

## 2 Artikel 185 WVVW

# Naar een betere bescherming van zwakkere verkeersdeelnemers

Geertruid M. van Wassenaer \*

### 1 Inleiding <sup>1)</sup>

Eind vorige eeuw waren er zes vrouwen die als voetganger of fietser hadden deelgenomen aan het verkeer en daarbij ernstig letsel opliepen. Zij waren het die een nieuwe richting gaven aan de bescherming van zwakkere verkeersdeelnemers zoals zij. De jongere juristen zullen hun namen allang niet meer kennen. Maar deze vrouwen hebben een enorm belangrijke rol gespeeld in de rechtsontwikkeling, omdat wat hen overkwam de Hoge Raad heeft aangezet om – vanuit de gedachte dat zwakkere verkeersdeelnemers beter beschermd moeten worden tegen de risico's van het gemotoriseerde verkeer – de op artikel 185 WVVW 1994 gebaseerde regels van billijkheidscorrectie te introduceren. Het zijn respectievelijk de 100% regel voor kinderen tot 14 jaar oud en de 50% regel voor “volwassenen”.<sup>2) 3)</sup>

Nu we ruim een kwart eeuw verder zijn, wordt het tijd eens te evalueren of de toepassing van deze regels ook vandaag de dag nog voldoende recht doet aan die beschermingsgedachte.

Twee aspecten komen daarbij aan de orde. Ten eerste de vraag of het – gelet op recente jurisprudentie in Europees verband – wel terecht is te blijven vasthouden aan het beperkte toepassingsbereik van de WVVW, namelijk alleen voor ongevallen die worden veroorzaakt door motorrijtuigen en die op de (openbare) weg plaatsvinden.

Ten tweede onderzoek ik de in het verleden al eens opgeworpen vraag<sup>4)</sup> of de sprong van 100% naar 50% niet te groot is bij kinderen en adolescenten van 14-plus en ga ik na of in de rechtspraak al een verschuiving op dat punt zichtbaar is.

### 2. WVVW versus WAM

#### 2.1. Begrippenkader

Welke bepalingen spelen een rol wanneer het gaat om bescherming van de zwakkere verkeersdeelnemer? Voor het gemak van de lezer volgt hieronder een opsomming.

#### Artikel 185 WVVW

*Indien een motorrijtuig waarmee op de weg wordt gereden, betrokken is bij een verkeerson-*

*geval waardoor schade wordt toegebracht aan, niet door dat motorrijtuig vervoerde, personen of zaken, is de eigenaar van het motorrijtuig (...) verplicht om die schade te vergoeden, tenzij aannemelijk is dat het ongeval is te wijten aan overmacht (...).*

De bezitter van dit motorrijtuig is verplicht een WAM dekking af te sluiten die de risico's dekt indien:

#### Artikel 2 WAM

*dat motorrijtuig op een weg wordt geplaatst of daarmee op een weg wordt gereden, indien buiten een weg met dat motorrijtuig op een terrein aan het verkeer wordt deelgenomen*

#### Artikel 3 WAM

*De verzekering moet (...) dekken de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig in het verkeer aanleiding kan geven.*

Zo gezien is de verplichte WAM dekking een logisch sluitstuk op de WVVW, maar wel met de kanttekening dat artikel 185 WVVW alleen van toepassing is als sprake is van deelname aan het verkeer op de (openbare weg).<sup>5)</sup>

Men kan zich nu echter de vraag stellen of deze beperking nog wel in overeenstemming is met recente rechtsontwikkelingen in Europees verband, die ook in ons land recentelijk tot een belangrijke uitspraak hebben geleid.

\* Letselschade-advocaat en MFN mediator te Haarlem, redacteur Verkeersrecht.

