

Vergaderjaar 1997–1998

25 759

Vaststelling en invoering van afdeling 8.14.1 (verkeersongevallen) van het Burgerlijk Wetboek

Nr. 4

VERSLAG VAN EEN RONDETAfelGESPREK

Vastgesteld 15 april 1998

De vaste commissie voor Justitie¹ heeft op 19 maart 1998 een rondetafelgesprek gevoerd met de Koninklijke Nederlandse toeristenbond ANWB, de Nederlandse Vereniging voor Rechtspraak (NVvR), de Vereniging van Letselschade Advocaten (LSA), de Fietzersbond ENFB, de Landelijke Vereniging Slachtofferhulp, Veilig Verkeer Nederland (VVN) en het Verbond van Verzekeraars over **het wetsvoorstel Vaststelling en invoering van afdeling 8.14.1 (verkeersongevallen) van het Burgerlijk Wetboek (25 759)**.

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Justitie,
V. A. M. van der Burg

De griffier van de vaste commissie voor Justitie,
Pe

¹ Samenstelling:

Leden: V.A.M. van der Burg (CDA), voorzitter, Schutte (GPV), Korhals (VVD), Janmaat (CD), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Van de Camp (CDA), Swildens-Rozendaal (PvdA), ondervoorzitter, M.M. van der Burg (PvdA), Scheltema-de Nie (D66), Kalsbeek-Jasperse (PvdA), Zijlstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Aiking-van Wageningen (groep-Nijpels), Rabbae (GroenLinks), Koekkoek (CDA), J.M. de Vries (VVD), Van Oven (PvdA), Van der Stoel (VVD), Dittrich (D66), Verhagen (CDA), Rouvoet (RPF), B.M. de Vries (VVD), Van Boxtel (D66), O.P.G. Vos (VVD), Van Vliet (D66).
Plv. leden: Smits (CDA), Van den Berg (SGP), Van Blerck-Woerdman (VVD), Marijnissen (SP), Bremmer (CDA), Doelman-Pel (CDA), Wagenaar (PvdA), Feenstra (PvdA), Bijleveld-Schouten (CDA), Rehwinkel (PvdA), Noorman-den Uyl (PvdA), Apostolou (PvdA), Meyer (groep-Nijpels), Sipkes (GroenLinks), Biesheuvel (CDA), Rijpstra (VVD), Middel (PvdA), Passtoors (VVD), Wessels (D66), Van der Heijden (CDA), Leerkes (Unie 55+), Van den Doel (VVD), Roethof (D66), Weisglas (VVD), De Koning (D66).

Stenografisch verslag van een rondetafelgesprek van de vaste commissie voor Justitie

Donderdag 19 maart 1998

Aanvang 10.30 uur

Voorzitter: V.A.M. van der Burg

Aanwezig zijn 4 leden der Kamer, te weten:

Biesheuvel, V.A.M. van der Burg,
O.P.G. Vos en Dittrich,

alsmede de heren mr. S.G. Schouten en mr. M.L.M. Renckens (ANWB), mevrouw mr. C.A. Terwee-van Hilten (NVvR), de heren mr. M. Dijkstra (LSA) en drs. O. van Boggelen (Fietzersbond ENFB), mevrouw M. Kramer (Landelijke Vereniging Slachtofferhulp), en de heren drs. J.G. Goos (VVN) en mr. A.J. de Jonge (Verbond van Verzekeraars).

De **voorzitter**: Ik open deze vergadering en heet de deelnemende organisaties en deskundigen van harte welkom. Mevrouw Swildens-Rozendaal is wegens ziekte verhinderd dit gesprek bij te wonen. Ik stel voor de hoorzitting zo in te richten, dat het een echt gesprek wordt. De collega's krijgen dadelijk het woord om een aantal vragen te stellen, gericht aan een organisatie. Nadat ik alle vragen heb gecollec-teerd van de collega's krijgen die organisaties het woord. Vervolgens komt er een tweede ronde, waarin ieder weer kan reageren op wat die ene organisatie gezegd heeft. Daarna gaan wij over naar de tweede ronde. Ik wijs erop, dat er een stenografisch verslag komt zodat voor het nageslacht is vastgelegd in welke subtiele bewoordingen u de Kamer hebt geïnformeerd.

De heer **Biesheuvel** (CDA): Voorzitter! Ik heb de oude stukken uit de eerste nota van een vorig kabinet over dit onderwerp erop nagelezen. Nu hebben we uiteindelijk een

wetsvoorstel met de concrete uitwerking op papier. Over de doelstelling verschillen wij niet van mening. Het gaat om het versterken van de positie van de verkeersslachtoffers. Maar de vraag is dan natuurlijk, zeker door de commotie die is ontstaan, of de gekozen weg de juiste is. Mijn vraag aan de ANWB met betrekking tot dit punt is hoe zij zien dat enerzijds de belangen van de verkeersslachtoffers overeind kunnen worden gehouden en anderzijds hoe de commotie over het dragen van zware verantwoordelijkheid, hoewel er totaal geen sprake is van schuld, kan worden weggenomen.

Ik weet niet aan welke organisatie ik de volgende vraag moet stellen. In het wetsvoorstel zitten geen verkeersopvoedende elementen. Het gedrag van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers wordt door dit wetsvoorstel niet bepaald in de goede richting geduwd. Hoe wordt dat gezien?

De **voorzitter**: Dat lijkt mij in ieder geval een vraag voor Veilig Verkeer Nederland!

De heer **Biesheuvel** (CDA): Hoe wordt het niet beschermen van de bestuurder opgevat door de deelnemers aan dit gesprek?

De heer **Vos** (VVD): Voorzitter! Ik wil enkele vragen stellen aan het Verbond van Verzekeraars. Als er sprake is van opzet of roekeloosheid zal geen uitkering volgen. Zal dat er niet toe leiden, dat verzekeraars veel strakkere processen-verbaal willen bevorderen om te kunnen onderzoeken of er wellicht niet toch sprake is van opzet of bewuste roekeloosheid? Zullen de verzekeraars zich niet

geprikkeld voelen om juist de grenzen te onderzoeken van "opzet" of "bewuste roekeloosheid"? In dat geval hoeft namelijk geen dekking meer te worden geboden. Voorzitter! Op dit moment heeft meer dan 90% van de Nederlanders een algemene aansprakelijkheidsverzekering. Zou het in theorie mogelijk zijn om deze aansprakelijkheidsverzekering uit te breiden met de optie om ook de aansprakelijkheid voor deelname aan het verkeer te verzekeren? Zou het aantrekkelijk zijn om dat als vrijwillig element erbij te voegen, zodat de burger in Nederland kan besluiten ook dekking ingeval van aansprakelijkheid in het verkeer erbij te nemen?

De volgende vraag is voor de Nederlandse Vereniging voor Rechtspraak. Is het aannemelijk te verwachten, dat er minder procedures zullen ontstaan? Wanneer zich materiële schade voordoet, wanneer bijvoorbeeld de fiets kapot is, geldt nog weer de gewone aansprakelijkheidsregeling. De automobilist moet dan bijbetalen naar de mate van schuld. Een vraag aan Veilig Verkeer Nederland, die een uitgebreide brief heeft geschreven maar zich in wat politieke termen heeft uitgelaten. Zo stelt zij, dat geenszins vaststaat dat met het wetsvoorstel op een structurele wijze een betere bescherming van een kwetsbare verkeersdeelnemer wordt bereikt en dat het niet denkbeeldig is, dat van het wetsvoorstel een verkeerd signaal uitgaat. Dat is heel voorzichtig geformuleerd, maar wat bedoelt Veilig Verkeer Nederland nu eigenlijk? Bedoelt zij dat het een verkeerd voorstel is en dat het geenszins een bijdrage levert? Kan

Veilig Verkeer Nederland zich krachtig uitlaten over haar mening? Mijn volgende vraag is voor de Vereniging voor Letselschade Advocaten. Wat is in de praktijk nu het feitelijke probleem? Is dat het vaststellen van de aansprakelijkheid als zodanig of is dat het vaststellen van de omvang van de schade? Op welke wijze levert het huidige wetsvoorstel een oplossing voor het gesignaleerde probleem? Hoe denkt Veilig Verkeer Nederland over de suggesties van ANWB om te bevorderen, dat er een verplichte verkeersaansprakelijkheidsverzekering ontstaat voor eenieder?

De heer **Dittrich** (D66): Voorzitter! Ik heb drie vragen aan de Nederlandse Vereniging voor Rechtspraak, mede naar aanleiding van een aantal artikelen in het Nederlands Juristenblad van januari. De Nederlandse Vereniging voor Rechtspraak heeft gezegd door de introductie van de risicoaansprakelijkheid te verwachten, dat vele bewijsproblemen niet meer zullen spelen waardoor er minder procedures komen. Kan mevrouw Terwee een indruk geven van de belasting voor de rechtspraak van het huidige systeem? Zijn er ontzettend veel procedures die jaren duren, die bewijstechnisch erg ingewikkeld zijn met vele getuigen? Ziet zij door het voorgestelde systeem een winstpunt in verband met het aantal procedures? Er is een vergelijking gemaakt met het Franse en het Belgische systeem. In de stukken wordt gesteld, dat het Franse systeem nog veel verder gaat dan dit wetsvoorstel. Uit het artikel in het NJB waar de NVvR naar verwijst, is mij echter niet duidelijk geworden wat nu precies de hoofdpunten van verschil zijn tussen het Franse en het voorgestelde Nederlandse systeem. De NVvR vond het wetsvoorstel op zichzelf evenwichtig en redelijk in elkaar zitten, maar zag de vraag naar de maatschappelijke acceptatie opdoemen. Nu is dat een vraag die voornamelijk de politiek zich moet stellen, maar wat is de benadering van de NVvR als gesteld kan worden dat het maatschappelijk draagvlak voor dit wetsvoorstel tamelijk gering is? Hoe zal zich dat in de rechtszaal uiten? De volgende vraag is gericht aan het Verbond van Verzekeraars over de beperking van het regresrecht. Misschien kan het Verbond nog eens

uitleggen hoe het tegenover dit onderdeel van het wetsvoorstel staat. De ANWB komt met het voorstel tot een wettelijk verplichte verkeersverzekering, terwijl elders in zijn commentaar ook wordt gesproken over het verkeersgedrag van niet-gemotoriseerd verkeer, dat wil zeggen van fietsers en voetgangers. Een verplichte verkeersverzekering zal weinig prikkels geven tot goed verkeersgedrag. Kan de ANWB dat dilemma toespitsen? Tot slot heb ik een vraag aan de ENFB over zijn voorstel met betrekking tot de verhaalsrechten. Kan de ENFB zijn voorstel op pagina 4 tot een andere financiering van de premiestijging toelichten?

