaties leiden aangezien de rechtspositionele voorzieningen niet altijd voldoende zijn om de totale schade te compenseren” (mr. V. Dolderman, 11 maart 2015).

Ook kan de ambtenaar zijn restschade proberen te verhalen op de wegbeheerder. Mede-inzittenden van het voorrangsvoertuig kunnen op grond van een verkeersfout van de bestuurder wel de werkgever aansprakelijk stellen. Zie ook paragraaf 6.1.1.

Juridische mogelijkheden restschade bij ongevallen met meerdere voertuigen

Bij het verhalen van restschade bij ongevallen met meerdere voertuigen zijn er de volgende juridische mogelijkheden:

- > Het verhalen van schade op de veroorzaker van het ongeval via een civiele procedure
 - > Schadevergoeding eisen tijdens strafrechtelijke procedure tegen andere weggebruiker
 - > Het verhalen van restschade via het Waarborgfonds Motorverkeer
 - > Het verhalen van restschade op de werkgever
- > *Het verhalen van schade op de veroorzaker van het ongeval via een civiele procedure*
Ambtenaren kunnen, net als in de procedure voor niet-ambtenaren, de restschade proberen te verhalen op de veroorzaker van het ongeval. Zie ook paragraaf 6.1.2.
- > *Schadevergoeding eisen tijdens strafrechtelijke procedure tegen andere weggebruiker*
Daarnaast kan de ambtenaar net als een niet-ambtenaar zich voegen als slachtoffer als er een strafrechtelijke procedure loopt tegen de andere weggebruiker. Door zich te voegen als slachtoffer kan de bestuurder van het voorrangsvoertuig een schadevergoeding eisen. Zie ook paragraaf 6.1.2.

> *Het verhalen van restschade via het Waarborgfonds Motorverkeer*

Ook kan de ambtenaar net als een niet-ambtenaar een beroep doen op het Waarborgfonds Motorverkeer om zijn restschade te laten vergoeden. Zie ook paragraaf 6.1.2.

> *Het verhalen van restschade op de werkgever*

De ambtenaar kan zijn schade proberen te verhalen op de werkgever op basis van de zorgplicht. Bij het verhalen van schade op de werkgever dienen medewerkers van de brandweer, politie en de ambulancesector zover niet geprivatiseerd een procedure bij de bestuursrechter in te stellen. Het proces bij de bestuursrechter wordt hieronder toegelicht.

Procedure bij de bestuursrechter

De volgende stappen kunnen worden genomen in de bestuursrechtelijke procedure:

1. Verzoekschrift.
2. Primair besluit bestuursorgaan.
3. Bezwaarschrift
4. Besluit op het bezwaarschrift.
5. Beroep rechtbank sector bestuursrecht
6. Hoger beroep Centrale Raad van Beroep.

Verzoekschrift

De procedure begint met het indienen van een verzoekschrift bij het bestuursorgaan. De ambtenaar verzoekt in het verzoekschrift om de vergoeding van de restschade die hij heeft geleden door het verkeersongeval.

Primair besluit

Het bestuursorgaan neemt een besluit op basis van het ingediende verzoekschrift. De ambtenaar wordt van dit besluit in kennis gesteld. Mocht het zo zijn dat de ambtenaar het niet eens is met dit besluit kan hij bezwaar maken door middel van een bezwaarschrift. De termijn van het indienen van het bezwaarschrift bedraagt zes weken.

Bezwaarschrift

Door het indienen van een bezwaarschrift maakt de ambtenaar bezwaar tegen het eerder genomen besluit van het bestuursorgaan. De bezwaarschriftprocedure wordt ingesteld bij het bestuursorgaan dat het eerdere besluit heeft genomen. Het bestuursorgaan dient dan opnieuw een besluit te nemen op basis van het bezwaarschrift.

Besluit op bezwaarschrift

Het bestuursorgaan neemt in de bezwaarfase het besluit opnieuw. Het bestuursorgaan moet alles volledig heroverwegen. Doet het bestuursorgaan dit onvoldoende en is de ambtenaar het niet eens met het besluit op het bezwaarschrift, dan kan de ambtenaar beroep instellen bij de rechtbank sector bestuursrecht. De termijn van het instellen van beroep bedraagt ook zes weken.

Beroep bij de rechtbank sector Bestuursrecht

De rechter in het bestuursrecht moet uitzoeken welke feiten waar of niet waar zijn. De bestuursrechter heeft een actieve rol, dit houdt in dat hij de feiten die partijen (ambtenaar/overheid) aandragen mag aanvullen. De bestuursrechter mag feiten betrekken bij de rechtszaak die de partijen niet hebben aangevoerd. Op basis van het onderzoek dat de rechter uitvoert doet de rechtbank uitspraak.

Hoger beroep

Als een van de partijen (ambtenaar of overheid) het niet eens is met de uitspraak van de rechtbank, dan kan hoger beroep worden ingesteld. Het Hoger beroep wordt ingesteld bij de Centrale Raad van Beroep. Het Hoger beroep kent twee functies namelijk: de controle functie en de herkansingsfunctie. Deze twee functies worden hieronder toegelicht.

