

Eenzijdig fietsongeval en betrokkenheid motorrijtuig: voldoende 'betrokken' in de zin van de SVI-polis?

VAST 2020 / N-0020
Rechtbank Gelderland
2 december 2019, NL19.11350

mr. Strens-Meulemeester, mr. Klaasen, mr. Boot

WVW artikel 185

Rechtsvraag

Een schadeverzekering voor inzittenden (SVI) dekt schade van een fietser als bij het verkeersongeval een motorrijtuig 'betrokken' is, maar hoe moet het begrip 'betrokken' worden uitgelegd?

In het kort

Eiser fietst op een nachtelijk tijdstip met circa dertig kilometer per uur op zijn mountainbike over een parallelweg. Hij ziet vanuit een zijweg van rechts op hoge snelheid een auto naderen en meent dat tijdig remmen geen optie meer is. Teneinde een ongeval te voorkomen, stuurt hij die zijweg in met de bedoeling achter de auto langs weer terug naar de parallelweg te sturen, en zijn route te hervatten. Hij rijdt daartoe een klein stukje door de berm, waarbij hij een greppel over het hoofd ziet. Daarin komt hij ten val, met een dwarslaesie tot gevolg. In voorliggende zaak eist het slachtoffer dekking onder de door hem bij ASR afgesloten SVI.

Voor dekking is (onder meer) vereist dat een motorrijtuig bij een verkeersongeval 'betrokken' is. De rechtbank volgt ASR in haar stelling dat dit begrip moet worden uitgelegd in de context van artikel 185 WVW. Aan de hand van een deskundigenbericht komt de rechtbank tot de conclusie dat tussen het naderen van de auto en de val in de greppel te veel handelingen zijn verricht en een te grote afstand is afgelegd. Daardoor kan niet worden gesproken van een rechtens relevant verband tussen de betrokkenheid van de auto en de val. Nu aan de vereisten voor dekking niet is voldaan (en de overige stellingen van eiser hem evenmin kunnen baten), wordt het gevorderde afgewezen.

Noot

1. Het verwondert wellicht dat de fietser een beroep doet op zijn SVI. Die schadeverzekering voor *inzittenden* vormt namelijk een module op de WA-verzekering voor motorrijtuigen. Veelal blijft de dekking beperkt tot inzittenden van het verzekerde motorrijtuig en aanpalende situaties als tanken, het opladen van de accu en het uitvoeren van noodreparaties. Een enkele SVI noemt expliciet dat tevens gedekt is schade door een verkeersongeval tijdens deelname aan het verkeer op andere wijze dan met een motorrijtuig, waarbij gedacht kan worden aan een fietser, voetganger of passagier van metro, tram of trein.

2. Ook de hier centraal staande SVI van ASR biedt dekking voor schade van een fietser ten gevolge van een verkeersongeval. Het begrip 'verkeersongeval' wordt (voor zover hier relevant) in de begrippenlijst gedefinieerd als '*een gebeurtenis waarbij schade wordt veroorzaakt door (...) van de*

weg raken, (...) [waarbij] minstens één motorrijtuig (...) betrokken [is]. Bij de val in de greppel is schade veroorzaakt door het van de weg raken, maar is bij die gebeurtenis ook een motorrijtuig 'betrokken' geweest?

3. Primair voert eiser aan dat hij die definitie van 'verkeersongeval' niet behoefde te verwachten, zodat dat begrip in zijn voordeel (contra proferentem) moet worden uitgelegd. De rechtbank gaat daarin niet mee en houdt de definitie in de begrippenlijst aan. Mijns inziens terecht; de begrippenlijst was duidelijk onderdeel van de polisvoorwaarden.