De heer **Schouten** (ANWB): Voorzitter! Ik word vergezeld door de heer Renckens, hoofd van de afdeling rechtshulp binnenland en hij zal straks het woord overnemen. We hebben het allemaal over de bescherming van de slachtoffers in het verkeer. Die bescherming willen wij overeind houden; daarover bestaat zeker geen misverstand. Ook de ANWB zet dat punt centraal, maar legt de weg om dat te bereiken uiteindelijk anders uit. Wij vinden het wetsvoorstel dus niet de juiste weg. Allereerst zie je in de samenleving een geweldige commotie ontstaan over dit wetsvoorstel. Dat is op zichzelf niets nieuws omdat al jarenlang onze eerstelijns juristen – juristen die onze leden met eenvoudige en ingewikkelde rechtsvragen telefonisch op weg helpen – de ondankbare taak hebben om uit te leggen wat hun rechtspositie is als zij in een ongeval verzeild zijn geraakt en vragen waar zij hun schade kunnen verhalen. Uit de praktijk wisten wij dus al, dat de ontwikkeling van de jurisprudentie geen draagvlak in de samenleving heeft, omdat in te veel gevallen de oplossing buitengewoon onbevredigend is voor een groot aantal betrokkenen. Dat is voor ons de aanleiding om op een andere manier tegen het primaire streven van bescherming van de slachtoffers aan te kijken. Wij zijn van mening, dat primair de slachtoffers moeten worden geholpen – waarbij de materiële en persoonlijke schade via een verzekering opgelost moet worden – en dat de vraag van schuld en boete zorgvuldig moet worden geplaatst in het kader van het strafrecht.

Voor het wegnemen van de commotie moet een wettelijke regeling gevonden worden, die aansluit bij wat in het perspectief van de samenleving een regeling is die juist en billijk werkt. Dat is in ieder geval iets waaraan het huidige wetsvoorstel mank gaat.

De heer **Goos** (VVD): Voorzitter! Het wetsvoorstel biedt geen enkele stimulans voor een beter gedrag van kwetsbare verkeersdeelnemers. Dat wordt ook door de minister erkend en daar is ook een tekst aan gewijd maar men laat het bij deze constatering onder verwijzing naar het feit, dat er een ander loket voor zal zijn. Dat mag zo zijn maar als dat andere loket gesloten is en gesloten blijft, komt dit wetsvoorstel toch wel erg op zichzelf te staan. Daar waar in de samenleving juist behoefte bestaat aan samenhang tussen allerlei maatregelen, is dit naar ons idee een gemiste kans. De vraag of niet ook de automobilisten beschermd moeten worden, zou ik in tweeërlei opzicht willen beantwoorden. In fysieke zin lijkt mij de automobilist in meer dan voldoende zin beschermd, gezien het feit dat hij of zij rijdt in een auto van een perfecte constructie, maar in psychologische zin is hij tamelijk onbeschermd in de formulering van dit wetsvoorstel. Zo wordt bijvoorbeeld niet gedefinieerd wat verstaan moet worden onder "roekeloos gedrag". Iedereen kan daarbij een voorbeeld in het extreme bedenken, maar er is een groot grijs gebied van roekeloosheid over. Dat betekent, dat de automobilisten met dit wetsvoorstel toch het gevoel hebben dat zij mogelijk de schuld krijgen voor iets waarvoor zij de verantwoordelijkheid niet kunnen dragen. Mede door het ontbreken van dit soort definities is er ontzettend weinig draagvlak in autorijdend Nederland voor dit wetsvoorstel.

De heer **De Jonge** (Verbond van Verzekeraars): Voorzitter! De vraag is gesteld naar de opvatting van de verzekeraars over het feit, dat bestuurders niet worden beschermd in het verkeer. Over de slachtofferbescherming op zichzelf hebben de verzekeraars geen standpunt. Daar gaat het om een politieke keuze en de samenleving en de politiek zullen zich daarover moeten uitspreken. De verzekeraars bevinden zich in de rol van ondernemer die de wet behoort

uit te voeren en die rol nemen zij in alle oprechtheid op zich. Het Verbond van Verzekeraars heeft geen mening over de vraag of het rechtvaardig is om een bestuurder ook de bescherming te bieden die de wet aan de andere verkeersslachtoffers biedt. Het is natuurlijk wel uitvoerbaar maar de prijs zal hoog zijn. Wat een bezwaar zou zijn uit een oogpunt van uitvoerbaarheid is in ieder geval dat die situatie zich in Europa niet voordoet. Nederland zou daarmee een eiland worden gemaakt wat betreft de verkeersaansprakelijkheid terwijl het gemotoriseerde verkeer toch zeker een grensoverschrijdend fenomeen is. Bovendien zullen de kosten, nogmaals, erg hoog zijn.

De heer **Goos** (VVN): Ik heb in de vorige ronde al een antwoord op deze vraag gegeven.

Mevrouw **Kramer** (Landelijke Vereniging Slachtofferhulp): Wij zijn van mening, dat het wetsvoorstel bescherming biedt aan voornamelijk de zwakkere verkeersdeelnemers. De Vereniging Slachtofferhulp vindt het een uitstekende keuze om daar de prioriteiten te leggen. Bij verkeersongevallen waarbij een zwakke deelnemer tegen een sterke deelnemer botst, is het letsel veel ernstiger en de Vereniging Slachtofferhulp ziet het als zeer positief dat onvoorwaardelijk een financiële vergoeding voor de zwakke deelnemer wordt gegarandeerd. Op het moment dat iemand verkeersslachtoffer is, heeft hij een omvangrijk probleem, zeker als er sprake is van letsel. Dan maakt het ook even niet uit of hij dat letsel heeft opgelopen op een fiets of in een auto. Het zou dan ook nog beter zijn als ook de automobilist beschermd zou worden. Wij hebben echter begrepen, dat de betaalbaarheid daardoor op de helling gaat. De Landelijke Vereniging Slachtofferhulp wil dan ook graag meedenken over een goed aansprakelijkheidssysteem, waarin bescherming wordt geboden aan alle slachtoffers maar dat ook betaalbaar blijft. Als de keuze moet worden gemaakt om daarvoor eerst de zwakke deelnemer te beschermen, heel graag, maar er zijn ook nog andere maatregelen te nemen om de automobilist ook te beschermen. In de memorie van toelichting op het wetsvoorstel wordt ook al aangeduid, dat automobilisten een

schadeverzekering inzittenden (SVI) kunnen afsluiten.

De Landelijke Vereniging Slachtofferhulp vindt het van groot belang, dat een goede publiciteitscampagne wordt gevoerd op het moment dat een nieuw systeem van risicoaansprakelijkheid wordt ingevoerd. Juist omdat in het nieuwe voorstel de automobilist (nog) niet goed beschermd wordt, zal heel goed moet worden uitgelegd waarom hij niet beschermd wordt en wat de mogelijkheden zijn om een relatieve bescherming te bieden. In die zin pleiten wij zeker voor een publiekscampagne. Bescherming van slachtoffers gaat verder dan alleen een goed systeem van aansprakelijkheid. Een goede opvang, net na het ongeval, is van groot belang. De Bureaus voor Slachtofferhulp bieden die opvang. De Landelijke Vereniging Slachtofferhulp pleit er dan ook voor om een klein bedrag – nog niet geen gulden – boven op de WAM te doen om daarmee de Bureaus voor Slachtofferhulp structureel te financieren, opdat iedereen kan worden opgevangen. Uit onderzoek blijkt, dat slachtofferhulp schadebeperkend werkt. Wat meer betaald moet worden omdat het aansprakelijkheidssysteem duurder is, kan anderszinds door goede opvang weer bespaard worden omdat mensen in een vroegtijdig stadium goed worden opgevangen.

De heer **Van Boggelen** (ENFB): Wij zijn van mening, dat de schuldvraag niet bepalend mag zijn voor schadevergoeding aan mensen die gewond raken in het verkeer. Dat geldt ook voor inzittenden en bestuurders van auto's. Of je schuldig bent of niet is vaak een kwestie van toeval: wie ziet iets over het hoofd, wie reed op een voorrangsweg en wie niet? Wat dat betreft, kunnen wij pleidooien om ook autobestuurders te laten profiteren van een goede schadevergoedingsregeling voor slachtoffers ondersteunen. In het wetsvoorstel is ook bekeken of dat mogelijk is, maar het is op dit moment niet betaalbaar. In dat geval vinden wij het alleszins verdedigbaar om de eerste prioriteit te leggen bij diegenen die er zelf weinig aan kunnen doen, die er niet zelf voor kiezen om in de auto te zitten of de mogelijkheid hebben om op

vrijwillige basis een verzekering af te sluiten.