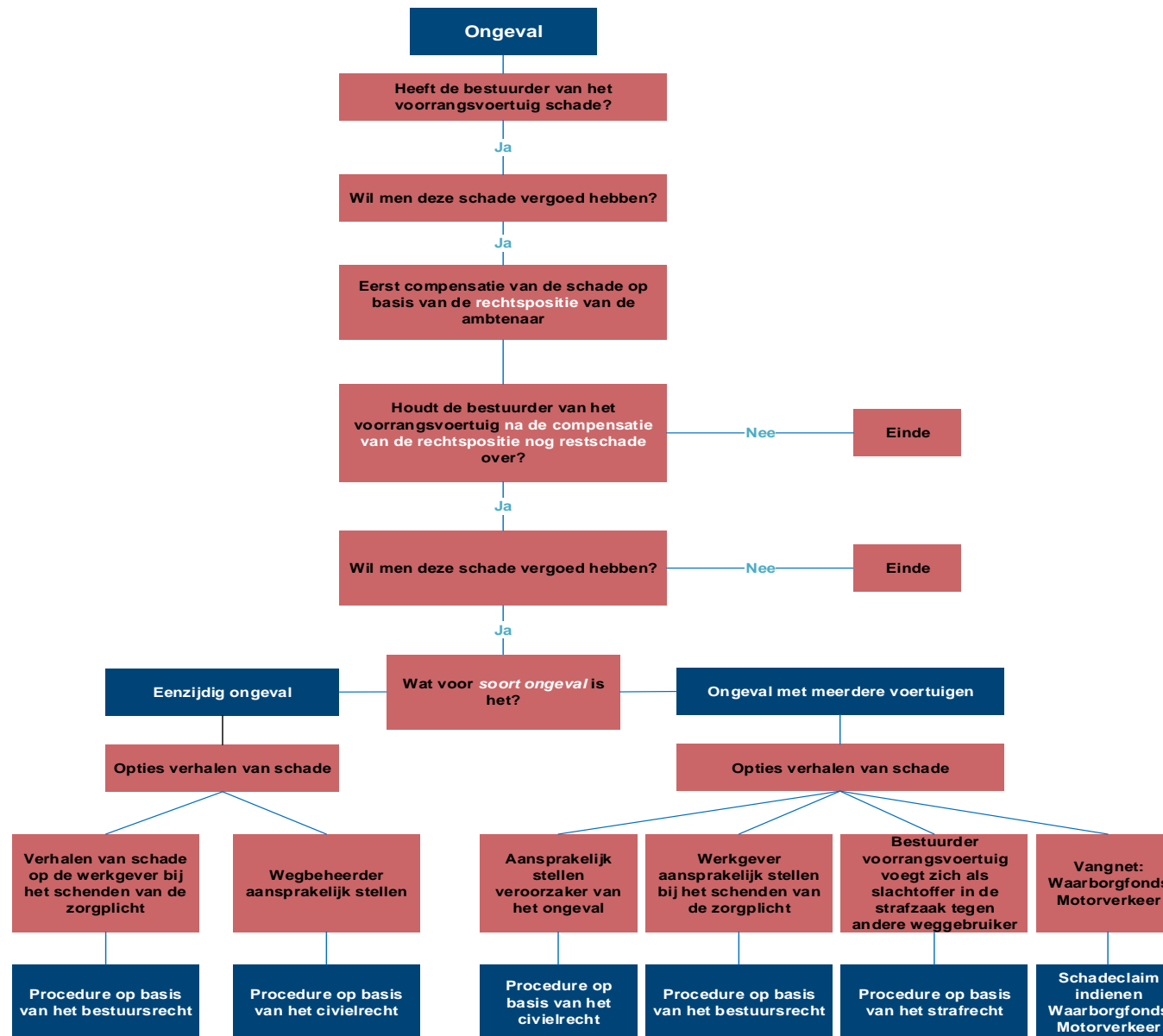
Controle functie: de rechter in het Hoger beroep dient de uitspraak van de rechtbank sector bestuursrecht te toetsen op volledigheid en de regels van het procesrecht.

Herkansingsfunctie: de partijen (ambtenaar/overheid) krijgen vaak een nieuwe kans om de rechter te overtuigen van hun gelijk.

De rechter in het Hoger beroep kan uitspraak doen in verschillende vormen:

- > De rechter kan het beroep ongegrond verklaren, hierdoor blijft de uitspraak van de rechter sector Bestuursrecht bestaan
- > De rechter kan besluiten om de uitspraak van het bestuursorgaan gedeeltelijk of geheel te vernietigen.
- > De rechter neemt zelf een nieuw besluit.
- > De rechter verwijst de zaak terug naar de werkgever om een nieuw besluit te nemen met inachtneming van de uitspraak van de Centrale Raad van Beroep.

In figuur 6 worden alle mogelijkheden voor het verhalen van schade voor ambtenaren nog eens schematisch weergegeven.



Figuur 6. Model van de juridische mogelijkheden tot het verhalen van schade door ambtenaren

7 Conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk worden de onderzoeksvragen beantwoord. Vervolgens worden aanbevelingen gedaan.

1. Welke wet- en regelgeving is relevant met betrekking tot voorrangsvoertuigen?

Rondom het thema voorrangsvoertuigen spelen de Wegenverkeerswet (WVW, 1994), de Regeling optische en geluidssignalen (ROGs, 2009), alsmede 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 reguliere weggebruikers te allen tijde wordt gewaarborgd. In de brancherichtlijnen die door de verschillende voorrangsvoertuigdisciplines zijn opgesteld, zijn afspraken rondom het rijden met optische en geluidssignalen nader uitgewerkt. De brancherichtlijnen worden door de Algemene Wet Bestuursrecht aangeduid als beleidsregels. Deze beleidsregels zijn intern geldig en worden gezien als een maatschappelijke gedragsrichtlijn. Ze bieden voorrangsvoertuigbestuurders enerzijds handvaten over gewenst gedrag, en zouden anderzijds ook ongewenst gedrag op de openbare weg moeten beperken.

2. Hoe ziet de strafrechtelijke procedure eruit wanneer een bestuurder van een voorrangsvoertuig een ongeval veroorzaakt?

Als de bestuurder van een voorrangsvoertuig bij een verkeersongeval betrokken raakt en de politie ter plaatste is, wordt er beoordeeld of er sprake is van een vermoedelijk gepleegd strafbaar feit. Als dit zo is wordt gekeken of er een redelijk vermoeden van schuld is bij de bestuurder van het voorrangsvoertuig. Als dit het geval is wordt de bestuurder aangemerkt als verdachte. Het Openbaar Ministerie beoordeelt of er sprake is van een strafbaar feit. Is er geen sprake van een strafbaar feit of zijn er andere redenen om niet te vervolgen dan gaat de officier van justitie over tot het seponeren van de zaak. Hierbij wordt de zaak niet voor de rechter gebracht. Ook kan de officier van justitie besluiten om zelf een straf op te leggen. Dit gebeurt door middel van een strafbeschikking. Dit kan als de maximale straf niet meer dan zes jaar gevangenisstraf is voor het gepleegde feit. Een strafbeschikking kan een geldboete en/of een ontzegging zijn van de rijbevoegdheid. Wanneer er wordt voldaan aan een strafbaar feit, er geen sprake is van een rechtvaardigings- of schulduitsluitingsgrond, de officier van justitie niet seponeert of zelf een straf oplegt, dan wordt er overgegaan tot vervolging. Afhankelijk van de ernst van de schuld gaat er een dagvaarding richting de verdachte. Hierbij wordt op basis van formele en materiële vragen onderzocht of de verdachte schuld heeft aan het strafbare feit. Formele vragen gaan over procesmatige zaken. Bij materiële vragen gaat het erom of:

- > het tenlastegelegde feit bewezen is.
- > het bewezen verklaarde feit strafbaar is.
- > de verdachte strafbaar is.

Als bovenstaande materiële vragen met 'ja' kunnen worden beantwoord, bepaalt de rechter welke straf wordt opgelegd. Zowel de verdachte als het Openbaar Ministerie heeft de mogelijkheid om in beroep te gaan wanneer zij het niet eens zijn met de uitspraak van de Rechtbank sector Strafrecht.

3. Welke overwegingen hebben in jurisprudentie een rol gespeeld bij het wel of niet veroordelen/aansprakelijk stellen van bestuurders van voorrangsvoertuigen die bij een verkeersongeval betrokken zijn geweest en welke rol speelt de brancherichtlijn in het bijzonder hierin?

Uit jurisprudentie komen diverse factoren naar voren die een rol hebben gespeeld bij het al dan niet veroordelen/aansprakelijk stellen van de bestuurder van het voorrangsvoertuig. De factoren komen uit de onderzochte jurisprudentie, uiteraard kunnen er nog andere factoren een rol spelen. De factoren die voorkomen in de jurisprudentie zijn:

- > De ernst van het verkeersongeval.
- > De vermijdbaarheid van het verkeersongeval.
- > Het rijgedrag van de bestuurder van het voorrangsvoertuig.
- > De houding en achtergrond van de bestuurder van het voorrangsvoertuig.
- > De kennis en ervaring van de bestuurder van het voorrangsvoertuig.
- > De dringendheid van de uit te voeren taak.

