

DE “ZWAKKE” VERKEERSDEELNEMER

Beste lezers,

Ditmaal zal ik het hebben over een categorie weggebruikers, die volgens de wet als “zwak” worden aangemerkt. Het gaat hier om voetgangers en fietsers, die door een artikel in de verkeerswetgeving (artikel 185 WVV) speciaal beschermd worden ten opzichte van de “sterkere” verkeersdeelnemers in de vorm van motor- en andere soorten voertuigen.

Deze beschermingsgedachte komt voort uit het simpele feit, dat de voetganger of fietser bij een ongeval met andere weggebruikers veel meer risico lopen op letsel of overlijden.

Kort omschreven, bepaalt het hiervoor genoemde wetsartikel het volgende, indien sprake is van een botsing tussen een “zwakkere” verkeersdeelnemer en een “sterkere” partij in de vorm van bijvoorbeeld een motorvoertuig;

- De bestuurder van een voertuig krijgt de bewijslast en dient aan te tonen dat hij zich op overmacht kan beroepen. Lukt dit, dan kan de motorbestuurder zich met succes disculperen van aansprakelijkheid en heeft hij vervolgens de mogelijkheid om de “zwakkere” verkeersdeelnemer aansprakelijk te stellen voor de schade aan bijvoorbeeld zijn motorvoertuig;
- Bij kinderen tot en met 13 jaar is het voor de motorbestuurder niet mogelijk om zich op overmacht te beroepen. Botsingen met deze jeugdige verkeersdeelnemers leiden hierom vrijwel altijd tot aansprakelijkheid van de motorbestuurder en dan ook tot vergoeding van de letsel schade van de fietser of voetganger;
- Indien de motorbestuurder zich niet op overmacht kan beroepen, is automatisch sprake van 50% aansprakelijkheid aan de kant van deze bestuurder. De “zwakkere” en gewond geraakte verkeersdeelnemer krijgt in dat geval altijd 50% van zijn of haar letsel schade vergoed door de

WAM-verzekeraar van de “sterkere” verkeersdeelnemer;

- Het overige deel van de aansprakelijkheid wordt vervolgens meer op een gelijkwaardige wijze beoordeeld. Hierbij zet men de gedragingen van beide partijen tegenover elkaar af en weegt men als het ware de gevaar zettende gedragingen ten opzichte van elkaar.

Wat betekent dit nu concreet voor de motorbestuurder, die een voetganger aanrijdt?

Vanuit het overmachtsprincipe, dient de gedraging van de voetganger zodanig onvoorzienbaar te zijn, dat de motorbestuurder op geen enkele wijze hierop kon anticiperen. Hiervan kan sprake zijn, indien de motorbestuurder de voetganger op geen enkele wijze heeft zien aankomen, bijvoorbeeld wanneer men van achter een geparkeerd staande bestelbus plotseling de weg oversteekt. Is de voetganger vooraf wel zichtbaar voor de motorbestuurder en kan hij zien dat de “zwakkere” verkeersdeelnemer op het punt staat een verkeersfout te maken door de weg over te steken, dan gaat het overmacht principe niet op en dient de WAM-verzekeraar van de motorbestuurder in ieder geval 50% van de door de voetganger opgelopen letsel schade te vergoeden.

De overige 50% wordt onder meer bepaald door aspecten zoals de snelheid van de motorbestuurder, de leeftijd van de voetganger (bejaarden krijgen sneller het voordeel van de twijfel bij de rechter) en onder meer ook hoe druk het op de betreffende verkeerslocatie was en welke mogelijke zicht belemmerende omstandigheden aan de orde waren. Blijkt uit dit feitenonderzoek dat de motorrijder voorzichtig reed, tijdig heeft geremd doch een ongeval, door het plotseling oversteken van een voetganger, niet meer kon voorkomen, dan blijft het bij de eerder genoemde 50% aansprakelijkheidserkenning.



Er is nog een aspect, dat bij de beoordeling van het hiervoor genoemde gedeelte van 50% bij een rechter zwaar kan wegen. Indien de “zwakkere” verkeersdeelnemer aanzienlijk letsel heeft opgelopen, dan kan de rechter vanuit billijkheid en redelijkheid opleggen, dat, ondanks de fout van de fietser of voetganger, de aard van het letsel met zich meebrengt, toch uit gegaan dient te worden van een meer in het voordeel van het slachtoffer uitgelegde schuldverdeling. In het voorbeeld van de hierboven genoemde motorrijder en gehaaste voetganger, is het niet ondenkbeeldig, dat de rechter uiteindelijk tot 75% aansprakelijkheid van de motorbestuurder oordeelt op basis van de ernst van het opgelopen letsel van de voetganger.

