

Deze website maakt gebruik van cookies (meer informatie). Als u deze site blijft gebruiken, gaan wij er vanuit dat u hiermee akkoord gaat.

Akkoord



# Een zuivere weging van wederzijdse causaliteit

VAST 2023 / N-031

Rechtbank Amsterdam

27 juli 2023, C/13/732481 / HA RK 23-125

mr. Schaberg

## Rechtsvraag

Speelt het Betriebsgefahr een rol bij de causale weging in het kader van artikel 6:101 BW?

## In het kort

Een stilstaande vrachtwagen bij een stoplicht, een fietser die wil oversteken, en een aanrijding die resulteert in ernstig letsel vormen het decor van een juridisch geschil.

De WAM-verzekeraar (NN) en de belangenbehartiger van de fietser (verzoeker) schakelden gezamenlijk Meuwissen Verkeers Ongevallen Analyse (MVOA) in voor onderzoek naar de toedracht en de geldende verkeersregels. NN betwist echter de uitkomst van dit onderzoek en schakelt Bosscha Ongevallenanalyse (BO) in. Verzoeker eist dat de rechtbank beide partijen bindt aan het MVOA-rapport en dat NN op basis daarvan de schade vergoedt.

De rechtbank is van oordeel dat partijen gebonden zijn aan het rapport van MVOA wat betreft de toedracht, maar dat partijen niet gebonden zijn aan de conclusies van het rapport.

De rechtbank gaat vervolgens zelf over tot het vaststellen van de vergoedingsplicht van NN. Op grond van het toetsingskader, de causale verdeling en eigen schuld komt de rechtbank tot de conclusie dat de bestuurder van de vrachtwagen voor 80 procent aan het ongeval heeft bijgedragen en de verzoeker 20 procent. Volgens de rechtbank heeft de fout van de bestuurder van de vrachtwagen voor een groter deel bijgedragen omdat de dode hoek een gevaarzettend element van *zijn* vrachtwagen is. Op grond van de billijkheidscorrectie komt de rechtbank tot de conclusie dat NN 100 procent van de schade dient te vergoeden. De rechtbank overweegt daarbij dat er sprake is van zwaar en ernstig letsel, de vrachtwagen verzekerd is en dat NN zelf eerder heeft aangegeven dat een correctie van maximaal 20 procent redelijk en aanvaardbaar zou zijn.

## Tip voor de praktijk

Houd er rekening mee dat er in de causale weging geen plaats is voor het aan een motorvoertuig inherent verbonden gevaar.

## Noot

1. In deze zaak staat de vraag centraal of partijen gebonden zijn aan de uitkomst van een rapport van een door partijen gezamenlijk ingeschakelde verkeersongevalsdeskundige. De uitspraak bevat

interessante en genuanceerde bespiegelingen daarover. Onder andere overweegt de rechtbank dat het aan de rechter is om te oordelen over het recht, en niet aan de verkeersongevalsdeskundige. Toch laat ik dit aspect in deze annotatie voor wat het is en leg ik graag de focus op een ander onderwerp, te weten het oordeel van de rechtbank met betrekking tot de causale verdeling ex artikel 6:101 BW.

2. Aanleiding van dit geschil was een ongeval tussen een fietser een vrachtwagen. Een vrachtwagen staat stil voor het stoplicht, terwijl een fietser voor de vrachtwagen langs wil oversteken. Op het moment dat de fietser aan het oversteken is, springt het stoplicht op groen. De vrachtwagen trekt op en er ontstaat een aanrijding met de fietser. De overstekende fietser raakt hierbij ernstig gewond.

De fietser heeft NN als WAM-verzekeraar van de vrachtwagen aansprakelijk gesteld. NN heeft op grond van artikel 185 WvW aansprakelijkheid voor 50 procent erkend. De rechtbank onderzoekt op verzoek van de fietser of naar de maatstaven van artikel 6:101 BW meer dan 50 procent van diens letselschade ten laste van NN moet worden gebracht. Dit doet zij door middel van de causale verdeling en de billijkheidscorrectie. Voordat ik in ga op het oordeel van de rechtbank hierover, zal ik de materie met betrekking tot artikel 6:101 BW (de eigen schuld) beknopt weergeven.