1. Dit artikel is een uitwerking van een presentatie tijdens het in samenwerking met de ANWB georganiseerde Groningse Letselschade Congres *Verkeersaansprakelijkheid* d.d. 1 oktober 2018. Later dit jaar verschijnen de presentaties tevens in boekvorm.
2. Het zijn respectievelijk: Saskia Mulder, HR 6 februari 1987, ECLI:NL:HR:1987:AG5530; Ingrid Kolkman, HR 1 juni 1990, ECLI:NL:HR:1990:AB7631; Marbeth van Uitregt, HR 31 mei 1991, ECLI:NL:HR:1991:ZC0253; de dames Vrerink en van Duiven, HR 28 februari 1992, ECLI:NL:HR:1992:ZC0526 en Anja Kellenaars, HR 24 december 1993, ECLI:NL:HR:1993:ZC1196. Zie over hen van Wassenaer van Catwijk, *Zes vrouwen in het Verkeer*, VR 1994, p. 253 e.v.
3. Voor een verdere recente verkenning van andere aspecten van artikel 185 WVVW zij verwezen naar de bijdrage elders in dit nummer (VR 2019/1) van I. Giesen, 'Aansprakelijkheid, de wegbeheerder en het verkeer: een overzicht van bewijs(last)kwesties'.
4. G.M. van Wassenaer '14-jarigen en de billijkheidscorrectie', VR 2009/1, p. 8.
5. Zie artikel 2 lid 1 juncto artikel 1 lid 1 sub b WVVW.



## Onduidelijkheid in de praktijk over de 'gebruikelijke functie' van een voertuig.



De WAM kan namelijk niet los worden gezien van de achterliggende Europese regelgeving, met name de zogenaamde Vijfde WAM richtlijn, die aan de lidstaten de verplichting oplegt maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot deelneming aan het verkeer door voertuigen adequaat is gedekt.<sup>6)</sup> Onze WAM is aan deze vigerende richtlijn aangepast.

Een belangrijke definitie van het begrip motorrijtuig (welk begrip zowel in de WVW als in de WAM de hoofdrol speelt) vinden wij in artikel 1 van de richtlijn:

### Richtlijn 2009/103/EG

1. "voertuigen": alle rij- of voertuigen die bestemd zijn om zich anders dan langs spoorstaven over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, alsmede al dan niet aan de rij- of voertuigen gekoppelde aanhangwagens en opleggers;

Dit is een ruim begrip. Behalve de auto vallen hier niet alleen motor-, brom- en snorfietsers onder, maar ook voertuigen die tevens als werktuig gebruikt kunnen worden, zoals tractoren en andere landbouwwerktuigen die zich motorisch kunnen voortbewegen. Ook deze voertuigen kunnen immers grote schade veroorzaken. Het zijn met name deze voertuigen met een dubbele functie (dus werktuig en motorvoertuig) die in Europees verband en ook in ons land aanleiding hebben gegeven tot rechtsontwikkeling.

Laten we eerst deze Europese rechtsontwikkeling eens onder de loep nemen.

### 2.2. Jurisprudentie in Europees verband

#### 1. De zaak Vnuk, Hof van Justitie 4 september 2014<sup>7)</sup>

De casus was als volgt. Een tractor met aanhangwagen vol hooibalen reed achteruit een hooischuur in op een boeren erf in Slovenië. Daarbij zag de bestuurder een ladder achterin de schuur over het hoofd, waarop de heer Vnuk stond. De ladder viel om en Vnuk liep ernstig letsel op. Vnuk, die de WAM verzekeraar aansprak tot vergoeding van zijn schade, kreeg als verweer tegenworpen dat er geen dekking onder de polis zou zijn, omdat hier geen sprake was van deelname aan het verkeer. Immers, het ongeluk vond niet plaats op de openbare weg, maar op een boeren erf. Bovendien stelde de WAM-verzekeraar zich op het standpunt dat de betreffende tractor op het moment van het ongeluk niet als vervoermiddel, maar als werktuig werd gebruikt.