4. Op de subsidiaire stelling van eiser ga ik dieper in. Eiser stelt dat 'betrokken' duidt op een ruim causaliteitscriterium, zodat een kaal *condicio sine qua non*-verband tussen motorrijtuig en gebeurtenis voldoende is. In die visie zou in onderhavige situatie de uit de zijweg van rechts naderende auto betrokken zijn bij het verkeersongeval van de fietser, en daarmee zijn schade gedekt zijn. Zonder die auto had de fietser immers niet hoeven uit te wijken. ASR stelt daartegenover dat bedoeld is aansluiting te zoeken bij het betrokkenheidsvereiste in artikel 185 Wegenverkeerswet 1994 (WVW). Die bepaling legt – kort gezegd – de aansprakelijkheid voor verkeersongevallen waarbij een motorrijtuig 'betrokken' is, behoudens overmacht bij de houder van het motorrijtuig. Die bedoeling wordt door eiser kennelijk niet weersproken en komt de rechtbank begrijpelijk en overtuigend voor, zodat zij daarvan uitgaat.

5. Ervan uitgaande dat eiser – zoals de rechtbank stelt – zich inderdaad heeft neergelegd bij de door ASR gestelde bedoeling van de polis, is het de vraag of het oordeel van de rechtbank anders zou hebben uitgepakt als eiser dat niet zou hebben gedaan. Het betreffen hier – naar ik veronderstel – polisvoorwaarden waarover niet is onderhandeld, zodat de uitleg daarvan in het bijzonder afhankelijk zal zijn van objectieve factoren, gelezen in het licht van de polisvoorwaarden als geheel (Hoge Raad 16 mei 2008, ECLI:NL:HR:2008:BC2793). Voor niet-kenbare bedoelingen van de verzekeraar is daarbij niet veel plaats (bijvoorbeeld Hof Amsterdam 16 juli 2019, ECLI:NL:GHAMS:2019:2601, r.o. 3.10-3.11). Levert de visie van eiser een tweede heldere lezing op van het begrip 'betrokken', dan is het begrip niet duidelijk en moet een uitleg *contra proferentem* de doorslag geven (Asser/Wansink, Van Tiggele & Salomons 7-IX 2019/338).

6. Volgens de rechtbank brengt die aansluiting bij artikel 185 WVW met zich dat 'een *rechtens relevant verband*' tussen motorrijtuig en verkeersongeval is vereist, waaruit zij afleidt dat een kaal *condicio sine qua non*-verband onvoldoende is. Een dergelijke invulling van het betrokkenheidsvereiste maakt de dekking onder deze polis onbegrensd, aldus de rechtbank.

7. Ik deel het oordeel van de rechtbank dat een dergelijke uitleg van het betrokkenheidsvereiste tot een ruime dekking leidt, maar zie niet in waarom de dekking *onbegrensd* zou worden. Denkbaar zijn (niet onder de dekking vallende) eenzijdige fietsongevallen waarbij een motorrijtuig geen *condicio sine qua non* vormt, zoals een fietser die met zijn wiel in een tramrail terechtkomt, tegen een paaltje rijdt of uitglijdt over los zand. Dit is mijns inziens dus geen argument dat zelfstandig de conclusie kan dragen dat in dit geval geen dekking bestaat.

8. Daarnaast is het de vraag of de door de rechtbank bij artikel 185 WVW gezochte aansluiting overtuigt, zodat we dáár te rade moeten gaan voor de geldende maatstaf voor het betrokkenheidsvereiste. In het kader van artikel 185 WVW is van betrokkenheid in elk geval sprake bij contact tussen fietser en een (rijdend) motorrijtuig. De voorliggende kwestie kenmerkt zich echter door afwezigheid van contact tussen de fietser en het motorrijtuig. Is het motorrijtuig alsnog betrokken?

9. De rechtbank komt, op basis van een deskundigenbericht, tot de conclusie dat eiser niet de controle over zijn fiets heeft verloren – hij heeft namelijk na het inzetten van de uitwijkmanoeuvre een zevental handelingen verricht – en dat hij ten minste dertig meter uit de bocht ten val is gekomen. Volgens de rechtbank kan daarom niet worden gesproken van een rechtens relevant verband tussen 'de betrokkenheid (*sic!*) van de auto en de val', zodat kennelijk van betrokkenheid in

de zin van de polis toch geen sprake is.