Vanuit de praktijk is het wel eens moeilijk uit te leggen ten opzichte van de motorbestuurder, dat er geen sprake is van overmacht alsmede dat de verkeersfout van de “zwakkere” verkeersdeelnemer veel minder zwaar weegt dan wanneer deze verkeersdeelnemer eveneens in een motorvoertuig had gezeten. Anderzijds wordt het letsel van de “sterkere” verkeersdeelnemer door de constructie van een motorvoertuig, bijvoorbeeld in de vorm van een auto, redelijk beschermd tegen het oplopen van letsel. Dit laatste gaat uiteraard weer niet op voor de motorbestuurder, die bij een botsing met een voetganger of fietser bijna evenveel risico loopt op letsel. Helaas maakt de rechter geen uitzondering voor de motorbestuurder bij de beoordeling van de schuldvraag.

EIGEN SCHULD

door Marco Muis

Eigen schuld

Ik wil het hebben over omstandigheden die kunnen leiden tot het matigen van de door de motorrijder geleden letselschade na een ongeval, veroorzaakt door een aansprakelijke medeverkeersdeelnemer. Vanuit de jurisprudentie, respectievelijk door de civiele rechter, worden deze omstandigheden "eigen schuld" genoemd. "Eigen schuld" laat zich in twee soorten verdelen; ten eerste omstandigheden waarbij het slachtoffer bijgedragen heeft tot het ontstaan van het ongeval en ten tweede, factoren die hebben geleid tot verergering van de letselschade. Hieronder zal ik een aantal voorbeelden noemen van de soorten eigen schuld.

Gedragingen in het verkeer

Ik zal twee voorbeelden noemen, waarin de jurisprudentie heeft aangegeven dat het slachtoffer/de motorrijder eigen schuld had aan het ontstaan van het ongeval. Een veel voorkomende verkeerssituatie betreft die van de motorrijder, die een automobilist inhaalt terwijl de laatstgenoemde links afslaat. Hierbij is bepalend hoe beide partijen ten opzichte van elkaar zich zodanig hebben gedragen, dat men kon anticiperen op elkaars handeling. Indien de automobilist door middel van voorsorteren en in werking stellen van de clignoteur zijn afslaan manoeuvre

tijdig heeft aangegeven ten opzichte van de motorrijder, dan heeft de laatste de gelegenheid om te anticiperen op de situatie, die zich voor hem af zal spelen. Indien de motorrijder dan toch besluit om te gaan inhalen, dan zal de rechtspraak over het algemeen oordelen tot een 50/50 situatie. Beiden kunnen 50% van hun schade op elkaar verhalen. Heeft de automobilist, bewijsbaar, verzuimd tijdig te anticiperen, dan kan de 50% eigen schuld terug vallen tot 0%, waarbij de motorrijder zijn volledige schade zal kunnen verhalen. Vergeet de motorrijder daarentegen tijdig kenbaar te maken dat hij de inhaalmanoeuvre wil gaan inzetten dan wel haalt hij in op een plek waar dit niet toegestaan is, dan zal de eigen schuld hoger uitpakken voor de motorrijder ten opzichte van de afslaan partij.

Het tweede voorbeeld betreft de situatie waarbij de motorrijder zich op een voorrangsweg begeeft dan wel een voorrangskruising nadert met een veel te hoge snelheid. Snelheidsoverschrijdingen van 10 à 20 km. wegen in de rechtsbeoordeling niet zwaar. Uiteraard hangt het hierbij wel vanaf hoe de overige verkeersomstandigheden ter plaatse zijn. Bijvoorbeeld hoe de verkeersintensiviteit van de situatie was ten tijde van het voorval. Bij snelheidsoverschrijdingen

Even voorstellen

Ik maak van deze gelegenheid gebruik om mijzelf voor te stellen; ik ben Marco Muis, 48 jaar oud en woonachtig in de kop van Noord Holland. Ik ben gehuwd met Kerstin en heb drie kinderen, allen volop puberend. Sinds een jaar of drie ben ik met mijn Honda Shadow 1100 ace, lid van de Shadow club, regio Noord-West. Als lid word ik ook eens per kwartaal verblijd met de komst van ons mooie clubblad Shadow Pages.

In de Pages van het laatste kwartaal 2013, werd door Rianne om voorlegging van kopij gevraagd. Aangezien ik sinds tientallen jaren een vak uitoefen dat helaas raakpunten vertoont met deelname per motor aan het verkeer, heb ik besloten een paar artikelen aan te leveren.