Het Hof van Justitie oordeelde echter dat de reikwijdte van de WAM zich niet beperkt tot dekking van aansprakelijkheid voor ongelukken op de openbare weg, aangezien de doelstelling van de WAM nu juist is om slachtoffers tegen de risico's van gemotoriseerde voertuigen te beschermen. Het Hof verduidelijkte dat elk gebruik van een voertuig dat overeenstemt met de "gebruikelijke

functie" van dat voertuig onder de WAM gedekt moet zijn, dus ongeacht de plaats waar het voertuig wordt gebruikt en ongeacht het gebruik ervan als werktuig op het moment van het ongeval. Dit kan niet aan de beoordeling door individuele lidstaten worden overgelaten en de bewoordingen van de bepalingen moeten autonoom en uniform worden uitgelegd, aldus het Hof.

De vraag wat nou precies de betekenis is van die "gebruikelijke functie" van het voertuig leverde in de praktijk onduidelijkheid op<sup>8)</sup> en kwam daarom nader aan de orde in het hierna te bespreken arrest:

#### 2. De zaak Rodrigues de Andrade, Hof van Justitie 28 november 2017<sup>9)</sup>

Het ging in deze zaak om een tractor voorzien van een sproeier, met een bestrijdingsmiddel, waarmee een wijngaard werd besproeid. De tractor stond stil op een landweggetje, terwijl de motor van de tractor werd gebruikt om de pomp van de sproeier aan te drijven. Het had tevoren hard geregend en door het trillen van de motor ontstond een aardverschuiving, die de tractor liet wegglijden, waarbij deze op mevrouw Rodrigues terecht kwam. Het Hof stelde voorop dat situaties van deelneming aan het verkeer niet beperkt blijven tot verkeer op de openbare weg en dat ook bij een stilstaand voertuig sprake kan zijn van deelname aan het verkeer. Waar het hier echter voor mevrouw Rodrigues mis ging, was de nadere invulling die het Hof gaf aan de vraag of deze verkeersdeelname in overeenstemming was met de gebruikelijke functie van het vervoermiddel. Dit was volgens het Hof niet het geval, aangezien de motor van de tractor op het moment van het ongeluk niet werd gebruikt om te rijden, maar om de pomp met het bestrijdingsmiddel aan te drijven.

Niet lang daarna kwam bij het Hof van Justitie de vraag aan de orde welke soort terreinen onder het toepassingsbereik van de WAM vallen. We zagen al dat een privéterrein zoals een boeren erf onder het bereik valt, maar hoe zit dat met een gebied dat voor normaal verkeer niet eens toegankelijk is en dat slechts door speciale voertuigen kan worden bereden? Die vraag kwam aan de orde in het hieronder te bespreken arrest:

#### 3. De zaak Torreiro, Hof van Justitie 20 december 2017<sup>10)</sup>

Torreiro zat als militair passagier in een militair terreinvoertuig dat zich verplaatste op een militair oefenterrein dat niet geschikt was voor normale voertuigen op wielen, maar alleen voor voertuigen met rupsbanden. Dit terrein was afgesloten voor elk ander niet-militair verkeer. Het voertuig sloeg om en Torreiro liep letsel op.

Kon men onder deze bijzondere omstandigheden nog van verkeersdeelname spreken? Het Hof kwam tot de conclusie dat de geschetste omstandigheden niets afdeden aan de conclusie

6. Het betreft een samenvoeging van de vier daarvoor vigerende WAM richtlijnen. Zie daarover F.J. Bleses 'Bestaande WAM-richtlijnen van de EU samengevoegd in één nieuwe richtlijn', AV&S 2014/4 p. 1 e.v.  
7. ECLI:EU:C:2014:2146 (Vnuk).  
8. Zie bijvoorbeeld J.H. Wansink 'Hoe helder is de Europese invulling van het WAM begrip 'deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen'', AV&S 2015/8, p. 54 ev.  
9. HvJEU 28 november 2017, ECLI:EU:C:2017:908 (Rodrigues de Andrade).  
10. HvJEU 20 december 2017, ECLI:EU:C:2017:1007 (Torreiro).

dat sprake was van gebruik van het voertuig als vervoermiddel. De bijzondere kenmerken van het oefenterrein en het feit dat dit niet eens geschikt was voor normaal verkeer, was in dat kader volgens het Hof irrelevant. Ook dit soort schades mogen niet leiden tot uitsluiting van dekking.