Bij de ernst van het verkeersongeval spelen het letsel/de schade voor slachtoffers en de impact van de bestuurder een rol. Bij de vermijdbaarheid van het ongeval gaat het om de verkeerssituatie, de zichtbaarheid van het voorrangsvoertuig en het rijgedrag van de andere weggebruiker(s). Bij het rijgedrag van de bestuurder van het voorrangsvoertuig wordt voornamelijk gekeken naar de mate van schuld, het naleven van brancherichtlijnen, procedures, protocollen en vrijstellingen. De houding van de verdachte speelt ook een rol, het gaat daarbij bijvoorbeeld om zijn justitieel verleden, de betrokkenheid bij het slachtoffer en spijt dan wel aanpassing van het rijgedrag naar aanleiding van het verkeersongeval. Het aantal jaren rijervaring, de mate van opleiding en de bekendheid met verkeerssituaties wegen mee waar het gaat om kennis en ervaring van de voorrangsvoertuigbestuurder. Ten slotte houdt de rechter er rekening mee dat de verdachte bezig was met een dringende plicht en/of taak die gericht is op het verlenen van hulp en speelt de prioriteit en aard van de melding een rol.

Bestuurders van voorrangsvoertuigen kunnen zich *nooit* volledig juridisch beschermen, zelfs wanneer ze zich te allen tijde aan de brancherichtlijnen houden. Het is daarnaast belangrijk dat bestuurders van voorrangsvoertuigen de veiligheid van reguliere weggebruikers in het vizier houden. Wanneer de bestuurder van het voorrangsvoertuig bij een verkeersongeval betrokken is, maar zich wel aan de overige bepalingen uit de brancherichtlijnen heeft gehouden (zoals snelheid of gedrag op kruisingen) is het aannemelijk dat de kans op vervolging en veroordeling kleiner is. Het is echter geen garantie dat de bestuurder van het voorrangsvoertuig niet zal worden vervolgd, het ongeval heeft immers plaatsgevonden, waardoor men niet heeft voldaan aan de artikelen 5 en 6 WVV 1994.

Als de bestuurder van een voorrangsvoertuig ervoor zou kiezen om tijdens een spoedrit alle normale verkeersregels te volgen, om zo het risico op een ongeval te beperken is de kans op vervolging uiterst gering. Als de bestuurder van het voorrangsvoertuig het 'nalaten van hulp verlenen ten aanzien van een melding' zou worden verweten is het verweer sterk en vervolging voor dit feit gering. Of men als bestuurder van een voorrangsvoertuig zich in deze positie wil bevinden is een persoonlijke afweging. Ook is het de vraag of de werkgever van de bestuurder met deze keuze akkoord zou gaan. De eigen verantwoordelijkheid en het nemen van risico's blijven behoren bij het beroep als voorrangsvoertuigbestuurder.

4. Hoe is de aansprakelijkheid tussen werkgever en werknemer geregeld bij verkeersongevallen met voorrangsvoertuigen?

Bij de werkgeversaansprakelijkheid moet er onderscheid gemaakt worden tussen particuliere werkgevers en de overheid als werkgever. Particuliere werkgevers hebben een zorgplicht naar hun werknemers. Deze zorgplicht houdt in dat werkgevers veiligheid, gezondheid en het welzijn van werknemers dienen te bevorderen. Risico's op het werk of ter uitvoering van werkzaamheden dienen te worden verminderd en beperkt. In artikel 7:658 Burgerlijk Wetboek is de zorgplicht van de werkgever opgenomen. Hierin staat het begrip schuldaansprakelijkheid centraal. Dit houdt in dat als de werkgever kan bewijzen dat hij geen schuld heeft (hij heeft voldaan aan de zorgplicht) de werknemer zijn eigen schade moet dragen. Ook als werknemers eigen veiligheid, gezondheid of welzijn in gevaar brengen door bewust roekeloos of opzettelijk gedrag komt de werkgever onder zijn aansprakelijkheid uit. De werkgever is op basis van het goed werkgeverschap verplicht om een verzekering af te sluiten voor eventuele schade die werknemers oplopen tijdens de uitoefening van hun werkzaamheden. Heeft de werkgever geen verzekering afgesloten, dan blijft hij aansprakelijk en zal hij de schade van de werknemer moeten betalen.

Als een ambtenaar betrokken is geraakt bij een ongeval, dient hij in eerste instantie een beroep te doen op zijn rechtspositie. Aansprakelijkheid en/of schuld aan de kant van de werkgever is hierbij niet aan de orde. Indien de schade van de ambtenaar niet of niet volledig wordt vergoed vanuit de rechtspositie dan zal hij een partij, bijvoorbeeld de werkgever, aansprakelijk moeten stellen voor zijn schade om een aanvullende schadevergoeding mogelijk te kunnen maken. De werkgeversaansprakelijkheid van de overheid is niet opgenomen in een wet, maar is vastgelegd in een norm van de Centrale Raad van Beroep en is afgeleid van artikel 7:658 BW. De ambtenaar heeft recht op vergoeding van de restschade, tenzij de overheidswerkgever kan aantonen dat hij heeft voldaan aan de zorgplicht of dat de schade in belangrijke mate het gevolg is van opzettelijk of bewust roekeloos handelen van de ambtenaar.

5. Op welke wijze vindt de vergoeding van schade plaats na een verkeersongeval waarbij een voorrangsvoertuig betrokken is?

Er wordt tijdens het verhalen van schade onderscheid gemaakt tussen ambtenaren (overheidswerkgever) en niet-ambtenaren (particuliere werkgever). Medewerkers van de brandweer, politie en niet-geprivatiseerde delen van de ambulancesector worden op basis van wet- en regelgeving gezien als ambtenaren. Medewerkers van geprivatiseerde delen van de ambulancesector zijn civiele werknemers (niet-ambtenaren). Dit onderscheid is van belang, omdat ambtenaren bij een verkeersongeval in eerste instantie aanspraak kunnen maken op vergoedingen op basis van hun rechtspositie.

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

De niet-ambtenaar heeft diverse juridische mogelijkheden om zijn schade te verhalen. Bij eenzijdige ongevallen kan een niet-ambtenaar zijn schade proberen te verhalen op de werkgever of op de wegbeheerder. Bij ongevallen met meerdere voertuigen/personen kan de schade verhaalt worden op de veroorzaker van het ongeval of de werkgever. Daarnaast kan een schadevergoeding worden geëist tijdens een strafrechtelijke procedure tegen de andere weggebruiker. Als laatste mogelijkheid kan geprobeerd worden om via het Waarborgfonds Motorverkeer de schade vergoed te krijgen.