3. Een beroep op artikel 6:101 BW (eigen schuld) komt pas in beeld als aansprakelijkheid gegeven is. Er is sprake van eigen schuld als de partij die schade lijdt (de benadeelde) zelf heeft bijgedragen aan het ontstaan van de schade. De hoofdregel is dat de vergoedingsplicht van de aansprakelijke partij in dat geval wordt verminderd door de schade over de benadeelde en de vergoedingsplichtige te verdelen. Dit gebeurt in evenredigheid met de mate waarin de aan ieder toe te rekenen omstandigheden tot de schade hebben bijgedragen – de zogenoemde causale verdeling (stap 1). Vervolgens kan op grond van de billijkheid een correctie worden aangebracht op de uitkomst van deze causale weging (stap 2). Deze billijkheidscorrectie kan bijvoorbeeld plaatsvinden op grond van de verwijtbaarheid van een causaal relevante gedraging, of op grond van de ernst van de gevolgen van het ontstane ongeval voor een partij.

4. Algemeen wordt aangenomen dat de causale weging (stap 1) een zuivere causaliteitsmaatstaf behelst.<sup>1</sup> Het gaat dus uitsluitend om een afweging van wederzijdse causaliteit, oftewel het vaststellen van de over en weer gemaakte fouten die tot de schadeveroorzakende gebeurtenis hebben geleid c.q. daaraan hebben bijgedragen. In casu komt het erop neer dat moet worden beoordeeld in welke mate enerzijds het weggedrag van de fietser en anderzijds het weggedrag van de bestuurder van de vrachtwagen gevaar voor het ontstaan van de aanrijding in het leven hebben geroepen.

5. In de onderhavige kwestie oordeelt de rechtbank in het kader van de causale weging dat beide partijen weliswaar de voorrangsregels niet hebben geschonden, maar wel een fout hebben gemaakt. Volgens de rechtbank hebben beide fouten bijgedragen aan het ongeval.<sup>2</sup>

*'Op basis van het voorgaande is de conclusie dat zowel [naam] als [verzoeker] een fout heeft gemaakt die heeft bijgedragen aan het ontstaan van het ongeval. Voor beiden geldt dat zij beter hadden moeten kijken; voor de bestuurder van de vrachtwagen voor het oprijden toen het verkeerslicht groen werd en voor de fietser het checken of hij werd gezien door de bestuurder van de vrachtwagen.'*

Een van beide fouten weggedacht zou het ongeval naar alle waarschijnlijkheid niet hebben plaatsgevonden. Naar mijn mening zou op grond van een juridisch zuivere causale verdeling dit behoren te resulteren in een causale verdeling van 50/50, waarna de billijkheidscorrectie eventueel tot een andere verdeling zou kunnen leiden, bijvoorbeeld omdat de benadeelde door de verdeling van de schade op basis van de causale verdeling te hard wordt geraakt.

6. Toch komt de rechtbank tot een andere conclusie. De rechtbank is van oordeel dat de over en weer gemaakte fouten/gedragingen in causale zin niet in gelijke mate hebben bijgedragen aan het ontstaan van het ongeval (onderstreping KR):<sup>3</sup>

*'De fout van [naam] heeft voor een groter deel bijgedragen. Dit komt doordat de dode hoek een gevaarzettend element van zijn vrachtwagen is; [naam] moet zich daardoor meer bewust zijn van de risico's en gevaren van deze dode hoek.'*

Daarbij oordeelt de rechtbank dat andere verkeersdeelnemers, zoals de fietser, ook oplettend moeten zijn bij een dode hoek van een vrachtwagen, maar de verantwoordelijkheid en daardoor ook de causale bijdrage aan het ontstaan van het ongeval ligt volgens de rechtbank meer aan de kant van de vrachtwagenchauffeur:

*'De conclusie van de rechtbank is hierdoor dat de gedraging van [naam] voor 80% aan het ongeval heeft bijgedragen en de gedraging van [verzoeker] voor 20%.'*

7. Het voorgaande in acht nemende, weegt de rechtbank bij de causale verdeling dus een element mee dat inherent is aan een vrachtwagen, namelijk de dode hoek. Wanneer wordt gesproken over het bijzondere aan gemotoriseerd verkeer verbonden gevaar, spreken we over het zogenaamde Betriebsgefahr. Dat Betriebsgefahr is voor de Hoge Raad reden geweest om in het kader van de billijkheid (stap 2 binnen artikel 6:101 BW) de 50%-regel te introduceren:

*'Wanneer de eigenaar van het motorrijtuig in beginsel krachtens art. 31 WVV aansprakelijk is (...), eist de billijkheid bij de verdeling van deze schade over de betrokkenen dat tenminste 50 percent van de schade ten laste van het motorrijtuig wordt gebracht wegens de verwezenlijking van het daaraan verbonden gevaar. (...) Ten aanzien van de andere helft is in beginsel beslissend in hoeverre de – foutieve – gedragingen van de eigenaar en de fietser of voetganger tot de schade hebben bijgedragen.'<sup>4</sup>*

Dit geldt ook voor de gevaren inherent aan een tram, denk daarbij aan de onmogelijkheid om uit te wijken.<sup>5</sup>

8. Over de vraag wat het criterium is voor de causale afweging heeft de Hoge Raad in het verkeersrecht beslist dat het aankomt op de mate waarin de gedragingen over en weer het gevaar voor het ontstaan van de aanrijding in het leven hebben geroepen. Daarbij mag geen rol spelen, aldus de Hoge Raad, dat een motorrijtuig in het verkeer een bijzonder gevaar oplevert.<sup>6</sup> Het eigen karakter van het motorrijtuig is dus al verwerkt in de 50%-regel, en dit kan niet buiten deze regel om leiden tot verdere aanpassingen in het resultaat van de causaliteitsafweging.