#### 4. Tussenconclusie

Duidelijk spreekt uit de drie besproken arresten de wens te komen tot een ruime bescherming van slachtoffers en een ruim toepassingsbereik van de WAM.

De drie hier besproken arresten van het Hof van Justitie hebben overigens geleid tot een voorstel van de Europese Commissie tot nadere aanpassing en wijziging van artikel 1 van de richtlijn met de volgende passage<sup>11)</sup>:

*1 bis: “deelname aan het verkeer van een voertuig”; het gebruik van een voertuig, normaal gezien bestemd als vervoermiddel, dat overeenstemt met de gebruikelijke functie van dat voertuig, ongeacht de kenmerken van het voertuig en ongeacht het terrein waarop het motorrijtuig wordt gebruikt en of het stilstaat of in beweging is;”*

#### 2.3. Invloed van Europese rechtspraak op de Nederlandse rechter

De drie hierboven besproken arresten van het Europese Hof hebben ook in Nederland hun uitwerking niet gemist. Ik doel hier op het arrest Het arrest *HR 9 juni 2018*<sup>12)</sup>. Het ging hier om een zaak die grote gelijkenis vertoont met de zaak Vnuk. Het betrof een vorkheftruck die in een loods tijdens het rijdend verplaatsen van betonnen elementen naar een plek in de loods waar deze elementen op elkaar gestapeld moesten worden, met één van de lepels van de heftruck tegen een niet gezeerd stuk beton reed. Dit stuk beton kwam terecht op de benen van het slachtoffer. De WAM-verzekeraar weigerde dekking te verlenen, maar de Hoge Raad verwees naar de hier besproken arresten Vnuk en Andrade en bevestigde het oordeel van het hof dat sprake was van gebruik conform de gebruikelijke functie als vervoermiddel en daarmee van verkeersdeelname in de zin van de WAM.

#### 2.4. Conclusie

Geconstateerd mag worden dat er een grote discrepantie is ontstaan tussen de uitleg van het begrip “deelname aan het verkeer”, zoals dit in artikel 3 van de WAM is neergelegd en hetzelfde begrip in het kader van artikel 185 WVV. Voor ongevallen die niet op de (openbare) weg plaatsvinden zullen slachtoffers moeten uitwijken naar de algemene regel van artikel 6:162 BW. Niet goed valt echter in te zien waarom de bescherming van voetgangers en fietsers op grond van artikel 185 WVV zich zou moeten beperken tot situaties in het (openbare) verkeer, terwijl deze zwakkere partijen net zoveel gevaar

kunnen oplopen in andere situaties waarbij zij met gemotoriseerd verkeer in aanraking komen, en terwijl de bescherming van de WAM – als logisch sluitstuk op de WVV – zich juist steeds meer in de richting van het slachtoffer ontwikkelt. Zeker nu de afbakening tussen voertuigen met een dubbele functie duidelijker is geworden, is deze restrictie niet langer meer nodig. Zolang het motorrijtuig op het moment van het ongeval (mede) als vervoermiddel wordt gebruikt en niet enkel als werktuig, valt het onder de verplichte WAM-dekking waarvan het slachtoffer kan profiteren. Met andere woorden, de WAM (althans hoe deze in de rechtspraak wordt toegepast) is veel billijker dan artikel 185 WVV!