De heer **Dijkstra** (LSA): Voorzitter! De fietsers en de advocaten zijn het goeddeels eens, want ook wij willen pleiten voor bescherming van bestuurders. De bestuurder van een auto is ook verkeersslachtoffer. Als je kijkt naar het hedendaagse verkeer kun je toch niet zo gemakkelijk meer volhouden dat bestuurders op grond van verwijten die gemaakt worden, aansprakelijk zijn. De Hoge Raad heeft al heel lang geleden gezegd, dat iemand die menselijkerwijze geen fout maakt toch juridisch aansprakelijk kan zijn. Als je die lijn doortrekt, ligt het voor de hand om ook de bestuurder gewoon als "slachtoffer" van het verkeer te zien. De individuele bestuurder kan dat maar heel beperkt beïnvloeden. Dan pleit dat ervoor om die bestuurder ook in de bescherming te begripen. Dat zou het juridisch ook heel gemakkelijk maken. Een mogelijke vorm daarvoor is de verkeersverzekering. Dan zijn de aansprakelijkheidsvragen weg en wordt het een stuk overzichtelijker. Stellig zal ook dan een aantal juridische vragen overblijven – zoals dat altijd het geval is – maar dan doet iemand zaken op basis van schade, zoals bijvoorbeeld ook de brandverzekering op basis van schade wordt afgewikkeld. De aansprakelijkheid is dan buiten beeld en je doet bovendien zaken met je eigen verzekeraar. Die verhouding zit toch anders in elkaar dan een verhouding tussen een aansprakelijke partij tegenover een schadelijgende partij. Wellicht is een verkeersverzekering maatschappelijk aanvaardbaarder. Iedereen vindt het heel normaal om de schade die hij aan zijn eigen huis lijdt zelf te moeten verzekeren en vindt het dan ook niet zo gek, dat die eigen verzekeraar tot uitkering komt. Misschien werkt het wel net zo in het verkeer. Ik durf niet goed te voorspellen of de mensen dat gemakkelijker aanvaardbaar vinden, maar ik wil de commissie deze gedachte toch voorleggen.

Mevrouw **Terwee-van Hilten** (NVvR): Voorzitter! Ik wil voorop stellen, dat de NVvR hier tot op zekere hoogte een minder duidelijk standpunt over kan innemen, omdat het naar haar mening een rechtspolitieke vraag is en dit uiteindelijk door de politiek moet worden

uitgemaakt. Echter, ook in de literatuur daarover heb ik gezien dat het toch wat vreemd is dat er in het gehele wetsontwerp niet zozeer is gedacht aan de heel veel gevaren lopende bromfietser en motorrijder. Het argument dat daar eigenlijk heel moeilijk een particuliere, vrijwillige verzekering voor te sluiten is tegen ongevallen, is mijns inziens een belangrijk element in het geheel. Naarmate er verzekerd is, wordt er minder geprocedeerd. Dat lijkt mij een duidelijk uitgangspunt. Alleen hebben wij vaak in het verleden gezien, dat heel veel verplicht verzekerd zou kunnen worden. Ik denk in dit verband aan alimentatie, het slachtoffer zijn in het algemeen, e.d. Het is een rechtspolitieke vraag en de NVvR wil zich daarover niet zozeer uitlaten. Over de premiestijging zou ik hier best wat meer willen horen van de mensen die daar meer van weten dan wij, want in de toelichting is hier niet duidelijk op ingegaan.

De heer **Schouten** (ANWB): Voorzitter! Ik wil mij in grote lijnen aansluiten bij wat de Fietsersbond ENFB naar voren heeft gebracht en wat de Vereniging van Letselschade Advocaten daaraan heeft toegevoegd. Als wij als uitgangspunt nemen dat we voor slachtofferbescherming zijn, kunnen sommigen daarvan toch niet worden uitgesloten. Anders gezegd: de lasten van de bescherming die nu op één groep rusten, blijken geen bescherming voor henzelf op te leveren. Dat is een fundamentele onevenwichtigheid in het wetsvoorstel. Ik hoor voortdurend spreken over betaalbaarheid, over de financiële consequenties. Allereerst zou je uitgangspunt toch mogen zijn, dat als je aan slachtofferbescherming doet je toch ook het geld daarvoor over moet hebben om die primaire, die zedelijke plicht die op de samenleving rust in te vullen. In de tweede plaats kan toch niet gesteld worden dat de verkeersonveiligheid dunderd wordt doordat er een andere wetgeving komt. Er is nu al een grote hoeveelheid verkeersonveiligheid die schade oplevert en die schade aanricht in gezinnen. Dat moet betaald worden en wie betaalt dat? Dat blijft op dit moment bij een groot aantal gezinnen liggen, die door welke omstandigheid dan ook deze schade kennelijk niet kunnen verhalen binnen het systeem. En dat

is de onevenwichtigheid in de huidige jurisprudentie in dit opzicht. Wij pleiten er dan ook voor om het systeem zodanig aan te passen – vandaar het trefwoord “verkeersverzekering” – dat in ieder geval die schade gedekt wordt. De heer Renckens zal straks suggesties op tafel leggen om die betaalbaarheid wel degelijk binnen de perken te houden in verhouding tot de huidige kosten.

De **voorzitter**: Wij gaan nu over tot de vragen van de heer Vos, die twee vragen heeft gesteld aan het Verbond van Verzekeraars.

De heer **De Jonge** (Verbond van Verzekeraars): Voorzitter! De eerste vraag was of verzekeraars hechten aan strakkere processen-verbaal in verband met de interpretatie van “opzet” en “bewuste roekeloosheid”. Uiteraard streven wij ernaar om in elk overleg waar dat mogelijk is processen-verbaal zo duidelijk mogelijk te maken in het belang van de afwikkeling van een schade. Dat is niet zozeer primair in het belang van de verzekeraar maar zeker ook in het belang van het verkeersslachtoffer zelf om procedures te vermijden en duidelijkheid te hebben over wat er werkelijk is gebeurd. Dat is inderdaad een wens. Ik benadruk het woord “wens” omdat onze invloed daarop heel gering is. Dat is ook terecht, want het is een zaak van Justitie in samenspraak met Binnenlandse Zaken om dat in te vullen. De tweede vraag is of verzekeraars de grenzen zullen zoeken van “opzet” en “bewuste roekeloosheid”. De heer Vos voegde eraan toe, dat dit een gelegenheid zou bieden om de dekking niet meer te bieden. Dat laatste is ook op dit punt niet de eerste invalshoek. Wetgeving biedt een bepaalde regeling en bij nieuwe wetgeving zal steeds naar de grenzen van de interpretatie van die wetgeving worden gezocht. Als dus in de wetgeving wordt aangegeven dat een beroep kan worden gedaan op “opzet/bewuste roekeloosheid” zullen onherroepelijk betrokken partijen zoeken naar de grenzen van de inhoud van die elementen. De heer Goos van VVN gaf al aan dat er een groot grijs gebied is bij “roekeloos”. Ik denk dat er nog wel enige tijd mee gemoeid zal zijn om duidelijkheid te krijgen over dat grijze gebied. Dat zal niet direct op

instigatie van verzekeraars gebeuren maar in de relatie tussen de verzekeraar namens de aansprakelijke partij, het slachtoffer en diens belangenbehartiger zal inderdaad naar die grenzen worden gezocht.

Mevrouw **Terwee-van Hilten** (NVvR): Voorzitter! De heer Vos heeft in de eerste plaats gevraagd hoe de NVvR de effecten van deze wetgeving voor het aantal procedures inschat. Dezelfde vraag is overigens gesteld door de heer Dittrich. Ik wil in de eerste plaats – heel teleurstellend – meedelen, dat wij daar geen kwantitatieve gegevens over hebben. Het is dus een kwestie van inschatting. Als die kwantitatieve gegevens er zouden moeten komen, zou daar onderzoek naar moeten worden ingesteld. Het ligt voor de hand, dat een aantal procedures minder zullen worden gevoerd. Thans kunnen slachtoffers nog altijd om 50% extra komen vragen als zij volwassen zijn en dat kan een reden zijn om te procederen. Bij mijn weten is het aantal procedures eigenlijk niet eens zo verschrikkelijk hoog, omdat over het algemeen heel behoorlijke regelingen tot stand komen met de verzekeraars. In de nieuwe wetgeving is geen beroep op overmacht meer mogelijk. Ook dat zal tot op zekere hoogte wel schelen in het aantal procedures. Er is bovendien geen beroep meer mogelijk op eigen schuld, afgezien van “opzet” en “bewuste roekeloosheid”. Daardoor zal het aantal procedures wellicht verminderen. Belangrijk is echter ook dat de wél gevoerde procedures heel onverkwikkelijk en voor slachtoffers buitengewoon belastend zijn. Het is natuurlijk heel vervelend als je denkt nog iets extra te kunnen krijgen, als je er alle moeite voor doet om bewijzen aan te dragen en als het dan niet lukt. Dat levert een enorme frustratie op. Maar goed, we zijn het er allemaal over eens dat deze wet probeert slachtoffers te beschermen. Ik neem ook zeker aan, dat over de grenzen van “opzet” en “bewuste roekeloosheid” zal worden geprocedeerd. In dit verband kan ik straks misschien nog iets zeggen over de maatschappelijke aanvaardbaarheid. De heer Vos had ten slotte een vraag in verband met materiële schade aan bijvoorbeeld een fiets. Als er een combinatie is van letselschade en materiële schade wordt volgens het nieuwe systeem gehandeld. Als het

alleen om materiële schade gaat, wordt het huidige systeem gehandhaafd. De Raad van State heeft daarover ook iets opgemerkt. Deze wetgeving voegt iets toe en dat gebeurt alleen maar voorzover het gaat in combinaties met letselschade. Verder wil de wetgever niet gaan, want er zijn bij zaakschade sec niet zoveel problemen. Ik schat ook niet in, dat dit zo problematisch zal zijn maar ik geef wel toe dat de overzichtelijkheid van het systeem van de wetgeving natuurlijk niet wordt verhoogd. Het is buitengewoon ingewikkeld. Je denkt dat je het de ene avond weet maar de volgende avond moet je nog eens behoorlijk gaan kijken hoe het ook al weer zat.