9. De rechtbank plaatst het Betriebsgefahr in de onderhavige zaak dus in de causale weging.<sup>7</sup> Op basis van het bovenstaande denk ik niet dat dit past in de doctrine en in de rechtspraak van de Hoge Raad. Mijns inziens geldt dat – net als de onmogelijkheid om uit te wijken inherent is aan een tram – het gevaar van de dode hoek inherent is aan een vrachtwagen. De enkele omstandigheid dat aan de vrachtwagen een specifiek gevaar – in de vorm van een dode hoek – kleeft, kan mijns inziens dan ook niet de conclusie dragen dat de vrachtwagen om reden van die omstandigheid een grotere causale bijdrage heeft aan het ontstaan van het ongeval.

10. Had de rechter in plaats van de causale verdeling in de sleutel van billijkheidscorrectie op grond van de omstandigheid dat een vrachtwagen een dode hoek heeft tot dezelfde verdeling kunnen komen? Het antwoord daarop lijkt mij: nee.<sup>8</sup> Zoals reeds benoemd zijn de gevaren die inherent zijn aan het desbetreffende motorvoertuig, zoals massa en remweg, reeds volledig verdisconteerd in de 50%-regel. In het kader van de toepassing van de billijkheidscorrectie mag dit op het resterende gedeelte niet nogmaals worden meegewogen.

11. De Hoge Raad heeft, als ik het goed interpreteer, gekozen voor een abstracte benadering van het Betriebsgefahr waarbij *alle* gevaren die inherent zijn aan *een* gemotoriseerd voertuig zijn verdisconteerd uit hoofde van de billijkheid. Mijns inziens is het terecht dat deze specifieke gevaren niet (nogmaals) worden betrokken bij de causale verdeling. Zeker gezien het feit dat dit – mede gezien in het licht van de opkomst van zelfrijdende auto's en andere technologische ontwikkelingen – tot oneindige discussie kan leiden. Door de abstracte benadering van het Betriebsgefahr wordt een strakke lijn getrokken die uiteindelijk de rechtszekerheid voor zowel benadeelde als de WAM-verzekeraar ten goede komt.

## Noten

<sup>1</sup> Zie GS Schadevergoeding, art. 6:101 BW, aant. 3.2.2.

<sup>2</sup> Zie rechtsoverweging 4.31.

<sup>3</sup> Zie rechtsoverweging 4.31.

<sup>4</sup> HR 28 februari 1992, [ECLI:NL:HR:1992:ZC0526](#), NJ 1993/566, r.o. 3.7

<sup>5</sup> HR 3 juni 2005, [ECLI:NL:HR:2005:AT4096](#).

<sup>6</sup> HR 10 november 2000, [ECLI:NL:PHR:2000:AA8254](#) (*Levob/Van den Bos*).

<sup>7</sup> Dit is in lijn met het betoog van Hartlief in zijn noot bij HR 10 november 2000, [ECLI:NL:HR:2000:AA8254](#), m.nt. T. Hartlief in *AV&S* 2001, p. 50. Volgens Hartlief zou het namelijk

wel mogelijk moeten zijn om het Betriebsgefahr mee te laten wegen in de causale verdeling. Ik zou menen dat de Hoge Raad met zijn hiervoor in noot 5 aangehaalde arrest van 3 juni 2005 (ECLI:NL:HR:2005:AT4096) anders heeft geoordeeld.

<sup>8</sup> Zie HR 24 december 1993, [ECLI:NL:HR:1993:ZC1196](#), HR 3 juni 2005, [ECLI:NL:HR:2005:AT4096](#) en rechtbank Den Haag 11 juli 2022, [ECLI:NL:RBDHA:2022:8547](#).

## Keywords

Aanrijding  
Aansprakelijkheidsrecht  
Betriebsgefahr  
Causale verdeling  
Deelgeschil  
Verkeersrecht

## Vindplaatsen

[ECLI:NL:RBAMS:2023:5964](#) 

## Auteur(s)

**Kevin Roos**

Advocaat bij V&A Advocaten

[LinkedIn](#)