10. Zoals aangegeven, is het de vraag of de maatstaf die de rechtbank in dit verband aanlegt wel aansluit bij die van artikel 185 WVV. Dat artikel vindt zijn oorsprong in artikel 25 Motor- en rijwielwet, dat in geval van een *'botsing, aan- of overrijding met een motorrijtuig'* in beginsel de eigenaar of houder voor de daardoor ontstane schade aansprakelijk hield. De rechtvaardiging werd gevonden in de gewenste bescherming van zwakke verkeersdeelnemers tegen het verhoogde gevaar dat de mechanische voortbewegingskracht van een motorrijtuig voor het verkeer meebrengt (het *Betriebsgefahr*) (Wansink, *Schaderegeling Motorrijtuigen* 220.2). Het verwondert dan ook niet dat de reikwijdte na verloop van tijd werd uitgebreid naar andere situaties waarin het *Betriebsgefahr* tot uitdrukking kwam, zoals botsingen met zaken die aan het motorrijtuig verbonden waren, waaronder met uitstekende lading (Hoge Raad 11 mei 1934, *NJ* 1934, 1041), een aangekoppelde aanhangwagen (Hoge Raad 4 februari 1937, *NJ* 1937, 489) of het lichaam van een bromfietser (Hof Amsterdam 10 april 1964, *VR* 1969/32). Datzelfde gold voor afvallende lading (Rechtbank Utrecht 17 juni 1942, *NJ* 1943, 169), een losgeschoten aanhangwagen (Rechtbank Dordrecht 22 juni 1966, *VR* 1967/114) en een afgeslingerde bestuurder (Rechtbank Amsterdam 13 juni 1961, *NJ* 1962, 250). Omdat in die gevallen van een *'botsing, aan- of overrijding met een motorrijtuig'* naar de letter geen sprake was, werd ervoor gekozen die zinsnede bij de invoering van de opvolger, artikel 31 WVV (oud), te vervangen door het ruimere *'betrokken is bij een verkeersongeval'*. Daarmee werd niet direct een ruimere werking beoogd, maar wenste de wetgever uitdrukking te geven aan de ruime uitleg die de jurisprudentie aan de bepaling gaf (*Kamerstukken II* 1990/91, 22030, nr. 3 (MvT), p. 152).

11. Opgemerkt zij dat voor de vereiste 'betrokkenheid' niet is vereist dat sprake is van een fout van de bestuurder. Dat volgt uit de systematiek van artikel 185 WVV, waar de houder van het betrokken motorrijtuig aansprakelijk wordt gehouden, *tenzij* aannemelijk is dat het ongeval is te wijten aan overmacht. Zou van 'betrokkenheid' slechts sprake zijn indien de bestuurder een verwijt valt te maken, dan is die *tenzij*-clausule overbodig.

12. De vraag is evenwel of het *Betriebsgefahr* ook tot uiting komt in gevallen als het hier centraal staande. In de situatie waarin een fietser bij het uitwijken voor een motorrijtuig ten val kwam zonder dat een fysieke aanraking had plaatsgevonden, oordeelde het Hof Amsterdam recent (11 februari 2020, [ECLI:NL:GHAMS:2020:377](https://ecli.nl/ghams/2020/377)) – overigens zonder nadere toelichting – dat artikel 185 WVV van toepassing was, en daarmee dat het motorrijtuig bij het ongeval 'betrokken' was. Wansink schrijft in 2016 dat de destijds hernieuwde redactie van artikel 185 WVV alle twijfel wegneemt en dat dat artikel ook van toepassing is op een uitwijkmanoeuvre of schrikreactie van een fietser of voetganger (Wansink, *Schaderegeling Motorrijtuigen* 220.2), en ook Van Dam lijkt die opvatting toegedaan (Van Dam, *VRA* 2005, p. 301). Ik heb de neiging daarin mee te gaan, omdat een dergelijke reactie zal zijn geënt op de vrees met het motorrijtuig in botsing te komen.