De heer **Goos** (VVN): Voorzitter! De heer Vos heeft gevraagd of Veilig Verkeer Nederland inderdaad van mening is, dat van dit wetsvoorstel een verkeerd signaal uitgaat als bij kwetsbare verkeersdeelnemers het gevoel ontstaat dat zij zich alles kunnen permitteren zonder daar ooit de schuld voor te krijgen dan wel daar aansprakelijk voor te zijn. Natuurlijk zullen fietsers zich niet spontaan voor auto's gooien maar er is een enorm grijs gebied. Nu al zien we vaak voorbeelden van onvoorzichtig gedrag en zonder aanvullende maatregelen en door de aansprakelijkheid volledig bij de automobilist te leggen, gaat er naar onze mening zeker een verkeerd signaal van dit wetsvoorstel uit.

De heer **Dijkstra** (LSA): Voorzitter! Er zijn kwantitatieve gegevens over het aantal procedures. De notitie Verkeersaansprakelijkheid spreekt – hoewel verouderd – over 1,75% van de zaken. Dat is niet een heel groot aantal. Stellig zal over "bewuste roekeloosheid" en "opzet" worden geprocedeerd. Verzekeraars worden in de rechtssociologie gezien als repeat players, die inderdaad aan terreinverkenning doen. Daar hebben ze ook belang bij, want er zijn natuurlijk heel veel dossiers die aan de hand van de rechtspraak opgelost moeten worden. De aantallen zullen naar mijn mening echter reuze meevallen. Als ik de vergelijking maak tussen enerzijds arbeidsongevallen en verkeersongevallen en anderzijds de medische aansprakelijkheid in ogenschouw neem – de drie kwantitatief gezien belangrijkste bronnen van letselschade – geeft de

heel grote groep van verkeersongevallen en arbeidsongevallen naar verhouding buitengewoon weinig procedures als je dat vergelijkt met medische aansprakelijkheid. Dat heeft ongetwijfeld te maken met de aansprakelijkheidsgrondslag. Het aardige is natuurlijk dat "bewuste roekeloosheid" en "opzet" zowel in het arbeidsongevallenrecht als in het verkeersrecht ingevoerd zullen zijn. De jurisprudentie op artikel 7.658 geeft veel houvast aan iemand die een slachtoffer terzijde staat om een zaak op een goede manier te doen, zonder dat daarover ogenblikkelijk geprocedeerd hoeft te worden. Die jurisprudentie is heel restrictief. Er zijn ongetwijfeld gevallen, die toch weer aanleiding zullen geven tot vragen maar de meeste zaken zullen zich heel goed laten oplossen met die jurisprudentie en die bepalingen. Dat is nu eigenlijk niet anders en wat dat betreft geloof ik niet dat het wetsontwerp tot een aanmerkelijke vermindering van het aantal procedures in verkeersongevallen zal leiden. De belangrijkste geschilpunten zijn vaak niet de aansprakelijkheid maar vragen als medische causaliteit: waar ligt de oorzaak van de arbeidsongeschiktheid? Deze vragen houden partijen veel meer en veel langer verdeeld en als men dan toch besluit om het oneens te zijn met elkaar en naar de rechter gaat, komen aansprakelijkheidsvragen vaak ook nog even in beeld. Dat is echter niet de vraag die de gang naar de rechter triggert.

De heer **Vos** (VVD): Voorzitter! Ik had nog een reactie gevraagd van de Vereniging van Letselschade Advocaten op de suggestie van de ANWB om een verplichte verkeersverzekering te entameren.

De heer **Dijkstra** (LSA): Het sluit goed aan bij de gedachte dat een verkeersverzekering een veel betere oplossing zou zijn, juridisch en misschien ook maatschappelijk. De al genoemde SVI is nog niet beschikbaar voor bromfietzers. Mevrouw Kottenhagen heeft daarop gewezen in het NJB. Dat is een belangrijke, kwetsbare en grote groep met veel letsel. Als men naar een first-partyverzekering toe wil, zou dit wel verplicht moeten zijn anders is het systeem natuurlijk zo lek als een mandje. De Vereniging van Letsel-

schade Advocaten zou daar wel voor zijn.

Mevrouw **Terwee-van Hilten** (NVvR): In aansluiting op wat de heer Dijkstra heeft gezegd, wil ik nog wel opmerken dat inderdaad wat betreft de causaliteit en de omvang van de schade de meest onverkwikkelijke procedures worden gevoerd. Kwantitatieve gegevens blijken er dus tot op zekere hoogte te zijn, maar ik ken geen recente. De heer Dittrich vroeg naar het Franse en het Belgische systeem. Ik denk, dat het op dit moment voor niemand echt adequaat is om dat tot in de puntjes uiteen te zetten maar ik wil graag toezeggen om dat alsnog schriftelijk te doen, zodat u die vergelijking kunt treffen. Wel duidelijk is, dat er zowel in het Franse als in het Belgische systeem voor schadeverzekeraars veel regresmogelijkheden zijn. Het valt bovendien op, dat de premies van de WA-verzekering dan toch niet al te hoog zijn. De vrees daarvoor is wellicht niet gerechtvaardigd. In dat verband zouden wij – maar dat is natuurlijk aan u – de bezwaren van Van Maanen tegen het moeten terugvallen op artikel 162 voor het nemen van regres willen bezien. De vraag is gesteld hoe de rechter tegen de maatschappelijke acceptatie zal aankijken en hoe hij dat in de rechtszaal zal ervaren. Als de wetgever deze wet op deze manier formuleert, zullen de rechters ervan uit moeten gaan dat zij ook maatschappelijk geaccepteerd is. Als ik dat niet zeg, zult u dat wel zeggen! Wel wil ik er nog eens de nadruk op leggen, dat voor alle partijen een procedure over schuldpercentages of causaliteit enorm frustrerend kan zijn. Als de wet eenmaal op die wijze is geformuleerd, kan er commotie ontstaan maar wellicht kan het ook een zekerheid betekenen voor mensen, dat ze daarmee hebben te leven. Wellicht kan dat een reden zijn om toch een dergelijk wetsvoorstel te accepteren. Maar als de rechter ermee geconfronteerd wordt op de zitting kan men zich voorstellen dat daartegen toch gefulmineerd zal worden. En daar hebben wij natuurlijk geen antwoord op. Misschien wordt de rechter, die ook niet altijd dingen doet die maatschappelijk geaccepteerd zijn, wellicht dan ook nog geconfronteerd met onvrede in de maatschappij die dit keer niet op het

bordje van de rechter behoort te liggen maar op het bordje van de wetgever.

De heer **De Jonge** (Verbond van Verzekeraars): Voorzitter! Wij kijken heel positief aan tegen beperking van het regresrecht, omdat wij het plegen van regres in de huidige omvang beschouwen als het inefficiënt en nodeloos rondpompen van geld. Bovendien zijn er veel transactiekosten mee gemoeid, welke kosten uiteindelijk weer voor rekening van de verzekerden komen. Wij zien daar absoluut niet de noodzaak van in. Als enige beperking en liefst alle beperking van regresrecht in Nederland mogelijk is, zouden wij daar absoluut een voorstander van zijn.

De heer **Schouten** (ANWB): Voorzitter! Het zou mij, gezien de huidige commotie in de samenleving over dit wetsvoorstel, verbazen als in de samenleving na aanvaarding van deze wet het gevoel ontstaat dat het toch goed was. Die sprong lijkt mij te groot.

De heer **Dittrich** heeft gevraagd welk effect er ons inziens uitgaat van de verplichte verkeersverzekering op het gedrag. Ik wijk daar een beetje af van de stelling die de heer Goos van VVN innam; naar onze overtuiging leeft men niet losbandiger als er een verzekering is en dus de schade toch wel gedekt wordt, zeker niet wanneer er persoonlijke risico's in het geding zijn. Wat in het verkeer maatgevend is, is toch de gedachte dat men wellicht "gepakt" wordt als men fout gedrag vertoont en niet de vraag of men wel goed verzekerd is. In dat opzicht is een belangrijke ontwikkeling op gang gekomen. Steenhuis heeft twee weken geleden voor een congres nadrukkelijk laten zien, dat men binnen politie en justitie toe wil naar het markeren van de kleine norm. Dat wil zeggen dat een zwaardere nadruk wordt gelegd op juist die kleine norm in het verkeer, om daarmee normen en waarden als het ware weer te herstellen. Dat is een lijn – in dit geval de harde lijn; educatie met de harde hand – die ook aan de "zachte" kant kan worden ingezet door het terugbrengen van enig besef van normen en waarden en spelregels in het verkeer. Dat wordt tot op heden nog deerlijk gemist in het systeem.