Ambtenaren die betrokken zijn geweest bij een ongeval maken in eerste instantie aanspraak op een schadevergoeding op basis van hun rechtspositie. De rechtspositie bepaald hoeveel schadevergoeding de ambtenaar krijgt naar aanleiding van het verkeersongeval. Mocht de rechtspositie niet alle schade vergoeden kan er restschade overblijven. De ambtenaar heeft verschillende juridische mogelijkheden om de restschade te verhalen. Bij eenzijdige ongevallen zijn de juridische mogelijkheden van het verhalen van restschade beperkt. Dit komt met name doordat de overheid geen verzekeringsplicht heeft. De restschade kan mogelijk ook worden verhaald op de wegbeheerder, als het ongeval is ontstaan door bijvoorbeeld een slecht wegdek. Verder kan de ambtenaar bij ongevallen met meerdere voertuigen/personen proberen de restschade te verhalen op de veroorzaker van het ongeval en op de werkgever. Daarnaast kan, net zoals bij niet-ambtenaren, een schadevergoeding worden geëist tijdens een strafrechtelijke procedure tegen de andere weggebruiker. Als laatste mogelijkheid kan geprobeerd worden om via het Waarborgfonds Motorverkeer de schade vergoed te krijgen.

6. Op welke wijze is de juridische aansprakelijkheid geregeld bij verkeersongevallen met voorrangvoertuigen in Nederland?

Als de bestuurder van het voorrangvoertuig een ongeval veroorzaakt, is er veelal sprake van een overtreding of misdrijf. De bestuurder, niet zijn werkgever, is zelf primair strafrechtelijk aansprakelijk. De bestuurder van een voorrangvoertuig kan tijdens de rechtszaak niet aandragen dat hij niet of onvoldoende op de hoogte was van wet- en regelgeving of onvoldoende is opgeleid. De rechter zal dan veelal oordelen dat de bestuurder had moeten weten dat hij niet klaar was om als vakbekwaam bestuurder te functioneren in de praktijk.

De juridische mogelijkheden om schade te verhalen, komen niet te vervallen als de bestuurder van het voorrangvoertuig strafrechtelijk aansprakelijk is voor het ongeval. Op basis van de zorgplicht kan geprobeerd worden de schade of restschade te verhalen op de werkgever.

Aanbevelingen

Op basis van de conclusies worden de volgende aanbevelingen voor brancheorganisaties, werkgevers en werknemers 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 jegens 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 te doorlopen 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 dient 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. Daarnaast gaat het ook om 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/zij van mening is dat hij/zij onvoldoende is opgeleid, dit bij de werkgever moeten aangeven. Onvoldoende training als argument beschermt namelijk niet in een strafrechtelijk proces.

Brancheorganisaties

- > *Zorg voor actuele brancherichtlijnen*
De rechter toetst tijdens de rechtszaak aan de 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 met name de kennisoverdracht over de juridische consequenties waaraan men blootgesteld kan worden als bestuurder van een voorrangsvoertuig. Op deze wijze wordt de branche als geheel uniform geïnformeerd over de strafrechtelijke en civielrechtelijke consequenties/procedures.

Literatuurlijst

Ambulancezorg (2009). *Brancherichtlijn optische en geluidssignalen spoedeisende hulpverlening*. Ambulancezorg Nederland.

Arbowet (2013). *Wetten omtrent arbeidsrecht*. Geraadpleegd op 28 november, 2013 van http://wetten.overheid.nl/BWBR0010346/geldigheidsdatum_28-11-2013.

Artec Neval (2013). *Informatie over arbeidsrecht*. Geraadpleegd op 4 oktober, 2013 van <http://www.arbeidsrechter.nl/goed-werkgeverschap-goed-werknemerschap>.

Brandweer, D.R. (2003). *Brancherichtlijn brandweer*. Den Haag: Koninkrijkrelaties, Ministerie van Binnenlandse Zaken.

Dolderman, V. (2013). *Wet- en regelgeving letselschade*. Geraadpleegd op 15 november, 2013 van <http://www.verkeersongevalenletsel.nl/>.

Dort, R. van (2011). *Lettselschade*. Amersfoort: Uitgeverij Pica.

GGZ (2015). *Verplichtingen vanuit de Arbowet*. Geraadpleegd op 15 februari, 2015 van <http://www.arbocatalogusggz.nl/verplichtingen-arbowet/>

Goudse Verzekeringen (2013). *Goed werkgeverschap*. Geraadpleegd op 16 februari, 2015 van <http://www.ondernemenmetpersoneel.nl/orienteren/arbeidsrecht/194-wat-houdt-goed-werkgeverschap-in.html>

Grinsven, P.M.H.J. van (2009). *Arbeidsrecht*. Den Haag: Boom Juridische Gegevens.

Instituut Fysieke Veiligheid. (2012). *Weggebruikers met voorrang benaderd*. Arnhem: Groenewegen- ter Morsche, K., van den Dikkenberg, R., van Rossum, W., & Bangoer, M.

Janssen, L. (2009). *Burgerlijk recht*. Den Haag: Uitgeverij LEMMA.

Judex Nederland B.V. (2015). *Uitspraken van de rechter*. Geraadpleegd op 18 februari, 2015 van http://www.judex.nl/rechtsgebied/strafrecht/de-strafrechter-en-de-strafzitting/artikelen/270/hoe-komt-de-strafrechter-tot-zijn-uitspraak_.htm

Juridisch kennisportaal (2013). *Sepotgronden officier van justitie*. Geraadpleegd op 31 september, 2013 van <http://www.juridischkennisportaal.nl/wiki/strafrecht/afdoening-transactie-strafbeschikking-sepot-etc/sepotgronden-een-overzicht.htm>.

Kerstholt adviseurs (2013). *Aansprakelijkheid Overheid*. Geraadpleegd op 5 oktober, 2013 van <http://www.aansprakelijkheid.nl/nl/overige-aansprakelijkheid/overheid-en-aansprakelijkheid/index.html>.

Kerstholt Adviseurs (2014). *Causaliteit en onrechtmatige daad*. Geraadpleegd op 12 december, 2014 van <http://www.aansprakelijkheid.nl/nl/overige-aansprakelijkheid/causaliteit-en-onechtmatige-daad/>

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Ministerie van Veiligheid en Justitie (2014). *Mededeling rechten volwassenen*. Geraadpleegd op 3 maart, 2015 van <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brochures/2011/05/11/u-bent-als-verdachte-aangehouden-en-meegenomen-naar-het-politie-bureau-of-naar-een-andere-verhoorlocatie-wat-zijn-uw-rechten-nederlands.html>

P&Oactueel (2012). *Zorgplicht van de werkgever*. Geraadpleegd op 28 december, 2013 van <http://www.penoactueel.nl/Personeel/Algemeen/2009/1/Zorgplicht-werknemers-ook-verzekeren-voor-ongevallen-op-de-openbare-weg-PENO003135W/>.

Raad voor de Rechtspraak (2013). *Jurisprudentie ongevallen met voorrangsvoertuigen*. Geraadpleegd op 26 november, 2013 van www.rechtspraak.nl.