Het hoeft geen brug te ver te zijn om ook in het kader van artikel 185 WVV de zwakkere verkeersdeelnemer op terreinen buiten het strikte wegverkeer tegemoet te komen. De rechter zou het gedachtengoed dat in het kader van de WAM is ontwikkeld bijvoorbeeld analoog kunnen toepassen. In het verleden is al een stap gezet om artikel 185 WVV naar analogie toe te passen in een situatie dat er een aanrijding plaatsvond tussen een voetganger en een tram, terwijl de tram strikt genomen niet onder de definitie van voertuig valt.<sup>13)</sup>

## 3. De billijkheidscorrectie voor 14-plus kinderen

### 3.1. Inleiding

In de aanhef van deze bijdrage kondigde ik aan dat ik ook de positie van pubers en adolescenten in het verkeer onder de loop zou nemen. Daarover gaat dit onderdeel.

Zoals de meesten weten, behelst de billijkheidscorrectie die in de rechtspraak op basis van 185 WVV is gevormd, een uitwerking van artikel 6:101 BW. Dat wil zeggen, we moeten eerst afwegen in hoeverre het verkeersgedrag van beide partijen tot het ontstaan van een aanrijding heeft bijgedragen, waarbij de rechter rekening houdt met de aan beide partijen toe te rekenen omstandigheden, waaronder Betriebsgefahr (het monster onder de motorkap). Vervolgens moet worden bezien of de billijkheid misschien een andere verdeling eist, bijvoorbeeld door rekening te houden met de jeugdige leeftijd van het slachtoffer. Zoals in de inleiding tot dit artikel werd aangegeven, kreeg deze billijkheidscorrectie een gezicht dankzij een paar beroemd geworden meisjes en één oudere dame.

Ingrid Kolkman en Marbeth van Uitregt<sup>14)</sup> zorgden ervoor dat kinderen onder de veertien jaar oud voor 100% op bescherming kunnen rekenen. Fouten van het jongere kind komen sindsdien voor rekening van de bestuurder en leveren dus in beginsel geen beroep op overmacht op, tenzij de gedragingen van het kind zijn te kwalificeren als opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid.



**Ruime bescherming van slachtoffers en ruim toepassingsbereik van de WAM.**



11. Voorstel tot wijziging van richtlijn 2009/103/EC d.d. 24 mei 2018 COM(2018) 336 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=COM:2018:336:FIN&from=DA>.
12. HR 8 juni 2018, ECLI:NL:HR:2018:877 onder andere besproken door H.P. Verdam 'Verkeersdeelname in het kader van de WAM: waar liggen de grenzen?' *MvV* 2018/11, p. 321 e.v.
13. Zie HR 14 juli 2000, ECLI:NL:PHR:2000:AA6526 (Geertsema/de Niet).
14. Zie voor de vindplaatsen noot 2.



Ook adolescenten zouden een betere bescherming moeten genieten dan volwassenen.



De Hoge Raad dacht destijds ver te gaan in de bescherming van kinderen in het verkeer. Maar is dat anno 2019 nog steeds ver genoeg? Die leeftijdsgrens van 14 jaar sluit natuurlijk mooi aan bij artikel 6:169 BW, waarin is bepaald dat aansprakelijkheid voor onrechtmatig gedrag van kinderen onder de 14 jaar wordt verlegd naar de ouders. Die leeftijd is al twee jaar hoger dan wat geldt in het jeugdstrafrecht waar kinderen al vanaf 12 jaar strafrechtelijk verantwoordelijk kunnen worden gehouden voor hun daden. Maar wat hierbij uit het oog wordt verloren is dat het nu niet gaat om schade die aan derden wordt berokkend, maar om schade die het kind zelf aangaat. Is het wel zo billijk dat het kind die schade zelf moet dragen?

Er zijn bepaald goede argumenten om het tegendeel aan te nemen. We weten inmiddels dat de hersenrijping haar voltooiing pas bereikt rond de leeftijd van 23 tot 25 jaar.<sup>15)</sup> Tijdens de ontwikkeling van het puberbrein treden grote veranderingen op in de organisatie van de hersenen waardoor het ouder wordende kind enerzijds meer geneigd is grenzen op te zoeken en anderzijds niet zo goed in staat is de risico's daarvan te overzien. We noemen dat een verschoven risicoperceptie.