De heer **Van Boggelen** (ENFB): Wij

hadden twee uitgangspunten bij het bekijken van dit wetsvoorstel. Het ene was de vraag of de slachtoffers in het verkeer zo goed mogelijk tegemoet worden gekomen in hun schade – het belangrijkste – en het tweede uitgangspunt was, dat degene die de gevaarstelling veroorzaakt zoveel mogelijk de kosten van het systeem moet dragen. Die gevaarstelling in het verkeer wordt in sterke mate veroorzaakt door de massa en de snelheid van het autoverkeer. Daarom zijn wij van mening dat de kosten van het gehele systeem ook zoveel mogelijk bij het autoverkeer gelegd moeten worden. Dat kan dan nog worden verfijnd door te zeggen, dat degene die meer van de auto gebruikmaakt en dus vaker een bepaald gevaar in het leven roept hogere kosten zou moeten dragen. Met dit wetsvoorstel worden in ieder geval die kosten waarvoor het slachtoffer niet verzekerd is vergoed. Voor vele kosten is het slachtoffer gewoon verzekerd en deze kunnen dan ook op de eigen verzekering verhaald worden. Voor het slachtoffer is dat prima maar dat betekent ook, dat vele kosten van het autoverkeer worden afgewenteld op de ziektekostenverzekering en op de sociale verzekeringen. Wij hadden liever gezien dat alle veiligheidskosten ook werden gedragen door de autoverzekeringen, omdat het autoverkeer dus de gevaarstelling veroorzaakt. Wij beseffen, dat dit een enorme premiestijging tot gevolg zal hebben met weer andere negatieve consequenties. Om die reden hebben wij aan het einde van onze reactie een suggestie gedaan, zonder die helemaal in detail uit te werken omdat volledige uitwerking te gecompliceerd is voor ons. De essentie is om de kosten, die de ziektekosten- en de sociale verzekeringen maken voor de verkeersonveiligheid, op de een of andere manier vanuit de overheid te compenseren. De overheid geniet inkomsten uit accijnzen. Ik heb begrepen, dat de inkomsten voor de overheid van het autoverkeer hoger zijn dan de uitgaven en daarom wordt de auto ook vaak bestempeld als melkkoe. Is niet een systeem te bedenken, waarin de kosten van de verkeersonveiligheid voor ziektekostenverzekeringen en sociale verzekeringen gecompenseerd worden door de overheid uit inkomsten uit accijnzen

en andere inkomsten, die worden opgebracht door automobilisten?

De **voorzitter**: Dan is nu aan de orde de nalezing. Dat betekent, dat alle deelnemers nog kunnen reageren op elkaar of op de vragen zodat wij heel scherp hebben wat nog in de nalezing aan de orde is. Ik zie, dat de ANWB nu gaat spreken door de mond van de heer Renckens.

De heer **Renckens** (ANWB): Voorzitter! Mij zijn twee dingen in alle reacties opgevallen. Aan de ene kant heerst het gevoel, dat de ontwikkelingen onvoldoende recht doen aan het schulddenken, dat ook te maken heeft met het verkeersgedrag. Aan de andere kant is er het gevoel, dat je de vele tienduizenden slachtoffers niet met die enorm hoge schade mag laten zitten. De heer Biesheuvel heeft gevraagd hoe die twee samen gebracht kunnen worden. In dit wetsvoorstel wordt de oplossing gezocht in aansprakelijkheid, maar helaas moet willekeurig een belangrijke groep buiten beschouwing worden gelaten en wel de bestuurders van auto's en andere motorrijtuigen, die voor privédoeleinden rijden. Dat is naar mijn mening ook net de oorzaak van veel discussie. Als je de oplossing zoekt in een aansprakelijkheidssysteem, is de associatie met dat schulddenken heel snel gemaakt. Dat ligt gewoon voor de hand en om die reden pleiten wij er ook voor om de oplossing in een verkeersverzekeringssysteem te zoeken. Het belangrijkste bezwaar is de betaalbaarheid van een dergelijk systeem. Die hangt echter af van de berekeningen van de schade. De paragraaf in de memorie van toelichting, die ontleend is aan gegevens van verzekeraars, vind ik wat ontoereikend. Illusterend daarvoor is dat verzekeraars ook in de pers andere premieverhogingen hebben genoemd dan in de memorie van toelichting. Ook achter de berekeningen van de kostenstijgingen van zo'n verkeersverzekeringssysteem, dat door het Verbond van Verzekeraars in de pers is gebracht, zet ik dikke vraagtekens. Onze schattingen komen op nog niet de helft en dan hebben we het aantal bestuurders dat een ongeval krijgt zekerheidshalve nog verdubbeld, dat wil zeggen een dark number van 50%.

Met andere woorden: het gaat om de vraag welke variant van een verkeersverzekeringssysteem nu eigenlijk haalbaar en betaalbaar is. De ANWB heeft daar verschillende suggesties voor gedaan. Een daarvan is om het regres helemaal af te schaffen of het juist volledig te handhaven. Een andere suggestie is om de ongemotoriseerde weggebruiker via de aansprakelijkheidsverzekering voor particulieren te laten bijdragen aan het systeem. Op die manier is dat systeem van verschillende kanten betaalbaar te krijgen. De ANWB dringt er dan ook op aan om de financiële paragraaf wat sterker te maken door een nader onderzoek, waarin alle varianten worden betrokken. Zodoende kan men tot een afgewogen oordeel komen, want zoals het nu voorligt is het ontzettend moeilijk om "ja" of "neen" te zeggen tegen dit wetsvoorstel.

De voorzitter: Ik neem uw suggestie ter harte en u komt op een zo kort mogelijke termijn met een stuk. U zit nu allen bij elkaar; is het mogelijk om binnen enkele weken de commissie te berichten of u erin slaagt om haar nader inzicht te verschaffen?

De heer Renckens (ANWB): Ik denk dat enkele weken te kort is.

De voorzitter: Hoe lang hebt u dan wel nodig?

De heer Renckens (ANWB): Dat kunnen we wel binnen enkele weken zeggen!

De voorzitter: Wij krijgen binnen enkele weken een brief en dan zal de commissie zich daarover buigen!

Mevrouw Terwee-van Hilten (NVvR): Voorzitter! Als het wetsontwerp inderdaad tot wetgeving leidt, wil de NVvR opnieuw pleiten voor een heel duidelijke publicitaire begeleiding, met een uitleg van hoe het nu is en hoe het in het kader van de nieuwe wetgeving zal zijn. Zonder dat bestaat er vrees voor nawerking op de zitting en in het kader van ons verdere werk als rechters. Wij willen de aandacht vestigen op de gecompliceerdheid van het wetsvoorstel. Uit de bespreking hier is dat al wel gebleken maar ook uit de besprekingen in de literatuur

kunnen wij opmaken dat het een redelijk gecompliceerde zaak is. Ik wil bovendien mijn vraag herhalen over het regres. Ik kan mij veel voorstellen bij de opmerking over het rondpompen van geld en de NVvR vindt het nogal griezelig als zij bedenkt hoeveel regresacties er over en weer zouden kunnen komen in het kader van deze wetgeving. De minister heeft in antwoord op de opmerkingen van de Raad van State gezegd, dat dit allemaal geregeld is via collectieve regelingen onderling zodat geen regres wordt genomen. Wij weten dat niet. Wij vinden dat wel belangrijk en misschien is het in dit gesprek nog mogelijk om daar over van de verzekeraars enige duidelijkheid te krijgen.

De heer Dijkstra (LSA): Voorzitter! Mijn eerste opmerking geeft mij de gelegenheid om mijn natuurlijke rol om het met verzekeraars oneens te zijn te hernemen. De opmerking dat het geld niet rond gepompt mag worden, spreekt mij op zichzelf wel aan. Het valt mij overigens op dat dit vooral gericht is tegen het sociaal regres en niet tegen het 284-koophandelregres. Als ik echter die gedachte vervolg, zou ik menen dat de beste oplossing tegen het rondpompen van geld een verkeersverzekering is. Dan praat iedereen met zijn eigen verzekeraar. Dan is er geen regres en dan krijgt iedereen gewoon zijn schade vergoed. Dat is een heel simpel systeem, waardoor de geldstromen plotseling tot stilstand komen. Bovendien zit het juridisch heel simpel in elkaar, geeft het de advocaten iets minder werk en heeft het slachtoffer een zeker voordeel. Als het rondpompen van geld inderdaad een belangrijk bezwaar is, zou daar dus ook een heel mooie oplossing voor kunnen worden gevonden. Ik val er niet ogenblikkelijk van om als ik kijk naar het staatje in de brief van de minister, in antwoord op vragen uit de Kamer. Daaruit blijkt namelijk dat Nederland heel bescheiden in de middenmoot zit terwijl er toch ontzettend veel auto's zijn en de verkeersrisico's vergelijkbaar zijn met die in bijvoorbeeld Duitsland. We zitten er nog redelijk onder en dan is er naar mijn gevoel toch heel veel rek. Daaruit zou die verkeersverzekering gefinancierd kunnen worden. Voorzitter! De vraag is gesteld of het aansprakelijkheidsrecht het verkeers-

gedrag van bestuurders, gemotoriseerd of ongemotoriseerd, moet beïnvloeden. Ik heb het idee dat dit maar heel beperkt moet. Fietsers laten zich niet in de eerste plaats leiden door de vraag of het een financieel risico betekent als ze een uiterst riskant verkeersgedrag vertonen. Ze zullen een opvoeding moeten meekrijgen en die zal meer gezocht moeten worden in het fysieke letsel en de bewustwording van de risico's die er op dat punt zijn dan dat die opvoeding over geld moet gaan. Verkeersbeïnvloeding en beïnvloeding van het verkeersgedrag van ongemotoriseerde verkeersdeelnemers hebben met geld niet zoveel te maken maar meer met het systematisch onderschatten van de risico's die het verkeer over hen afroept en die het eigen gedrag over hen afroept.