13. Dit wordt ondersteund door de parallel die in het wetsvoorstel Verkeersongevallen 1997 wordt getrokken tussen het begrip 'betrokken' in artikel 185 WVV en het begrip '*implication*' in de Franse Loi Badinter (*Kamerstukken II* 1997/98, 25759, nr. 3 (MvT), p. 38). In de daarop geënte jurisprudentie wordt dat begrip ruim uitgelegd. Ik volsta met enkele casus (zie verder: Sterk, *VRA* 1997, p. 197 en *Kamerstukken II* 1997/98, 25759, nr. 3 (MvT), p. 38 e.v.).

14. Het Franse Hof van Cassatie oordeelde dat een achteruitrijdend motorrijtuig betrokken was bij een voetganger die achteruit stapte om de auto te ontwijken en ten val kwam, ondanks dat van aanraking geen sprake was (Cour de Cassation 2e Civ. 20 januari 1993, nr. 91-15707). Betrokkenheid werd eveneens aangenomen voor het motorrijtuig dat plots van rijbaan wisselde, waardoor een ander motorrijtuig moest uitwijken om een ongeval te voorkomen (Cour de Cassation 2e Civ. 14 januari 2016, [ECLI:FR:CCASS:2016:C200061](https://ecli.fr/ccass/2016:C200061)). Eind vorig jaar werd aan het Hof van Cassatie de casus voorgelegd waarin een motorrijtuig sterk vertraagde en daarom door een ander motorrijtuig werd ingehaald, waarna dit laatste motorrijtuig tijdens de inhaalmanoeuvre een plots overstekende geit aanreed. Wederom stelde het Hof voorop dat van betrokkenheid van een

motorrijtuig reeds sprake is als dat rijtuig een rol heeft gespeeld bij de totstandkoming van het ongeval:

'un véhicule terrestre à moteur est impliqué dans un accident de la circulation dès lors qu'il a joué un rôle quelconque dans sa réalisation' (Cour de Cassation 2e Civ. 19 december 2019, ECLI:FR:CCASS:2019:C202119, en bijvoorbeeld ook Cour de Cassation 2e Civ. 14 juni 2016, nr. 04-20830).

15. Het vereiste van betrokkenheid vormt aldus in het Franse recht geen hoge drempel; een conclusie die, onder verwijzing naar eerdere jurisprudentie, ook al werd getrokken door Sterk (VRA 1998, p. 65, par. 6) en Van Dam (VRA 2005, p. 301, par. 4). Nu de wetgever kennelijk waarde hecht aan de Franse jurisprudentie en Nederlandse jurisprudentie en literatuur in dezelfde richting wijzen, valt veel te zeggen voor het in onderhavige situatie aannemen van betrokkenheid.

16. Indachtig het bovenstaande bevreedt het dat de rechtbank zegt aan te sluiten bij het toetsingskader van artikel 185 WvW, maar vervolgens dat toetsingskader niet daadwerkelijk kenbaar lijkt te hebben toegepast. Dat zou hebben geleid tot een degelijker onderbouwing die meer bevredigt dan de nu gevolgde eigen methodiek van het tellen van het aantal handelingen en het meten van de afgelegde afstand. Gegeven de structuur van artikel 185 WvW en de opvattingen in de literatuur en het Franse recht, lijkt mij in ieder geval twijfelachtig of de uitspraak eventueel in hoger beroep standhoudt.

Keywords

Aansprakelijkheidsrecht
Artikel 185 WvW
Betrokken
Betrokkenheid
SVI

Vindplaatsen

[ECLI:NL:RBGEL:2019:6253](https://www.eclifocus.nl/rijbewijs/accident-rijtuig-geen-rol-gespeeld-bij-accident-185-wvw) 

Auteur(s)

Lennard Esveld

Advocaat bij VanNiekerkCieremans te Rotterdam

[LinkedIn](#)