

**Onderzoeksrapport**

*Een praktijkgericht onderzoek naar de toepassing van de causale verdeling en de billijkheidscorrectie in het voordeel van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers bij eigen schuld.*

**Hogeschool Leiden Opleiding HBO-Rechten**

Naam + studentnummer: Sara Ezbashi (s1072776)

Naam onderzoeksdocent: dhr. B. den Boer

Naam afstudeerbegeleidster: mw. Y. Koster

Afstudeer-organisatie: Randstad Letselschade en Advies BV

Begeleider: dhr. A. Doruk

Inleverdatum: 21 juni 2016

Reguliere kans/ herkansing: Herkansing

Collegejaar: 2015-2016

# Colofon

Inleverdatum: 21 juni 2016

Document: Onderzoeksrapport

Titel: Een praktijkgericht onderzoek naar de toepassing van de causale  
 verdeling en de billijkheidscorrectie in het voordeel van de niet-  
 gemotoriseerde verkeersdeelnemers bij eigen schuld.

Auteur: Sara Ezbashi

Studentennummer: s1072776

Opleiding: HBO-Rechten

Onderwijsinstelling: Hogeschool Leiden

Adres: Zernikedreef 11

Postcode: 2300 AJ

Plaats:   Leiden

Onderzoeksdocent: Dhr. B. den Boer

Afstudeerbegeleidster: Mevr. Y. Koster

Opdrachtgevers:  Dhr. E. Emre en dhr. A. Doruk

Organisatie: Randstad Letselschade en Advies BV

Adres:  Tussen Meer 1-B

Postcode 1068 EX

Plaats:  Amsterdam

# Voorwoord

Voor u ligt het afstudeeronderzoek dat ik heb geschreven in het kader van mijn afstuderen van de opleiding HBO-Rechten aan de Hogeschool Leiden. Ik heb onderzoek gedaan naar de toepassing van de causale verdeling en de billijkheidscorrectie in het voordeel van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer bij eigen schuld. Het afstudeeronderzoek is in opdracht van Randstad Letselschade en Advies BV uitgevoerd.

In dit voorwoord wil ik een aantal mensen bedanken die mij gedurende het afstudeertraject hebben begeleid en ondersteund.

Allereerst wil ik mijn opdrachtgevers, de heer Emre en de heer Doruk bedanken voor de kans die zij mij hebben geboden om voor hun juridisch adviesbureau een onderzoek uit te voeren. Van de hogeschool wil ik mijn onderzoeksdocent, de heer den Boer, bedanken voor zijn ondersteuning in de periode van de afstudeeraanvraag tot aan het onderzoeksvoorstel. Hetzelfde geldt voor mijn afstudeerbegeleidster, mevrouw Koster, die mij tijdens het schrijven van het rapport heeft bijgestaan. Ten slotte wil ik mijn vrienden en familie bedanken die mij vertrouwen hebben gegeven en mij hebben gemotiveerd om het onderzoek te voltooien.

Rest mij niets anders dan u veel leesplezier te wensen.

Sara Ezbashi

Alphen aan den Rijn, juni 2016

# Afkortingenlijst

Artikel – art.