Bij auto's ligt dat iets anders. Een automobilist zit inderdaad in een veiligheidskooi. Er zijn wel rechts-economische onderzoeken, waaruit een zekere correlatie blijkt tussen het geconfronteerd worden met financiële gevolgen van eigen riskant gedrag. Nu zou ik niet willen pleiten voor het op die basis vestigen van aansprakelijkheid om op die manier via schade de bestuurder tot goed gedrag te noodzaken, maar wel zou ook in een stelsel van verkeersverzekering een no-claimstelsel ingevoerd kunnen worden. Dat prikkelt de bestuurder in elk geval mede om risicovol gedrag te vermijden.

De heer Van Boggelen (ENFB): Ik wil nog even ingaan op de verkeersverzekering, waarbij ook de fietser een verzekering zou moeten afsluiten voor het geval hij slachtoffer wordt en de schade bij zijn eigen verzekering moet verhalen. Wij zetten daar grote vraagtekens bij, want er zitten nogal grote haken en ogen aan een dergelijk systeem. Als je wilt dat de gevaarstelling bepalend wordt voor de hoogte van de premie, moet een zeer ingewikkeld systeem worden bedacht waarmee dat ook daadwerkelijk wordt bereikt. Fietsers lopen relatief een grote kans op letsel. De kans voor een verzekeraar dat uitgekeerd moet worden, is dus ook relatief groot terwijl een fietser weinig gevaarstelling veroorzaakt. Als je niets naders regelt, betaalt het potentiële slachtoffer juist de hoogste premie. Mijn moeder van 60 maakt bijvoorbeeld een grotere kans dat zij in het verkeer gewond raakt

dan ik. Volgens de statistieken maken ouderen en kinderen grotere kans gewond te raken in het verkeer. Per kilometer is dat zelfs een factor 6 of 7. Hoe voorkom je dat degene die het slachtoffer wordt en verder geen gevaarzetting veroorzaakt ook de hoogste premie moet betalen? Een ander probleem is het toezicht op de naleving: hoe controleer je of mensen ook zo'n verplichte verzekering hebben afgesloten? Je hoort wel eens redeneren, dat degene die geen verplichte verzekering heeft afgesloten ook geen schadevergoeding mag krijgen, maar dat kan weer leiden tot zeer schrijnende situaties. Ik denk in dit verband aan een onverzekerde bijstandsmoeder die wordt aangereken door een dronken automobilist. Mag zij dan geen schadevergoeding krijgen voor het letsel? Dat probleem ontstaat ook als buitenlanders in Nederland komen fietsen. In de andere landen van Europa is het niet gebruikelijk om zo'n verkeersverzekering af te sluiten; hoe zit het dan met die Fransman die hier gewond raakt in het verkeer? Waar kan hij zijn schade verhalen? Het grootste probleem is de enorme bulk aan kleine ongevallen van fietsers en voetgangers, die dan meteen ook onder die verzekering worden gebracht. In hoeverre is dat nog te controleren? Als ik van de trap val, zeg ik gewoon dat ik van mijn fiets ben gevallen en kan ik een beroep doen op mijn verkeersverzekering. Kruiselingse aansprakelijkheid – waarin partijen elkaar aansprakelijk kunnen stellen – komt ons inziens meer tegemoet aan het principe, dat degene die de gevaarzetting veroorzaakt ook betaalt en levert een beter controleerbaar systeem op. Voorzitter! Ik wil nog even ingaan op het verkeerde signaal dat van dit voorstel kan uitgaan. Het grote probleem in de publieke discussie tot nu toe is, dat het niet goed is uitgelegd. Vele mensen denken, dat een fietser niet meer verantwoordelijk is voor zijn eigen gedrag als dit wetsvoorstel wordt ingevoerd. De bijdrage van verschillende organisaties aan de publieke discussie heeft dat beeld ook versterkt. Als ik het systeem uitleg en zeg, dat iedereen verantwoordelijk blijft voor zijn eigen gedrag, reageren de mensen met de vraag waarom hun niet eerder is verteld dat een fietser nog steeds aansprakelijk gesteld kan worden

voor de schade aan de auto, dat hij altijd nog vervolgd kan worden voor verkeersovertredingen, dat de rechter hem kan veroordelen omdat een ander letsel oploopt door het gedrag van de fietser. Zodra een betere uitleg wordt gegeven, zal het draagvlak enorm toenemen. Of het een meerderheid zal zijn, weet ik niet, maar het lijkt mij, in het belang van het slachtoffer, het waard om dat te proberen.

Mevrouw **Kramer** (Landelijke Vereniging Slachtofferhulp): Voorzitter! De heer Vos heeft de heer Dijkstra gevraagd wat nu precies het probleem was: de aansprakelijkheidskwestie of het vaststellen van de omvang van de schade. De heer Dijkstra relativeerde enigszins de fase van aansprakelijkheidstelling, maar uit onze ervaring met slachtoffers blijken die aansprakelijkheidskwesties toch een grote bron van frustratie te zijn. Dat zijn niet alleen de zaken die uiteindelijk voor de rechter komen, want de meeste kwesties komen niet voor de rechter. Alle slachtoffers die een aanrijding krijgen, hebben met aansprakelijkheidskwesties te maken. In het systeem van schuld-aansprakelijkheid moet men in vele zaken toch lang leven tussen hoop en vrees. Er worden allerlei discussies gevoerd over schuld: eigen schuld, medeschuld, maar mensen hebben over het algemeen al voldoende last van hun eigen schuldgevoelens. Ze zitten bovendien nog met eigen letsel en in die zin wellicht ook al met voldoende straf. Een systeem van risico-aansprakelijkheid zou in die zin veel minder stigmatiserend werken. Als op grond van een objectief criterium aansprakelijkheid kan worden vastgesteld, is dat schadebeperkend omdat het frustratiebeperkend is. Om die reden wil ik deze relativering toch enigszins teniet doen. Daarnaast wil ik een opmerking plaatsen over de maatschappelijke aanvaardbaarheid. Na het indienen van het wetsvoorstel bij de Tweede Kamer stonden de kranten vol emotie. Het Verbond van Verzekeraars heeft een onderzoek gedaan onder zijn klanten, waaruit blijkt dat 84% van de Nederlanders het geen goed idee vindt dat automobilisten en motorrijders altijd de kosten van een ongeval met de fietser of een voetganger moeten betalen. Ik betreur het zelf, dat wij niet onder

onze eigen klanten een dergelijk onderzoek hebben kunnen doen want ik vermoed, dat er een veel lager percentage was uitgekomen. Ik stel dan ook voor, het onderzoek van het Verbond van Verzekeraars als een soort nulmeting te beschouwen. Het is heel belangrijk om het publiek goed te informeren. We kunnen ons eigen aanbod goed profileren maar het is erg moeilijk om de mensen uit te leggen wat goed voor ze is als ze slachtoffer zijn geworden. Je spreekt de mensen aan die op dat moment nog geen slachtoffer zijn. Met al de partijen vandaag om deze tafel is er in ieder geval al een mooi krachtenveld om zo'n publiekscampagne te voeren om een heel positief signaal aan de samenleving te kunnen afgeven.

De heer **Goos** (VFN): Voorzitter! Ik denk, dat de heer Schouten van de ANWB mijn woorden iets verkeerd heeft begrepen. Wij hebben niet gezegd, dat een verkeersverzekering zal leiden tot losbandig gedrag omdat iedereen toch wel verzekerd is. Wij zijn in principe zelfs voorstander van een verkeersverzekering voor zowel gemotoriseerde als ongemotoriseerde weggebruikers, maar problemen daarbij zullen zijn de handhaafbaarheid, de controleerbaarheid en het kostenaspect. In het huidige wetsvoorstel zijn onvoldoende stimulansen te vinden voor voetgangers en fietsers om zich voorzichtiger te gedragen. De vraag is gesteld of de VFN zich wat minder politiek kon uitlaten en een krachtig en duidelijk geluid kon laten horen. Natuurlijk zijn wij, met velen aan deze tafel, absoluut voor meer bescherming van kwetsbaren in het verkeer. Dat is ook zeker nodig, want uit veelvuldige contacten met burgers weten we dat er ontzettend veel schrijnende en langslpende gevallen zijn. Het wetsvoorstel probeert daar wat aan te doen, bijvoorbeeld door tot een snellere afhandeling te komen van de schades voor kwetsbare verkeersslachtoffers. In die zin is het wetsvoorstel dan ook positief te waarderen. VFN heeft echter wel gekeken of dat wat gesuggereerd en beloofd wordt in dit wetsvoorstel uiteindelijk ook zal leiden tot veranderingen in de praktijk en daarover zijn bij ons ernstige twijfels gerezen. Een belangrijke pijler is de snelle afhandeling van de persoonschade voor kwetsbare verkeers-

slachtoffers. Wij zijn van mening, dat dit minder of misschien wel niets te maken heeft met de kwestie van aansprakelijkheid maar veel meer met de omvang van de schade en de eindsituatie.

Het is naar onze mening bovendien niet uitgesloten dat de schuldvraag van de rechter verhuist naar de verzekeringsmaatschappij, wat zal leiden tot meer civiele procedures. Wij constateren, dat er in de huidige situatie weinig draagvlak is voor dit voorstel. In het voorstel zelf is niet aangegeven hoe via uitleg en toelichting gepoogd zal worden om dat draagvlak te vergroten. Wij hebben, zoals de heer Van Boggelen van de ENFB stelde, geprobeerd het de mensen uit te leggen maar de eerste vraag is dan wat precies onder "roekeloos gedrag" moet worden verstaan. Dan sta ik met de mond vol tanden. Ik kan dat verhaal namelijk ook niet lezen uit het wetsvoorstel. Naar ons idee heeft het wetsvoorstel een aantal open einden, waardoor het moeilijk wordt om er "ja" of "nee" tegen te zeggen. De VVN heeft het zekere voor het onzekere genomen omdat zij de mensen geen fopspeen wil voorhouden: zij moet "nee" zeggen tegen deze formulering van het wetsvoorstel, ondanks de intentie, die best te waarderen is.