Ik noem in de vorige alinea bewust het woord "helaas", in verband met het feit dat ik als letselschade-expert, opkomend voor de slachtoffers, uitsluitend beroepshalve met motorrijders in aanraking kom wanneer zij gewond zijn geraakt door een verkeersongeval. Hieronder en, in eventuele opvolgende artikelen, ga ik in op bepaalde onderdelen binnen de letselschaderegeling tussen een belangenbehartiger/slachtoffer enerzijds en de aansprakelijkheidsverzekeraar van de ongevalsveroorzaker anderzijds.

Ik hoop dat de lezers nimmer gebruik hoeven te maken van deze informatie. Echter, indien men onverhoopt toch als slachtoffer in schadeafhandeling terecht komt, dan is het goed om te weten hoe zaken binnen mijn vakgebied verlopen.

Marco Muis



Marco Muis richt zich met Relet op slachtoffers

NH 0
5-4-08

Belangenbehartiger bij letselschade

DOOR MARION LONT

DE HAUKEs - Mensen die met letselschade worden geconfronteerd, staan sinds 2 januari centraal bij Marco Muis. Hij startte per die datum zijn eigen bedrijf Relet. De letselschade-expert behartigde tot die tijd de belangen van verzekeraars maar richt zich nu op slachtoffers en nabestaanden van overledenen.

Trieste situaties maakt hij mee. Onlangs nog dicht bij huis, waar Wieringer brandweerlieden tijdens een oefening gewond raakten. Hij hoorde verhalen van driehonderd min of meer betrokkenen van de Bijlmercamp, om de schade in kaart te brengen. Marco Muis heeft twintig jaar ervaring: „De laatste grote zaak waarbij ik bij werkte, is de bus die in Andorra in een ravijn terecht kwam, er zaten vijftien Nederlanders in, waarvan er een is overleden.”

Het is een vak waarbij je met de soms moeilijke omstandig-

heden waarin slachtoffers en nabestaanden verkeren moet kunnen omgaan. „Je hebt te maken met een stuk emotie. Je moet je kunnen inbeelden in wat voor situatie slachtoffers of nabestaanden terecht zijn gekomen en daar in de omgang met deze mensen rekening mee houden. Anders kun je dit werk niet doen.”

Ziekengeld

Zijn gevoel bracht hem na zo veel jaren werken voor verzekeraars tot het besluit om een eigen bedrijf te starten en zaken eens van de andere kant te bekijken, vanuit de kant van de slachtoffers. „Ik merkte dat de dienstverlening bij belangenbehartigers vaak traag gaat. Ik wil me er sterk voor maken om zaken sneller af te handelen. Dat is zowel voor het slachtoffer als voor de verzekeraars van belang. Of om, wat steeds vaker voorkomt, ziekengeld te achterhalen voor bedrijven die te maken hebben met personeel dat

door schuld van een ander arbeidsongeschikt is geworden.”

Bepaling van de schuld, oorzaak en gevolg spelen hierbij onder andere een rol. Soms zijn meerdere onderzoeken nodig of moeten deskundigen ingeschakeld worden. Muis heeft hierin de nodige expertise. „Ik heb 'plofflessen' die soms zo maar uit elkaar spatten bij TNO laten onderzoeken in het kader van schuldvraagonderzoek. Op medisch en juridisch vlak is het wel eens nodig externe deskundigen te vragen.”

Het opstarten van zijn bedrijf met kantoren in Amsterdam en De Haukes, valt op een moment dat de snellere afhandeling van letsel- en overlijdensschade landelijk nieuws is. Minister Hirsch Ballin van justitie heeft een wetsvoorstel gemaakt om dit te bewerkstelligen. Muis: „De afhandeling van letselzaken duurt vaak twee tot vijf jaar, of langer. Revalidatie of herintegratie kan nu eenmaal jaren duren. Maar daar hoeft

niet op gewacht te worden om de schade te bepalen. Mijn credo is om binnen twee jaar een regelingsvoorstel op tafel te leggen, desnoods op basis van aannames. Ik ben zelf arbeidsdeskundige en registerexpert. Een medisch rapport kan bijvoorbeeld inzicht geven over het verloop van het herstel bij lichamelijk letsel. Je hoeft niet te wachten tot iemand uitgerevalideerd is.”

Muis geeft uitleg: „Een slachtoffer weet vaak niet wat de mogelijkheden zijn en waar belangenbehartigers mee bezig zijn. Ook hierin wil ik transparanter werken. Een slachtoffer wil het boek vaak sluiten en niet zo lang afhankelijk zijn. Ze hebben vaak opvang in het huishouden nodig en moeten aangepast werken. Hoe langer de onduidelijkheid over het eindbedrag uitgesteld wordt, hoe groter de frustratie. Je haalt toch een stukje rechtvaardiging voor hen uit de financiële tegemoetkoming.”