Burgerlijk Wetboek – BW

Wegenverkeerswet - Wvw

# Samenvatting

Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van Randstad Letselschade en Advies BV (hierna: Randstad). Randstad heeft deze opdracht verstrekt naar aanleiding van de schadevergoedingen die zijn gevorderd vanwege een verkeersongeval waar cliënten van Randstad bij betrokken waren. Dit soort zaken betreffen verkeersongevallen die tussen een gemotoriseerde - en een niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer hebben plaatsgevonden. Randstad behartigt in deze situatie voornamelijk de belangen van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers van veertien jaar of ouder. Wanneer Randstad de verzekeraar van de tegenpartij aanschrijft, blijkt in de praktijk dat de verzekeraar van de tegenpartij de volledige aansprakelijkheid van haar cliënt niet erkent, omdat zij van mening zijn dat er sprake is van eigen schuld van de cliënt van Randstad op grond van art. 6:101 BW. In zo’n geval vergoedt de verzekeraar van de tegenpartij de schade van de cliënt van Randstad niet meer dan 50%, alhoewel de verzekeraar van de tegenpartij uit hoofde van art. 185 Wvw gehouden is 50% van de totale schade te vergoeden.   
Tussen Randstad en de verzekeraar van de tegenpartij ontstaan discussies, omdat art. 6:101 BW ruimte geeft voor schuldverdeling tussen de betrokken partijen. Deze discussies gaan vaak over de feiten en omstandigheden die tot toerekening van de eigen schuld van de cliënt van Randstad leiden. Tevens wordt er gediscussieerd over de hoogte van de schadevergoeding die de verzekeraar van de tegenpartij moet vergoeden. Indien er sprake is van eigen schuld van de cliënt van Randstad, wordt een percentage van de vergoeding in mindering gebracht op de totale schadevergoeding. Als gevolg hiervan wordt er geen overeenstemming bereikt en ontstaan er discussies over het percentage van de schadevergoeding. Randstad kan niet succesvol onderhandelen met de verzekeraar van de tegenpartij over het schadevergoedingspercentage waar haar cliënt recht op heeft, waardoor zij niet de maximaal haalbare schadevergoeding kunnen eisen. Aangezien er geen vaste regels bestaan over de vaststelling van het schadevergoedingspercentage ( causaliteitsverdeling en de billijkheidscorrectie) en het percentage afhankelijk is van de feiten en omstandigheden, heeft Randstad een jurisprudentieonderzoek laten uitvoeren. Naar aanleiding van het praktijkprobleem van Randstad is in dit onderzoek de volgende centrale vraag beantwoord:

*Welk advies kan Randstad Letselschade en Advies cliënten geven met betrekking tot de causaliteitsverdeling en billijkheidscorrectie die ten voordele van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers bij eigen schuld bij verkeersongevallen wordt toegepast blijkens jurisprudentie?*

Dit onderzoek geeft Randstad inzicht in de causaliteitsverdeling en de billijkheidscorrectie die de rechter in het voordeel van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers toepast bij toerekening van de eigen schuld in de zin van artikel 6:101 BW.   
Voor dit onderzoek zijn 35 uitspraken geanalyseerd die zijn verdeeld over drie categorieën. Er zijn twintig uitspraken geanalyseerd waar de rechter een schadevergoeding van meer dan 50% heeft toegekend. Er zijn tien uitspraken geanalyseerd waar de rechter een schadevergoeding van maximaal 50% heeft toegekend en er zijn vijf uitspraken geanalyseerd waar de rechter een vergoeding van minder dan 50% heeft toegekend. De toekenningen van de schadevergoedingen zijn in de categorieën in het voordeel, nadeel en op basis van de 50%-regeling aan de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer bij eigen schuld vergoed. In de uitspraken is gekeken naar factoren die hebben geleid tot de causale verdeling en een billijkheidscorrectie bij eigen schuld van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer.

Uit de geanalyseerde uitspraken is gebleken dat de causale verdeling en billijkheidscorrectie in het voordeel van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer worden toegepast wanneer de hoofdfactor ‘verwijtbaarheid’ bij de causale verdeling en de billijkheidscorrectie van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer kleiner is dan bij de gemotoriseerde verkeersdeelnemer. Bij de causale verdeling moeten bijkomende factoren als zicht, licht, afstand, snelheid of voorrang niet toe te rekenen zijn aan de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer. Bij de billijkheidscorrectie nemen rechters factoren als leeftijd van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer en de ernst van het letsel van deze verkeersdeelnemer in acht. Dit geldt ook voor de draagplicht van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer. Hiermee wordt bedoeld of de tegenpartij een verzekering heeft. Uit de jurisprudentie is gebleken dat er meer dan 50% wordt toegekend aan de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer als blijkt dat de gemotoriseerde verkeersdeelnemer verzekerd is tegen de aansprakelijkheid.

Op basis van de resultaten van dit praktijkgerichte onderzoek zijn een aantal aanbevelingen gedaan. Randstad wordt aanbevolen de toedracht van de zaak goed te bestuderen en op basis hiervan te bepalen in welke mate haar cliënt heeft bijgedragen aan het ontstaan van het verkeersongeval. In de toedracht van de zaak kunnen zij de aanwezigheid van de factoren die zowel bij de causale verdeling als bij de billijkheidscorrectie in dit onderzoek naar voren zijn gekomen, beoordelen. Daarnaast is geadviseerd de overzichten van dit onderzoek, die bestaan uit samenvattingen van de geanalyseerde uitspraken en de daar bijhorende tabellen, te gebruiken als leidraad om de reeds aangemelde zaken en nieuwe zaken mee te vergelijken. Aangezien Randstad een intercultureel juridisch adviesbureau is, wordt tot slot nog aanbevolen om cliënten met een niet-westerse achtergrond, te voorzien van extra juridische informatie omtrent verkeersongevallen.