De heer **De Jonge** (Verbond van Verzekeraars): Voorzitter! Over de verkeersverzekering is al veel gezegd, waar ik steun in vind en waaraan ik steun kan verlenen. Hoe is de handhaafbaarheid als iedere burger in Nederland een verkeersverzekering moet sluiten? In de motorrijtuigenverzekering is dit eenvoudig te controleren, door dat prachtige systeem waarin gecontroleerd kan worden aan de hand van het kenteken. In zo'n nieuwe verzekering is dat niet meer mogelijk. Hoe is de controleerbaarheid van de schade, dat wil zeggen of het bijvoorbeeld geen ongeluk was in de huiselijke situatie, die overigens in Nederland aanzienlijk meer schade veroorzaakt dan de verkeerssituatie? Hoe wordt de buitenlandproblematiek geregeld? Nederland wordt hiermee een eiland in Europa en zou zich alleen nog met Zweden kunnen meten. Hoe zit het met de kosten? Een onderdeel van het rapport-Cleton was een reactie op de rapporten over de kosten. Deze kostenramingen waren in breed

verband, en niet alleen door verzekeraars, opgezet waaruit behoorlijke premiestijgingen voortvloeiden, afhankelijk van de vraag of er nog regres was of niet. Die situatie is niet wezenlijk veranderd, behalve dat door jurisprudentie een aantal zaken al in de richting van risico-aansprakelijkheid zijn gebracht, waarop premiestijgingen zijn gevolgd. De afgelopen jaren zijn er premiestijgingen geweest van 10-15% per jaar en dat heeft daar natuurlijk duidelijk mee te maken. Het Centrum voor Verzekeringstatistiek heeft een studie gedaan en daaruit is het bedrag voortgevloeid, dat wij aan de commissie hebben gezonden. Uiteraard zijn er partijen, die daarover hun twijfels kunnen hebben maar dan stel ik de vraag of wij altijd wel naar hetzelfde kijken. Deze problematiek is niet binnen een paar weken of een paar maanden duidelijk te krijgen. Dat neemt aanzienlijk meer tijd in beslag. Voorzitter! Naar de mening van het Verbond van Verzekeraars levert het wetsvoorstel de nodige complicaties op. Voor verzekeraars wordt het er absoluut niet eenvoudiger op. Er zal extra jurisprudentie ontstaan. Bovendien zet zij grote vraagtekens bij het draagvlak. Wij hebben een gedegen onderzoek gedaan naar het aantal procedures over verkeerszaken. In onze optiek komt dit aantal op 600 à 700 per jaar. 0,5 tot 1% van de zaken komen echt aan de orde en dus niet 1,75%. Daarvan gaat een miniem deel over aansprakelijkheid. Het merendeel van de zaken gaat werkelijk over de omvang van de schade en de medische causaliteit. Als wordt gesteld, dat er in Nederland in vergelijking met bijvoorbeeld Frankrijk en Duitsland nog veel rek in het premieniveau zit en dat dit gevuld kan worden met een verkeersverzekering, worden naar mijn mening appels en peren door elkaar gehaald. Een autoverzekering in België, Frankrijk of Duitsland is geen autoverzekering in Nederland. Er is sprake van geheel andere schadevergoedingsregelingen en daar geldt een heel ander soort smartengeldregeling. In Nederland kan alleen het gewonde slachtoffer een beroep doen op smartengeld maar bijvoorbeeld in België kan de buurman, de vriend, de vader of de moeder van een slachtoffer een beroep doen op smartengeld. In

Frankrijk is 20% van de autoverzekeringspremie bestemd voor het Rode Kruis en vergelijkbare instellingen, gewoon omdat dit uit die pot moet worden betaald. Die verschillen in de hoogte van de autoverzekering hebben dus niets te maken met de vraag of het een verkeersverzekering of een andere verzekering is. Met het huidige wetsvoorstel worden de kosten van het autoverkeer in ieder geval niet meer op de ziektekostenverzekeraars of ziekenfondsen en sociale verzekeraars afgewenteld.

De **voorzitter**: Dan gaan wij over tot de tweede termijn.

De heer **Dittrich** (D66): Voorzitter! Ik heb geen vragen meer.

De heer **Vos** (VVD): Voorzitter! Ik wil de heer Van Boggelen de volgende vraag stellen. Een deskundige van de Amsterdamse verkeerspolitie maakt zich ernstige zorgen over de gevolgen van het wetsvoorstel, omdat het naar zijn mening juist voor de zwakkere verkeersdeelnemers grotere risico's met zich brengt. Het verkeer is een machtsverhouding en daarin wordt de fietser meer macht gegeven, die zich zal uiten in grotere risico's. Wil de heer Van Boggelen op deze zienswijze reageren?

De heer **Biesheuvel** (CDA): Voorzitter! De heer Schouten heeft opgemerkt, dat de jurisprudentie een bepaalde ontwikkeling heeft ondergaan waar hij niet gelukkig mee is. Maar in hoeverre wordt de jurisprudentie geaccepteerd? Het draagvlak van dit wetsvoorstel is niet zo groot. Mijn voorlopige conclusie is, dat het publiek met een inhaalslag te maken heeft. Men kan over de presentatie van het wetsvoorstel zeggen wat men wil, maar de mensen zijn als met een shocktherapie geconfronteerd terwijl de praktijk toch altijd was, dat men niet aansprakelijk mag worden gesteld als men er geen schuld aan heeft. In hoeverre was het grote publiek op de hoogte van de jurisprudentie? Ik zou deze vraag graag beantwoord krijgen door de heer De Jonge en mevrouw Terwee. Voorzitter! Het is natuurlijk duidelijk dat mevrouw Kramer en de heer Van Boggelen een warm pleidooi voor dit wetsvoorstel houden, gezien vanuit

de positie van de verkeersslachtoffers. Echter, in mijn ogen wordt dat draagvlak niet verbreed door nu nog een goede voorlichting te geven. Als de eerste slag eenmaal is gemaakt, is het heel lastig om een inhaalslag te maken. De heer Van Boggelen heeft een suggestie gedaan met betrekking tot de accijnspot, maar ik wil hem ervoor waarschuwen zich daarmee niet rijk te rekenen. Ik realiseer mij dat het onvoldoende draagvlak zich niet toespitst op het feit, dat de bestuurder niet die bescherming heeft – mevrouw Terwee heeft gelijk als zij spreekt over de bromfietser, de motorrijder en het gat in dit wetsvoorstel – maar op de schuld en de aansprakelijkheid. Welke oplossingsrichting ziet mevrouw Kramer dan nog om dat draagvlak te vergroten, behalve de voorlichting?

De heer Van Boggelen (ENFB): Voorzitter! In antwoord op de vraag van de heer Vos merk ik op, dat in het verkeer nog in sterke mate het recht van de sterkste geldt. Spelregel 1 in het verkeer is overleven en dat wil zeggen, dat automobilisten een sterkere machtspositie hebben ten opzichte van fietsers. Fietsers zullen ook minder snel een automobilist snijden dan een automobilist een fietser. Regel 1 is in ieder geval lijfsbehoud en daar verander je niets aan, met welke schadevergoedingsregeling dan ook. Het eerste dat je wilt, is voorkomen dat je letsel oploopt. Als je nu risico's neemt die niet aanvaardbaar zijn, zul je dat met het nieuwe wetsvoorstel ook doen. De machtsverhoudingen veranderen pas echt als het je als fietsers lukt om door die autoportier te komen en die automobilist letsel toe te brengen. Misschien zal dat de automobilist op andere gedachten brengen en hem op een andere manier met die fietser doen omgaan. Het is wel belangrijk om in de voorlichting te benadrukken, dat je als fietser nog steeds verantwoordelijk blijft voor je eigen gedrag.

De voorzitter: De heer Biesheuvel haakte allereerst aan bij een opmerking van de heer Schouten van de ANWB. Het woord is daarom aan de ANWB om daarop te reageren.

De heer Renckens (ANWB): Wij hebben gemerkt, dat er telkens commotie bij automobilisten ontstond wanneer artikel 31 van de

Wegenverkeerswet en later artikel 185 van de Wegenverkeerswet door rechtspraak in het nieuws kwamen. Dat heeft met hetzelfde te maken, namelijk dat het erg moeilijk is om te aanvaarden dat je aansprakelijk bent zonder schuld.

De heer Dijkstra (LSA): Voorzitter! Indertijd was een uitspraak over artikel 31 WvW een steen in de vijver en er is zelfs een heus debat gevoerd tussen de maatschappij en de Hoge Raad. Het eerste arrest dat in die materie werd gewezen, was nog onduidelijk. Er werd gesproken over 50% voor het slachtoffer en het resterende stukje moest verdeeld worden naarmate over en weer fouten waren gemaakt. Nadien is er een soort authentieke interpretatie van de Hoge Raad gekomen, waarin iets gas werd teruggenomen. Toen werd gezegd: je hebt sowieso 50% en als er aan de zijde van de automobilist bovendien een significante fout is, kun je overeenkomstig die fout boven de 50% uitkomen. Als je die twee arresten naast elkaar legt, krijg je toch wel de indruk, dat de Hoge Raad daar gas heeft teruggenomen. Dat was waarschijnlijk een reactie op de signalen na de eerste uitspraak over artikel 31 WvW en voorzover ik mij kan herinneren, heeft die een soortgelijke schokgolf teweeg gebracht als waaraan zojuist werd gerefereerd. Het was een heftige ontwikkeling. Ik durf echter geen uitspraak te doen over de vraag of die maatschappelijk geaccepteerd is.