Rechtspraak (2014). *Kort geding*. Geraadpleegd op 2 september, 2014 van <http://www.rechtspraak.nl/Organisatie/Rechtbank/Midden-Nederland/RegelsEnProcedures/Pages/Kort-gedingen.aspx>

Rijksoverheid (2015). *Straffen en maatregelen*. Geraadpleegd op 15 februari, 2015 van <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/straffen-en-maatregelen/vraag-en-antwoord/wat-is-een-taakstraf.html>

Rijksoverheid (2015). *Schade door wegdek*. Geraadpleegd op 30 maart, 2015 van <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/auto/vraag-en-antwoord/waar-kan-ik-schade-aan-mijn-auto-veroorzaakt-door-een-slecht-wegdek-verhalen.html>

Starrenburg, H., & de Graaf, M. (2011). *Praktisch strafrecht*. Groningen: Noordhoff Uitgevers bv.

Sila, J. (2008). *Rechten en plichten werkgever – werknemer*. Geraadpleegd op 30 september, 2013 van <http://zakelijk.infonu.nl/banen/10762-verplichtingen-werkgever-rechten-werknemer.html>.

Snijders, K. (2012). *Geeft blauw blauw vrij spel?* Geraadpleegd op 30 september, 2013 van http://issuu.com/kevinsnijders/docs/scriptie__tekst_/43.

SWOV (2010). *Internationale vergelijkbaarheid van verkeersveiligheidsgegevens*. Factsheet. Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.

Vereniging voor Letselschade Slachtoffers (2008). *Werkgeversaansprakelijkheid verkeersongeval*. Geraadpleegd op 28 december 2014 van http://www.vvls.nl/journaals.html/Letseljournaal_Bewaarnummer_24_Informatie_Letselschaezaak_en_letselschadeclaim_van_de_Vereniging_voor_Letselschade_Slachtoffers_VvLS.html

Bijlage 1 Definities, begrippen en afkortingen

Arbeidsrecht:	Het geheel van wet- en regelgeving in die van toepassing is op de relatie werknemer – werkgever.
Awb:	Algemene Wet Bestuursrecht.
Beroepsincident:	Een dienstongeval uit een gevaarlijke situatie die verband houdt met de uitvoering van zijn taak waaraan de ambtenaar zich vanwege zijn specifieke functie niet aan kan onttrekken.
Bewust roekeloos gedrag:	Hiervan is sprake als de werknemer zich voor het arbeidsongeval bewust is geweest dat zijn handswijze een roekeloos karakter draagt. Hierbij dient de gedraging ook willens en wetens uitgevoerd te zijn en het gaat bij de werknemer om een bekend risico.
Dienstongeval:	Een ongeval waarin de oorzaak aard vindt aan de ambtenaar opgedragen werkzaamheden of in bijzondere omstandigheden waaronder deze moesten worden verricht en niet aan de ambtenaar zijn schuld of onvoorzichtigheid te wijten is.
Garantenstelling:	Garantenstelling is een juridische term waar mee wordt aangeduid dat er een 'grotere' verantwoordelijkheid rust op de voorrangsvoertuigbestuurder met een bijzondere kwaliteit.
Goed werknemerschap:	De werknemer dient zoveel mogelijk te voldoen aan de redelijke eisen die de werkgever stelt, ten aanzien van de uitvoering van zijn werkzaamheden.
IFV:	Instituut Fysieke Veiligheid.
Immateriële schade:	Schade die niet in geld uit te drukken is denk hierbij emotionele schade, angst, verdriet, smartengeld schade van het geestelijk gestel.
Letselschaderecht:	Wet- en regelgeving van materiële en immateriële schade die men heeft opgelopen tijdens een ongeval, medische fout of misdaad.
LBVP:	Landelijke Brancherichtlijn Verkeer Politie.

Materiële schade:	Schade die in geld is uit te drukken.
Motorvoertuig:	Gemotoriseerd verkeer.
Ne bis in idem-beginsel:	Een verdachte wordt niet twee keer vervolgd voor hetzelfde feit.
Overmacht:	De bestuurder heeft foutloos gereden of de fout is niet relevant genoeg voor het ongeval. Tevens is het van belang of de fouten van de andere weggebruiker zo onwaarschijnlijk waren dat de bestuurder hier geen rekening mee hoefde te houden.
Optische en geluidsignalen:	Blauw zwaai-, flits of knipperlicht en een tweetonige hoorn.
Opzettelijk gedrag:	De gedragingen van de werknemer zijn gericht op het veroorzaken van schade.
Rijden:	Aan het verkeer deelnemen.
RVV 1990:	Reglement verkeerstekens en verkeersregels 1990.
Proportionaliteit:	De afweging of een bepaalde handeling te rechtvaardigen is tot het doel waarvoor de handeling bestemd is.
Strafrecht:	Wet- en regelgeving van overtredingen en misdrijven.
Strafbaar feit:	Een strafbaar feit is een menselijke gedraging, die valt binnen een delictsomschrijving en die wederrechtelijk en aan schuld te wijten is.
Proportionaliteit en subsidiariteits:	De gebruikte middelen staan in verhouding tot het te bereiken doel.
Voorrangsvoertuigen:	Motorvoertuigen van ambulance, brandweer en politie en andere door de Minister aangewezen diensten die een blauw, zwaai-, flits of knipperlicht en een tweetonige hoorn voeren om kenbaar te maken dat zij een dringende taak vervullen.
Weggebruikers:	Voetgangers, fietsers, bromfietsers, bestuurders van een gehandicapt voertuig, van een motorvoertuig of van een tram, ruiters, geleiders van rij- of trekdieren of vee en bestuurders van een bespannen of onbespannen wagen.
WIA:	Wet, werk en inkomen naar arbeidsvermogen.
WVW 1994:	Wegenverkeerswet 1994

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 reduceren/te beperken.

Bijlage 2 Interview vragenlijst

mr. A.J. Louter werkzaam rechtbank Almelo sector civiel

Hoofdvraag:

Welke aspecten zijn van belang bij een verkeersongeval met een voorrangsvoertuig?

Doorvraag:

- Waar wordt zoal naar gekeken bij een verkeersongeval?
- Klopt het dat schuld en verwijtbaarheid belangrijke aspecten zijn bij een verkeersongeval?
- Zijn er nog meer aspecten die van belang zijn tijdens de beoordeling van het verkeersongeval?

Hoofdvraag:

In hoeverre wordt er gekeken naar omstandigheden van de situatie met betrekking tot het verkeersongeval?

Hoofdvraag:

In hoeverre is de aard en prioriteit van de melding van belang voor de beoordeling van het strafbare feit?

Hoofdvraag:

Waar wordt de strafmaat zoal op gebaseerd?

Doorvraag:

- Waarom krijgt de ene bestuurder van het voorrangsvoertuig een taakstraf en de andere bestuurder een gevangenisstraf?
- Zijn hier uitgangspunten voor en zo ja wat zijn deze uitgangspunten?
- Spelen slachtofferkenmerken een belangrijke rol bij de strafmaat? Als een kind wordt aangereden weegt dit dan bijvoorbeeld zwaarder?