Inhoudsopgave **Voorwoord** 3

**Afkortingenlijst** 4

**Samenvatting** 5

**Hoofdstuk 1. Inleiding** 9

1.1 Opdrachtgever 9  
1.2 Aanleiding en probleemanalyse 9  
1.3 Doelstelling 10  
1.4 Centrale vraag en deelvragen 10  
1.5 Operationaliseren van begrippen 11  
1.6 Onderzoeksmethoden 11

**Hoofdstuk 2. Juridisch kader: de aansprakelijkheid in verkeerszaken** 15  
  
2.1 Inleiding 15  
2.2 De aansprakelijkheidsstelsel 15  
2.2.1 De aansprakelijkheid 15  
2.2.2 Het BW en de Wvw 16  
2.2.3 De aansprakelijkheid op grond van het BW 16  
2.2.4 De aansprakelijkheid op grond van de Wvw 18  
2.2.5 Ontwikkelingen van art. 185 Wvw 18  
2.2.6 Toepassing van art. 185 Wvw 19

**Hoofdstuk 3. Juridisch kader: het leerstuk van art. 6:101 BW** 213.1 Rechtsgrond eigen schuld 21  
3.2 Rechtsgevolgen eigen schuld 22  
3.2.1 Benadeelde krijgt geen schadevergoeding 22  
3.2.2 Benadeelde ontvangt gehele schadevergoeding 23  
3.3 De causale verdeling: eerste maatstaf eigen schuld 23  
3.4 De billijkheidscorrectie: tweede maatstaf eigen schuld 23  
  
**Hoofdstuk 4. Juridisch kader: de gestandaardiseerde regelingen** 24  
4.1 De 100%-regeling voor ongemotoriseerde verkeersdeelnemers tot veertien jaar oud 24  
4.2 Overmacht 25   
4.3 De 50%-regeling voor ongemotoriseerde van veertien jaar en ouder 25  
4.4 Conclusie 27

**Hoofdstuk 5. Resultaten** 28

5.1 Inleiding 28  
5.2 Werkwijze 28  
5.3 Resultaten van de jurisprudentieanalyse 30

**Hoofdstuk 6. Conclusie** 41

**Hoofdstuk 7. Aanbevelingen** 44

**Hoofdstuk 8. Literatuurlijst** 45

**Hoofdstuk 9. Bijlagen** 47

Bijlage I 47

Bijlage II 78

Bijlage III 95

**Bijlage IV t/m IX 101**

Bijlage IV 102

Bijlage V 104

Bijlage VI 106

Bijlage VII 107

Bijlage VIII 108

Bijlage IX 109

# Hoofdstuk 1. Inleiding

In dit hoofdstuk worden de opdrachtgever, aanleiding en probleembeschrijving van het onderzoek beschreven. Daarnaast worden de doelstelling, centrale vraag en de deelvragen beschreven. Ook wordt er gekeken naar de geoperationaliseerde begrippen binnen dit onderzoek en de toegepaste onderzoeksmethoden.

1.1 OpdrachtgeverDit afstudeeronderzoek is in opdracht van Randstad uitgevoerd. Randstad is een intercultureel, dynamisch en sociaal-bewogen adviesbureau op het gebied van letselschade en aansprakelijkheidsrecht. Als deskundig en ervaren adviesbureau behandelt Randstad vele letselschadezaken. Randstad richt zich specifiek op het begeleiden van mensen met een niet-westerse achtergrond.

## 1.2 Aanleiding en probleemanalyse

Randstad behandelt in de praktijk uiteenlopende letselschadezaken waarbij cliënten letsel hebben opgelopen als gevolg van een ongeval. Eén van de letselschadezaken waarmee juristen te maken hebben, zijn verkeersongevallen. De juristen behandelen momenteel een zaak waarin sprake was van een verkeersongeval tussen een gemotoriseerde partij (auto), hierna te noemen ‘tegenpartij’, en een niet-gemotoriseerde partij (fietser), hierna te noemen ‘cliënt’. Als gevolg van dit ongeval heeft de cliënt materiële en immateriële schade opgelopen. Ter opheldering wordt hieronder de toedracht van het verkeersongeval beschreven:

*Cliënt wilde op de openbare weg met de bocht mee naar links rijden, waarbij hij een verkeersdrempel passeerde. Op hetzelfde moment maakte de tegenpartij, die uit de tegengestelde richting kwam, een bocht naar rechts. Deze handeling heeft geleid tot een botsing tussen cliënt en tegenpartij, waarbij cliënt zowel materiële als immateriële schade heeft opgelopen.*

In deze casus heeft de verzekeraar van de tegenpartij aangegeven dat zij de aansprakelijkheid aan de zijde van haar verzekerde niet erkennen. De verzekeraar van de tegenpartij is van mening dat de schade door toedoen van de cliënt (benadeelde) is ontstaan en dat deze cliënt derhalve op grond van eigen schuld mede aansprakelijk is voor de geleden schade. De cliënt wordt als zwakke verkeersdeelnemer door de wet beschermd. Op grond van artikel 185 Wvw geniet de cliënt bijzondere bescherming en heeft de cliënt recht op schadevergoeding. Deze vergoeding is op grond van jurisprudentie in beginsel ten minste 50% van de totale schade die de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer heeft geleden.[[1]](#footnote-1) In deze casus staan de eigen schuld van de cliënt en het maximale vergoedingspercentage echter nog ter discussie.

De cliënten van Randstad zijn voornamelijk niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers van veertien jaar of ouder die onder de 50%- regeling vallen. Deze cliënten hebben geen of weinig kennis van het aansprakelijkheids- en verkeersrecht en wenden zich tot Randstad voor bijstand wanneer er een ongeval heeft plaatsgevonden. Uit de praktijk is gebleken dat de aansprakelijkheid door de tegenpartij niet of niet volledig wordt erkend als er sprake is van eigen schuld. Randstad voert met regelmaat discussies over de schade van de cliënt die door de verzekeraar van de tegenpartij niet wordt vergoed voor meer dan 50%, omdat de verzekeraar van de tegenpartij van mening is dat de cliënt eigen schuld heeft in de zin van artikel 6:101 BW. Derhalve komt de cliënt niet voor een volledige of maximaal haalbare schadevergoeding in aanmerking. Doordat artikel 6:101 BW ruimte geeft voor discussie over de schuldverdeling tussen de betrokken partijen, ontstaat tussen Randstad en de verzekeraar van de tegenpartij onenigheid. Deze onenigheid gaat over de feiten en omstandigheden die tot toerekening van de eigen schuld van de cliënten van Randstad leiden. Tevens gaat deze onenigheid over de hoogte van de schadevergoeding die de verzekeraar van de tegenpartij moet vergoeden.

Indien er sprake is van eigen schuld van de cliënt van Randstad, wordt door de verzekeraar van de tegenpartij een percentage van de schadevergoeding in mindering gebracht op de totale vergoeding en moet daarover overeenstemming worden bereikt met de verzekeraar van de tegenpartij. Randstad kan niet de maximaal haalbare schadevergoeding eisen, omdat er geen vaste regels bestaan over de vaststelling van het schadevergoedingspercentage (causaliteitsverdeling en billijkheidscorrectie) en omdat het percentage afhankelijk is van de feiten en omstandigheden. Daarom wil Randstad weten wanneer de rechter ondanks de eigen schuld van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer, de causale verdeling en de billijkheidscorrectie in het voordeel van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer toepast.

Randstad heeft de opdracht gegeven om middels jurisprudentie een onderzoek te verrichten naar de feiten en omstandigheden die hebben bijgedragen aan de eigen schuld van de benadeelde en waarbij de rechter (op basis van deze feiten en omstandigheden) de benadeelde, ondanks eigen schuld, een volledige of maximaal haalbare schadevergoeding heeft toegekend. Met behulp van een overzicht waarin feiten en omstandigheden zijn opgenomen, kan Randstad cliënten beter adviseren over de haalbaarheid van de maximale schadevergoeding en de zaken inzichtelijk maken. Ook kunnen met behulp van dit overzicht discussies met verzekeraars voorkomen worden.

1.3 DoelstellingDe doelstelling van dit onderzoek is om Randstad inzicht te verschaffen in de causaliteitsverdeling en de billijkheidscorrectie die de rechter in het voordeel van niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers toepast, bij toerekening van de eigen schuld in de zin van art. 6:101 van het BW. Dit inzicht wordt gegeven aan de hand van een overzicht waarin relevante feiten en omstandigheden zijn opgenomen die hebben bijgedragen tot toekenning van een volledige of een maximaal haalbare schadevergoeding, ondanks eigen schuld van de niet-gemotoriseerde verkeerdeelnemers.