Mevrouw Terwee-van Hilten (NVvR): Voorzitter! Ook in het kader van artikel 31 WvW en artikel 185 WvW heeft vrijwel iedere automobilist die geconfronteerd wordt met het moment dat een kind voor zijn auto springt geen moeite met het gegeven, dat hij rekening moet houden met fouten van verkeersdeelnemers. Naarmate die verkeersdeelnemers meer volwassen worden heeft hij daar meer moeite mee. Ook in dat kader is er altijd weer, voorzover de zaak ter zitting komt, een moment dat mensen dat eigenlijk niet helemaal kunnen accepteren. Naarmate de 100%-regel kwam, is dat schokkender geworden. De 50%-regel is inderdaad nog een stukje erger en nog wat confronterender, maar naarmate het uitgelegd wordt op een zitting kan men zich daar toch iets meer in

verplaatsen. Dat is uiteindelijk wel de ervaring. In zoverre is er dus qua voorlichting best wel iets te doen. Als dit schokeffect over is, zal men zich, geconfronteerd met een eigen situatie, uiteindelijk daar toch bij neerleggen omdat het nu eenmaal voor iedereen geldt.

Mevrouw Kramer (Landelijke Vereniging Slachtofferhulp): De heer Biesheuvel vindt een goede publiekscampagne eigenlijk al te laat. Ik ben het niet met hem eens. De publieke opinie moet toch beïnvloed worden, ook al heb je een eerdere kans laten liggen. Een goede en gedegen publiekscampagne in samenwerking met wellicht de overheid, politici en de partners in het veld is naar onze mening een heel waardevol idee. In de kranten wordt diep ingegaan op de alledaagse emotie van het deelnemen aan het verkeer, vooral op het feit dat automobilisten boos worden omdat zij voortaan voor de kosten moeten opdraaien terwijl de fietsers het toch erg bont maken. De publiekscampagne zal zich dus moeten richten op de emotie op het moment dat men iets overkomt. Er moet een ingang gevonden worden om de mensen aan te sporen daarover na te denken over de vraag wat belangrijk is op het moment dat er iets ergs gebeurt, met jezelf of met een ander. Kinderen zijn heel onbevangen in het verkeer en lopen dus een groot risico. Het lijkt er overigens op, dat Nederland nu wordt verdeeld in automobilisten en voetgangers maar iedereen is op zijn tijd automobilist, fietser of voetganger. Dat is toch een heel belangrijk aspect dat in zo'n publiekscampagne moet worden betrokken. Een alternatief van zo'n publiekscampagne kan naar onze mening overigens zijn, dat moet worden aangesloten bij andere ontwikkelingen in het kader van slachtofferbescherming. Zo is onlangs het Nationaal Platform Personenschade opgericht, geïnitieerd door de ANWB, de LSA, het Verbond van Verzekeraars en Slachtofferhulp Nederland om te proberen het schaderegelingsproces wat transparanter te maken in het belang van slachtoffers en van economische partijen in het geheel. Daarnaast moeten slachtoffers een goede opvang krijgen direct na het ongeval. Hoe eerder je de mensen van goede informatie en advies dient over de

nasleep van het ongeval en in het kader van schadebeperking, des te geringer is de schade. In die zin zou ik willen pleiten voor een structurele financiering van het Bureau Slachtofferhulp Nederland. Nu vindt deze financiering plaats op basis van projectsubsidie. Een investering in de WAM van nog geen gulden zou vele miljoenen sparen op inkomensderving en medische voorzieningen. Wij doen een onderzoek en hopen dat in mei te hebben afgerond en ik zal de Kamer graag op de hoogte stellen van de resultaten.

De heer **Van Boggelen** (ENFB): Voorzitter! Ik denk niet, dat er veel andere manieren zijn om het draagvlak te vergroten dan door middel van voorlichtingscampagnes. Er valt ook de meeste winst te behalen met het gewoon uitleggen van de werking van het wetsvoorstel en van de gedachten erachter. Lukt het om dat helder op het netvlies van de mensen te krijgen, dan ben ik ervan overtuigd dat het begrip groter zal worden. Onze suggestie om een deel van de onveiligheidskosten via de benzineaccijnzen te verrekenen, was niet zozeer bedoeld om het huidige wetsvoorstel van meer draagvlak te voorzien. Het gaat erom deze kosten beter te kunnen toerekenen aan het autoverkeer. Wellicht ontstaat er in de premie voor de WAM dan ook meer ruimte voor bescherming van de autobestuurder.

De **voorzitter**: Ook in de tweede termijn zal er een zogenaamde nalezing zijn.

De heer **Dijkstra** (LSA): Voorzitter! Ik geloof, dat ik een misverstand in het leven heb geroepen waar het mijn pleidooi voor de verkeersverzekering betrof. Ik had moeten beginnen met te zeggen, dat er vele varianten bestaan. De variant waar ik over sprak, is de variant waarin de automobilist een first-partyverzekering sluit voor de "omliggende" verkeersdeelnemers. De ongemotoriseerde verkeersdeelnemer wordt als het ware verzekerd bij diezelfde verzekeringspolis. Het wordt dus een verzekering ten behoeve van een derde. Dat heeft ook het voordeel van controleerbaarheid, want voetgangers zijn niet te controleren in dit verband. Automobilisten kunnen wel goed gecontroleerd worden, zeker als er

een verplichte omschrijving van de dekking is. Misschien zou zo'n verkeersverzekering maatschappelijk aanvaardbaarder zijn.

De heer **Goos** (VVN): Voorzitter! Ik ben het er absoluut mee eens dat persoonsschades van kwetsbare verkeersdeelnemers veel sneller afgewikkeld moeten worden. De suggesties spreken mij aan. De verkeersverzekering kan daar zeker een rol in spelen maar voor mij blijft de vraag wat dan de meerwaarde van het huidige wetsvoorstel is. Ik begrijp, dat het niet leidt tot een snellere afwikkeling van schades want die wordt door andere zaken bepaald dan aansprakelijkheid. Ik hoor ook, dat mensen in het verkeer zelf verantwoordelijk zijn voor hun gedrag. Dat was zo, dat is zo en dat zal zo blijven. Kortom, wat wordt er nu met dit wetsvoorstel geregeld?

De heer **De Jonge** (Verbond van Verzekeraars): Voorzitter! De verzekeraars worden geconfronteerd met het feit dat voor verzekerden en namens hen schades worden geregeld met wederpartijen van iets waar zij helemaal geen schuld aan hadden. Dat levert heftige discussies op, omdat de acceptatiegraad nul is. Wij doen er veel aan om over het voetlicht te brengen dat er gevaarstelling in het spel is, maar het blijft een punt van discussie. De snelheid van het schaderegelingsproces is de crux van het geheel. Ik ben blij met de oprichting van het Nationaal Platform Personenschade. Het Verbond van Verzekeraars neemt daar van ganser harte in deel om te bezien hoe in onderling overleg regelingen kunnen worden getroffen om het schaderegelingsproces te kunnen versnellen. Mijns inziens valt daar meer uit te halen dan uit wetgeving, waarin de aansprakelijkheid centraal staat terwijl de issue juist is de omvang, de medische causaliteit en dergelijke zaken. Uit zo'n Nationaal Platform valt toch meer te halen dan uit nieuwe wetgeving.

De heer **Renckens** (ANWB): Ik wil nog een enkele opmerking maken over het lastige probleem hoe die verkeersaansprakelijkheid over het voetlicht te brengen bij het publiek. De ANWB heeft daar dagelijks mee te maken. Naar aanleiding van dit wetsontwerp zijn alleen al op het Internet ettelijke duizenden vragen

binnengekomen. De ANWB heeft zelf ook problemen gehad met het helder uitleggen van het systeem. Als het gaat om strafrecht, burgerlijk recht, verzekering en aansprakelijkheid is het per definitie moeilijk om iets uit te leggen. Dat blijft zo en in zo'n omgeving kan je ook moeilijk begrip vinden. Naast de ontwikkeling van het Nationaal Platform voor Personenschade, waar wordt getracht een schaderegeling zelf transparanter te maken, zou een heldere regeling bijdragen tot begrip en tot kennis.

Mevrouw **Terwee-van Hiltten** (NVvR): Voorzitter! Ik wil nog even terugkomen op onze schriftelijke reactie, waarin wij hebben gesteld het op zichzelf goed te vinden dat een regeling als deze tot stand zou komen. Ik wil eraan toevoegen, dat ik zeker gelet op de gedachteswisseling hier aan tafel de maatschappelijke aanvaardbaarheid een heel cruciaal en belangrijk punt vind.

De **voorzitter**: Deze commissie heeft een postbus, die altijd open staat. Als u nog schriftelijk wilt reageren omdat u alles hebt laten indalen wat u gezegd en gehoord hebt, houdt zij zich daarvoor aanbevolen maar liefst binnen uiterlijk drie weken. Dan gaat namelijk onze bijzondere griffier aan de slag met een zogenaamde wetgevingsrapport, een troetelkindje van mij. Ik dank alle organisaties voor hun aanwezigheid, de tijd die zij aan ons hebben willen geven en voor hun reacties, schriftelijk en mondeling. Ik hoop, dat de vaste commissie voor Justitie haar voordeel daarmee kan doen.

Sluiting 12.30 uur.