Hoofdvraag:

In hoeverre worden brancherichtlijnen gebruikt bij het strafrechtelijke proces?

Doorvraag:

- Het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 stelt brancherichtlijnen verplicht. In hoeverre speelt deze verplichte brancherichtlijn een rol bij het strafrechtelijke proces?

Hoofdvraag:

Stel dat de bestuurder van het voorrangsvoertuig aangeeft tijdens de rechtszaak dat hij of zij onvoldoende opleiding en training heeft gehad met betrekking tot de rijvaardigheid van het voorrangsvoertuig. Kan er naar aanleiding van deze grond onafhankelijk onderzoek worden ingesteld door een onafhankelijke deskundige op het gebied van verkeer?

Doorvraag:

Mocht er na onafhankelijk onderzoek blijken dat de rijopleiding inderdaad onvoldoende is geweest voor de bestuurder van het voorrangsvoertuig in hoeverre kan de bestuurder van het voorrangsvoertuig de aansprakelijkheid op zijn of haar werkgever verhalen?

Doelvraag:

- Op basis van welke wetsartikelen kan de werkgever aansprakelijk worden gesteld?

mr. P.C. Verloop werkzaam Ploum, Lodder, Princen advocaten te Rotterdam

Hoofdvraag:

Welke fasen bevat de strafrechtelijke procedure wanneer er sprake is van een verkeersongeval met een voorrangsvoertuig?

Hoofdvraag:

Welke aspecten/factoren worden zoal meegenomen door de rechter?

hoofdvraag:

In hoeverre kan er sprake zijn van een schulditsluitingsgrond of een rechtvaardigingsgrond bij een verkeersongeval?

Hoofdvraag:

In hoeverre zijn de brancherichtlijnen van belang bij een strafrechtelijke procedure?

Hoofdvraag:

Wanneer men zich volledig heeft gehouden aan de brancherichtlijnen in hoeverre kan men dan strafrechtelijk aansprakelijk worden gesteld voor het verkeersongeval?

Hoofdvraag:

Als men aangeeft dat de rijopleiding onvoldoende is voor bestuurders van voorrangsvoertuigen, hoe sterk is dit verweer in de strafrechtelijke procedure?

Hoofdvraag:

In hoeverre maakt de werknemer kans om zijn werkgever civielrechtelijk aansprakelijk te stellen?

Bijlage 3

Rechtvaardigingsgronden

In het Wetboek van Strafrecht zijn de volgende rechtvaardigingsgronden opgenomen:

> Overmacht in de zin van noodtoestand

Bij een situatie waarin sprake is van overmacht in de zin van noodtoestand, moet iemand een keuze maken tussen twee plichten die met elkaar botsen. Deze twee botsende plichten bestaan uit de verplichting om wet- en regelgeving na te leven en de maatschappelijke plicht. Als de maatschappelijke plicht zwaarder weegt kan er mogelijk een beroep worden gedaan op overmacht noodtoestand. Er moet wel sprake zijn van acute nood.

Er is ook sprake van overmacht als de gedraging wordt veroorzaakt door iets dat buiten iemand zijn of haar macht ligt. Bijvoorbeeld: men rijdt in het verkeer en een bestuurder botst van achter tegen een auto op, waardoor deze auto tegen de voorligger botst en de persoon letsel oploopt. Bij deze vorm van overmacht is er geen sprake van twee botsende plichten.

> Noodweer

Noodweer wordt gedefinieerd als een noodzakelijke verdediging tegen een ogenblikkelijke en wederrechtelijke aanranding van eigen of andermans lijf, eerbaarheid of goed. De aanranding moet op dat moment plaatsvinden en het moet gaan om een verdediging van eigen lijf of goed. De verdediging van het lijf of goed van iemand anders wordt ook gerechtvaardigd. De verdediging moet noodzakelijk zijn en moet voldoen aan de proportionaliteit- en subsidiariteits.

Proportionaliteits: het handelen is in verhouding met de wederrechtelijke gedraging (De reactie was passend).

Subsidiariteits: er was geen ander of minder vergaande handeling op dat moment beschikbaar (De gekozen reactie was de best mogelijke actie).

Een beroep op noodweer kan alleen worden gedaan wanneer er geen andere mogelijkheid is om jezelf of je eigendommen te beschermen (subsidiariteit). De verdediging moet in verhouding staan tot het geschonden belang (proportionaliteit).

> Bevoegd gegeven ambtelijk bevel

Wanneer iemand een ambtelijk bevel opvolgt kan er een strafbaar feit worden gepleegd. Als een wettelijk voorschrift wordt opgevolgd maar je een strafbaar feit pleegt kan je je beroepen op de rechtvaardigingsgrond 'bevoegd gegeven ambtelijk bevel'. Bijvoorbeeld: je fietst en nadert een weg die is afgezet. Een politieagent verzoekt om verder te fietsen op het voetpad. In een normale situatie mag dit niet maar omdat er toestemming is van de politieagent mag dit wel.

> Wettelijk voorschrift

De persoon die een feit begaat ter uitvoering van een wettelijk voorschrift is niet strafbaar. Wanneer een politieagent bij een achtervolging schade veroorzaakt aan de auto van de verdachte is de politieagent niet strafbaar door vernieling.

Bijlage 4

Schulduitsluitingsgronden

In het Wetboek van Strafrecht zijn de volgende schulduitsluitingsgronden opgenomen:

> **Ontoerekeningsvatbaarheid**

Wanneer iemand een gebrekkige ontwikkeling of stoornis heeft kan een strafbaar feit de verdachte niet worden aangerekend. Er moet een causaal verband zijn tussen de stoornis en het misdrijf. Door de gebrekkige ontwikkeling of stoornis kan er geen verwijt worden gemaakt naar de verdachte. Bij ontoerekeningsvatbaarheid is het van belang dat de verdachte volledig ontoerekeningsvatbaar is, wanneer er sprake is van verminderde toerekeningsvatbaarheid houdt de rechter hier rekening mee.

> **Psychische overmacht**

Bij situaties van psychische overmacht wordt de persoon door een acute van buiten komende psychische drang of kracht gedwongen om een bepaalde handeling te verrichten. Tegen deze drang of kracht kan geen psychische weerstand worden geboden. Hierbij kan gedacht worden aan een situatie waarin iemand gedwongen wordt iets te doen.

Voorbeeld: een bestuurder van een voorrangsvoertuig ontvangt een melding van een middel brand in een woning. Tijdens de rit wordt er vermeld dat er kinderen bij de woningbrand betrokken zijn. Hierdoor wordt de stress en druk van de bestuurder van het voorrangsvoertuig zo hoog dat de drang ontstaat om sneller te rijden. Hierdoor kan de bestuurder van het voorrangsvoertuig eerder hulp verlenen bij het incident.