Daarnaast hebben wij te maken met het gegeven dat sprake kan zijn van grote verschillen in de snelheid van ontwikkeling van het puberbrein, afhankelijk van de context waarin het kind opgroeit (ouders, school, social media).

In meer algemene zin kan men vaststellen dat de actieradius van het ouder wordende kind zich uitbreidt. Van een achterbank-kind dat overal heen wordt gebracht groeit het op tot zelfstandigheid, waarbij de fiets, voorzien van topzware fietsbak, zijn meest gebruikelijke vervoermiddel is. We zien kinderen zich op straat verplaatsen, dikwijls zonder licht, met zijn drieën naast elkaar, al append of bellend, al dan niet met oortjes in. Die laatste verleiding bestond niet in de jeugd van Ingrid en Marbeth.

Men kan zich daarom afvragen of het nog wel redelijk is om de pubers van nu allemaal over één kam te scheren. Als we het met elkaar eens zijn dat we het slachtoffer centraal moeten stellen en als de ontwikkeling van de jurisprudentie op artikel 185 WvW volledig is gestoeld op de uit de beschermingsgedachte voortvloeiende billijkheid, dan moet er toch maatwerk worden geleverd? Onderzoek naar het concrete ontwikkelingsniveau van het kind en naar de toerekeningsvatbaarheid lijkt op zijn plaats.

De Hoge Raad (en later het hof 's-Hertogenbosch<sup>16)</sup>) zag dat eigenlijk destijds meteen al in bij het wijzen van het arrest Anja Kellenaars, waar het ging om een meisje van enkele maanden ouder dan 14 dat zich qua leeftijd niet wezenlijk onderscheidde van een kind van nog net geen 14. Zij kreeg om die reden uiteindelijk toch 100% van haar schade vergoed.

### 3.2. Rechtspraak 14-plus

Is er in recentere rechtspraak een verschuiving in het voordeel van kinderen in de puberleeftijd te vinden? Gelukkig is dat inderdaad zo, ik noem twee voorbeelden.

*Rechtbank Gelderland 22-12-2014*<sup>17)</sup>.

Een jongen van 16 jaar wilde te voet oversteken naar een bushalte. Ter plaatse was slecht zicht door de aanwezigheid van bomen. Hij keek niet goed uit. Een automobilist zag hem te laat. De rechtbank doorliep eerst de causale stappen, waarbij zij belang hechtte aan de omstandigheid dat de automobilist de snelheid onvoldoende had aangepast en niet had geremd. Aldus kwam zij tot een causale bijdrage van 60% aan de zijde van de voetganger en 40% aan de zijde van de auto. Toepassing van de 50% regel zou hebben geleid tot een vergoeding van 50%. De rechtbank hield echter rekening met het feit dat sprake was van ernstig letsel, met de jeugdige leeftijd van het slachtoffer, met het feit dat de automobilist was verzekerd en kende daarom 85% toe.

*Gerechtshof Arnhem 20-1-2015*<sup>18)</sup>

Een fietser van 17 jaar stak zonder goed naar links te kijken en zonder voorrang te verlenen vanuit de berm de openbare weg over en werd door een bestelbus aangereden. De relevante omstandigheden van het geval waren als volgt. Er was sprake van beperkt zicht door begroeiing. De plek waar de jongen overstak, was geen reguliere oversteekplaats voor fietsers, maar de aanwezigheid van de doorsteek tekende zich wel enigszins zichtbaar af in het gras. De bestuurder van de bus had de fietser in het geheel niet opgemerkt, terwijl dit wel had gekund als hij de maximumsnelheid ter plaatse niet had overtreden. De rechtbank schatte de causale bijdragen van beide partijen in op 50-50, maar kwam tot een hogere vergoedingsplicht omdat sprake was van zeer ernstig letsel. Het ging om een zware hersencontusie, waardoor de jongen een jaar moest worden opgenomen in een revalidatiekliniek. Na het ongeval lukte het weliswaar om een HBO opleiding af te ronden, maar vervolgens miste hij telkens de slagvaardigheid en snelheid om een baan vast te houden. Uiteindelijk kwam hij in de Wajong terecht. Deze omstandigheden gaven het volgens de rechter het recht op een vergoeding van 75%, een bijstelling van 25% in zijn voordeel.