> **Noodweerexces**

Bij deze schulduitsluitingsgrond moet er sprake zijn van een noodweersituatie. Wanneer een persoon zich bevond in een noodweersituatie en onder invloed was van een hevige gemoedstoestand kan het zijn dat hij disproportioneel geweld gebruikt om zich te verdedigen. De rechtvaardiging ontbreekt maar er kan wel worden geconcludeerd dat er sprake is van schulduitsluiting door de hevige gemoedstoestand.

> **Onbevoegd gegeven ambtelijk bevel**

De verdachte heeft een handeling en/of bevel opgevolgd waarvan hij of zij niet wist of niet hoefde te weten dat deze handelingen en/of bevelen onbevoegd werden gegeven, men is op het verkeerde been gezet in een bepaalde situatie.

Bijlage 5 Sepotgronden officier van justitie

01-09 Technische sepots	Omschrijving
<i>01. Ten onrechte als verdachte vermeld</i>	Iemand wordt achteraf ten onrechte als verdachte aangemerkt als gevolg van persoonsverwisseling, bij administratieve fouten van politie of parket of wanneer op een andere wijze later blijkt dat de betreffende persoon ten onrechte als verdacht is aangemerkt, na bijvoorbeeld valse aangifte.
<i>02. Onvoldoende bewijs</i>	Onvoldoende of niet overtuigend bewijs.
<i>03. Niet ontvankelijk</i>	Wegens verjaring, overlijden, klachtdelict zonder klacht, verdachte jonger dan twaalf jaar of overschrijding redelijke termijn van art. 6 EVRM
<i>04. Burgerlijke rechter niet bevoegd</i>	De onbevoegdheid van de burgerlijke rechter als zodanig, bijvoorbeeld als de militaire rechter bevoegd is.
<i>05. Feit niet strafbaar</i>	Het bestanddeel delict ontbreekt.
<i>06. Dader niet strafbaar</i>	In geval van noodweer(exces) of in het geval van psychische overmacht.
<i>07. Onrechtmatig verkregen bewijs</i>	(Een gedeelte van) het bewijs is onrechtmatig verkregen, er kan geen veroordeling volgen.
<i>08. Bestuurlijke boete: strafrechter niet bevoegd</i>	Bij een bestuurlijke boete is de strafrechter niet bevoegd van het te kennis nemen feit.
<i>09. Rechtmatige geweldsaanwending (politie) ambtenaar</i>	Als na onderzoek blijkt dat de opsporingsambtenaar heeft gehandeld binnen de wettelijke kaders en rechtmatig geweld heeft aangewend.

20-23 Gronden samenhangend met maatregelen genomen of nog te nemen door anderen dan de officier van justitie	Omschrijving
<i>20. Ander dan strafrechtelijk ingrijpen prevaleert</i>	Plaats gehad hebbend of te verwachten bestuurlijk of semistrafrechtelijk ingrijpen prevaleert op gronden van billijkheid of doelmatigheid boven strafvervolgning.
<i>21. Civielrechtelijke jeugdmaatregel</i>	Een reeds genomen of nog te nemen maatregel van het civiele kinderrecht wordt doelmatiger geoordeeld.
<i>22. Strafrechtelijke jeugdmaatregel</i>	In verband met een reeds lopend jeugd-TBS of PIJ wordt een nieuwe strafvervolgning onnodig geacht.

23. TBS	In verband met een reeds lopende TBS wordt een nieuwe strafvervolging onnodig geacht.
30-32 Gronden samenhangend met de algemene rechtsorde	Omschrijving
30. Landsbelang	Staatsveiligheid, ontzien van buitenlandse betrekkingen, voorkomen van ongewenste maatschappelijke onrust.
31. Wetswijziging	In verband met te verwachten wetswijziging op grond van wijziging van inzicht in strafbaarheid of strafwaardigheid.
32. Onvoldoende nationaal belang	Voorkeur wordt gegeven aan berechting in het buitenland.
40-44 Gronden samenhangend met het gepleegde feit	Omschrijving
40. Gering feit	Het gebeurde is een zo geringe inbreuk op de rechtsorde of heeft zo weinig schade veroorzaakt, dat een strafvervolging ter zake het strafbare feit waaronder het is te brengen onevenredig zwaar zou zijn in verhouding tot wat heeft plaatsgevonden.
41. Gering aandeel in het feit	Het feit, door samenwerking van meer dan één persoon gepleegd, is op zich zelf wel ernstig genoeg voor een strafvervolging maar het aandeel van de verdachte daarin is zo gering, dat een strafvervolging van hem onevenredig zwaar zou zijn.
42. Geringe strafwaardigheid van het feit	Hoewel aan de formele eisen van een strafbaar feit is voldaan en een rechtvaardigingsgrond of schulditsluitingsgrond in strikte zin ontbreekt, is het gebeurde ten aanzien van een strafuitsluitingsgrond een zodanig randgeval dat een strafvervolging onevenredig zwaar zou zijn.
43. Oud feit	Het belang van strafrechtelijk ingrijpen is te gering geworden in verband met de lange tijd die verstreken na het plegen van het feit, hoewel dit nog niet verjaard is, of de redelijke termijn van art. 6 EVRM is verstreken; vervolging kan daarom onbillijk of ondoelmatig worden geacht.
44. Maatschappelijke belangenconflict	Formeel strafbaar, maar het feit is een uitvloeisel van sociaal economisch of politiek conflict met een ideologische achtergrond dat zich moeilijk leent tot incidentele strafrechtelijke beoordeling en beïnvloeding. Het is niet van zodanig ernst dat strafvervolging desondanks geboden zou zijn.

50-59 Gronden samenhangend met de persoon van de verdachte	Omschrijving
<i>50. Leeftijd</i>	Hoewel strafvervolging op grond van de leeftijd wel mogelijk is, wordt in verband met de jeugdige of gevorderde leeftijd vervolging niet doelmatig of te zwaar geacht.
<i>51. Recente bestraffing</i>	In verband met recente strafoplegging, transactie, waarschuwing of schriftelijke waarschuwing wordt een nieuwe strafvervolging overbodig geacht, omdat het feit, was het eerder bekend geweest, in die strafrechtelijke reactie zou zijn meegenomen.
<i>52. Door het feit of de gevolgen getroffen</i>	Door eigen letsel; door letsel of verlies van naasten; in zijn maatschappelijke positie of in de verhouding tot zijn naaste omgeving; door ernstige financiële schade, rechtstreeks uit het feit voortvloeiend of door verplichte schadevergoeding door een reactie van de overheid op het gepleegde feit, welke reactie voldoende representatief, te zwaar of minder juist blijkt te zijn geweest, bijvoorbeeld in verzekeringstelling, hard optreden van de politie of onjuiste formaliteiten.
<i>53. Gezondheidstoestand</i>	Betrekking op tijdelijke of permanente, zowel geestelijke als lichamelijke toestand van de verdachte.
<i>54. Reclasseringsbelang</i>	Strafrechtelijk ingrijpen zou hulpverlening door reclassering kinderbescherming, dan wel andere instantie doorkruisen.
<i>55. Gewijzigde omstandigheden</i>	Verbeterd levensgedrag van de verdachte, dan wel omstandigheden die tot het delict hebben geleid of die tot recidive zouden kunnen leiden.
<i>56. Verdachte onvindbaar</i>	Ondanks naspeuringen blijkt de verdachte niet te vinden, vervolging lijkt daarom weinig zin te hebben.
<i>58. Corporatie wordt vervolgd</i>	
<i>59. Leidinggever wordt vervolgd</i>	

70-74 Gronden samenhangend met de verhouding tussen verdachte en benadeelde	Omschrijving
<i>70. Verhouding tot de benadeelde geregeld</i>	Het conflict is door verzoening of schadevergoeding zodanig opgelost, dat vervolging geen zin meer heeft.
<i>71. Medeschuld van de benadeelde</i>	Benadeelde heeft het feit uitgelokt of verdachte getergd of het hem zeer gemakkelijk gemaakt.
<i>72. Vervolging in strijd met belang van benadeelde</i>	Hoewel niet een geval als genoemd in grond 70 en 71, brengt de benadeelde te

	respecteren redenen naar voren om geen vervolging in te stellen, vreest moeilijkheden, wil liever niet in de openbaarheid komen er is niet meer een algemeen belang dat om vervolging vraagt.
73. <i>Beperkte kring</i>	Beperkte kring van buren, gezin, dat in verband met de mate van ernst van het feit, onvoldoende gemeenschapsbelang aanwezig lijkt te zijn om een strafvervolging te rechtvaardigen.
74. <i>Civiel en administratief recht</i>	Er is een strafbaar feit te construeren formeel gezien, maar het gemeenschapsbelang is zeer gering en aan de benadeelde toegebrachte schade lijkt beter langs civielrechtelijke of administratiefrechtelijke wegen te kunnen verlopen.

77, 82-86, 90-98 Gronden samenhangend met de beëindiging van de executie van de strafbeschikking	Omschrijving
77. <i>Beëindiging executie strafbeschikking: niet ontvankelijk</i>	De executie van de strafbeschikking zal gestaakt moeten worden zodra de executie verjaard is.
82. <i>Beëindiging executie strafbeschikking: civielrechtelijke jeugdmaatregel</i>	In deze gevallen is de tenuitvoerlegging van de straf of maatregel geheel of gedeeltelijk mislukt en zal de zaak herbeoordeeld moeten worden. Er kunnen redenen zijn om niet te dagvaarden tevens kunnen er bij de tenuitvoerlegging van de straf of maatregel feiten of omstandigheden bekend worden, die aanleiding kunnen zijn om vanwege opportuniteitsredenen de executie van de straf of maatregel te staken. De hier genoemde sepotgronden zijn reeds toegelicht.
83. <i>Beëindiging executie strafbeschikking: strafrechtelijke jeugdmaatregel</i>	“
84. <i>Beëindiging executie strafbeschikking: TBS</i>	“
85. <i>Beëindiging executie strafbeschikking: wetswijziging</i>	“
86. <i>Beëindiging executie strafbeschikking: onvoldoende nationaal belang.</i>	“
90. <i>Beëindiging executie strafbeschikking: oud feit</i>	“
91. <i>Beëindiging executie strafbeschikking: leeftijd</i>	“
92. <i>Beëindiging executie strafbeschikking: recente bestraffing</i>	“
93. <i>Beëindiging executie strafbeschikking: door feit of gevolgen getroffen.</i>	“

94. Beëindiging executie strafbeschikking: gezondheidstoestand.	“
95. Beëindiging executie strafbeschikking: reclassering belang	“
96. Beëindiging executie strafbeschikking: gewijzigde omstandigheden.	“
97. Beëindiging executie strafbeschikking: verdachte onvindbaar.	“
98. Beëindiging executie strafbeschikking: gijzeling toegepast	In deze gevallen wordt afgezien van het dagvaarden omdat de bestrafte reeds gegijzeld is geweest ter zake de hem bij strafschikking opgelegde geldboete.

99 – Administratief sepot	Omschrijving
99. Feit dubbel ingeboekt in COMPAS/GPS	In een enkel geval worden zaken dubbel ingeboekt, een van deze zaken zal administratief moeten worden afgedaan.

Bijlage 6 Referentienummers jurisprudentie

De volgende referentienummers verwijzen naar jurisprudentie op het gebied van verkeersongevallen waarbij een voorrangsvoertuig betrokken is. Voor de volledigheid zijn ook de referentienummers opgenomen die verwijzen naar zaken waarbij het hulpverleningsvoertuig geen optische en geluidssignalen voerde. De jurisprudentie is terug te vinden op de website www.rechtspraak.nl.

Ongevallen met voorrangsvoertuigen

ECLI:NL:RBOBR:2015:1932 Rechtbank Oost-Brabant, 03-04-2015, 01/879058-13
ECLI:NL:GHSHE:2014:1650 Gerechtshof 's-Hertogenbosch, 03-06-2014, K13/0510
ECLI:NL:RBNNE:2013:BZ3323 Rechtbank Noord-Nederland, 28-02-2013, 18/670356-12
ECLI:NL:RBMAA:2012:BW0655 Rechtbank Maastricht, 03-04-2012, 0370038911
ECLI:NL:RBLEE:2011:BQ7798 Rechtbank Leeuwarden, 26-05-2011, 17/885006-11 VEV
ECLI:NL:RBARN:2011:BP9052 Rechtbank Arnhem, 25-03-2011, 05/700162-10
ECLI:NL:RBUTR:2009:BH0996 Rechtbank Utrecht, 27-01-2009, 16/604169-08
ECLI:NL:RBHAA:2006:AZ2928 Rechtbank Haarlem, 17-11-2006, 15/350911-03
ECLI:NL:RBARN:2006:AX9255 Rechtbank Arnhem, 23-06-2006, 05/650696-06
ECLI:NL:RBMAA:2004:AQ1839 Rechtbank Maastricht, 18-05-2004, 03/10413-03
ECLI:NL:RBAMS:2002:AD8719 Rechtbank Amsterdam, 29-01-2002, 13/118012-01

Ongevallen met hulpverleningsvoertuigen zonder OGS

ECLI:NL:RBGEL:2014:6851 Rechtbank Gelderland, 31-10-2014, 05/820586-14
ECLI:NL:RBOBR:2013:4793 Rechtbank Oost-Brabant, 28-08-2013, 01/821314-12
ECLI:NL:HR:2013:BY9721 Hoge Raad, 16-04-2013, 11/04177
ECLI:NL:PHR:2012:BY9721 Parket bij de Hoge Raad, 04-12-2012, 11/04177
ECLI:NL:RBHAA:2012:BZ7084 Rechtbank Haarlem, 20-09-2012, 15/710381-08
ECLI:NL:GHARN:2011:BQ1837 Gerechtshof Arnhem, 14-04-2011, 21-002644-10
ECLI:NL:RBROT:2010:BN3932 Rechtbank Rotterdam, 12-08-2010, 10/820012-10
ECLI:NL:RBHAA:2010:BM8272 Rechtbank Haarlem, 17-06-2010, 15-740762-09