### 3.3. Conclusie

Eén zwaluw maakt nog geen zomer, maar het besef lijkt hier en daar in de rechtspraak door te dringen dat ook adolescenten een betere bescherming zouden moeten genieten dan volwassenen. Wel valt daarbij op dat rechters daartoe eerder aanleiding zien wanneer de gevolgen van het ongeluk voor het jeugdige slachtoffer ernstiger zijn, maar dat mag ook best. Het gaat immers om een billijkheidstoets.

15. Zie E. Crone, *Het puberende brein, over de ontwikkeling van de hersenen in de unieke periode van de adolescentie*, Amsterdam: Bakker 2008).

16. Gerechtshof 's-Hertogenbosch 22 januari 1997, NJ 1997/446.

17. ECLI:NL:RBGEL:2014:8216.

18. ECLI:NL:GHARL:2015:335.

#### 4. Tot besluit een toegift

In het kader van deze bijdrage en de Groningse voordracht heb ik ook nog getracht een bevinding uit de praktijk te toetsen dat volwassen slachtoffers met minder letsel en slachtoffers met een kleiner causaal aandeel in het ontstaan van de schade minder profiteren van de billijkheidscorrectie. Ter verduidelijking: of de zwakkere verkeersdeelnemer nou voor 50%, 60% of 80% als veroorzaker van de aanrijding kan worden beschouwd, hij krijgt uiteindelijk toch in ieder geval 50% van zijn schade vergoed. Dat is dus (aanzienlijk) meer dan waarop hij zonder die regel aanspraak zou kunnen maken. Aan de andere kant werkt het in de praktijk zo dat de fietser die maar voor 20% verantwoordelijk kan worden gehouden voor de aanrijding uit automatisme van de verzekeraar vaak eveneens maar een aanvaarding van aansprakelijkheid tot 50% krijgt en het veel moeilijker heeft om de rest van zijn schade vergoed te krijgen. Dit slachtoffer profiteert dan niet van de billijkheidscorrectie maar levert in.

Hierin schuilt een zekere onrechtvaardigheid. Wie echter de moeite neemt (als het belang dat rechtvaardigt) om dit aan de rechter voor te leggen, komt met zijn claim gelukkig vaak wel beter uit.

Hieronder volgen als uitsmijter daarom twee voorbeelden ter lering en vermaak:

- Hof 's-Hertogenbosch 12-11-2013<sup>19</sup>. Hier was de causale bijdrage van de zwakkere partij 40%, de rechter kende hem 75% toe, dus 25% meer dan het automatisme van de billijkheidscorrectie.
- Rechtbank Utrecht 23-12-2009<sup>20</sup>. De causale bijdrage van de fietser bedroeg 25%. Hij kreeg 90% van de rechter toegewezen, derhalve 40% meer dan op basis van de 50% regel.

In de jaren 80 en 90 van de vorige eeuw was de billijkheid in het verkeer een hot-item, waarover veel werd geprocedeerd. In het nieuwe millennium lijkt deze rechtsfiguur een beetje te verworden tot een automatisme, waardoor de zwakkere verkeersdeelnemer in sommige gevallen tekort wordt gedaan. In deze bijdrage heb ik een poging gedaan een steen in het wat stilstaande water te gooien door nieuwe argumenten aan te dragen, in de hoop dat de rechtzoekende, het slachtoffer, deze in zijn of haar voordeel kan aangrijpen, of dat nu is in of buiten rechte. Ook anno 2019 bieden art. 185 WVV en art. 6:101 BW vele mogelijkheden.



*Billijkheid in het verkeer lijkt te verworden tot een automatisme.*



19. ECLI:NL:GSH:2013:5320.

20. ECLI:NL:RBUTR:2009:BK7592.