1.4 Centrale vraag en deelvragenNaar aanleiding van de probleemanalyse is de volgende centrale vraag geformuleerd:*‘’Welk advies kan Randstad Letselschade en Advies cliënten geven met betrekking tot de causaliteitsverdeling en billijkheidscorrectie die ten voordele van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers bij eigen schuld bij verkeersongevallen wordt toegepast blijkens jurisprudentie’’?*

Om de centrale vraag te beantwoorden, zijn een aantal deelvragen opgesteld. Deze deelvragen zijn opgesplitst in een theoretisch gedeelte en een praktijkgedeelte.

Theoretische gedeelte

1. *Op welke manier is het aansprakelijkheidsstelsel bij verkeerszaken geregeld?*
2. *Wat zijn de eigen schuld, causale verdeling en de billijkheidscorrectie volgens artikel 6:101 van het BW?*
3. *Wat houden de 100%- en 50%- regeling in volgens de jurisprudentie?*

Praktijk gedeelte

1. *Wat overwegen rechters over de causaliteitsverdeling bij verkeersongevallen?*
2. *Wat overwegen rechters over de billijkheidscorrectie bij verkeersongevallen?*

1.5 Operationaliseren van begrippenEen aantal begrippen die in dit onderzoek voorkomen, kunnen op verschillende manieren worden geïnterpreteerd. Deze begrippen zijn in deze paragraaf geoperationaliseerd.

Benadeelde – de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer, tevens de zwakke verkeersdeelnemer bij verkeersongevallen.

Billijkheidscorrectie - een correctie die door de rechter naar billijkheid wordt toegepast als gevolg van een ongeval. Deze wordt meestal na de causale verdeling toegepast.

Causale verdeling – deze verdeling wordt door de rechter gemaakt op basis van de over en weer gemaakte fouten van betrokken partijen bij een verkeersongeval.

Cliënten – de cliënten van Randstad die niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers zijn en als gevolg van een ongeval letsel hebben opgelopen.

Eigen schuld – wanneer een benadeelde partij heeft bijgedragen aan de ontstane schade.

Volledige, maximale of hoge schadevergoeding - een schadevergoeding die 100% is, of hoger is dan 50% van de geleden schade.

Verkeersongeval – situaties waarin sprake is van een ongeval in het verkeer tussen een gemotoriseerde- en een niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer.

## 1.6 Onderzoeksmethode- verantwoording per deelvraag

In dit onderzoek worden twee onderzoeksmethoden gehanteerd om de deelvragen te beantwoorden. In deze paragraaf worden deze toegelicht. Ook worden de betrouwbaarheid en kwaliteit van de bronnen uitgelegd. Het theoretische gedeelte van de deelvragen is beantwoord met behulp van wetsanalyse, jurisprudentie en literatuur. Het praktijkgedeelte is beantwoord met behulp van jurisprudentieonderzoek.

In samenspraak met de opdrachtgever zijn twee kleine punten aangevuld en gewijzigd. Het eerste punt betrof een aanvulling op en wijziging in de probleemanalyse. In het onderzoeksvoorstel is aangegeven dat wanneer er sprake is van eigen schuld, de opdrachtgever niet weet welk percentage schadevergoeding zij moeten claimen waardoor discussies ontstaan. Dit is echter veranderd naar dat bij eigen schuld een percentage in mindering wordt gebracht op de totale schadevergoeding, waardoor discussies ontstaan.   
Het tweede punt betrof een wijziging in het aantal uitspraken in de geanalyseerde categorieën. In het onderzoeksvoorstel is aangegeven dat in de eerste categorie vijftien uitspraken geanalyseerd werden en in de derde categorie tien. Dit is veranderd naar respectievelijk twintig en vijf uitspraken. Met de opdrachtgever is besloten om in de eerste categorie meer uitspraken te analyseren, aangezien dat beter aansluit op het doel van dit onderzoek.   
De laatste aanvulling is deelvraag drie die in het rapport is opgenomen. Het opnemen van deze deelvraag heeft te maken met de overzichtelijkheid van het juridisch kader.

*Literatuuronderzoek*.   
De eerste deelvraag is beantwoord door gebruik te maken van literatuur, kamerstukken en relevante wetsartikelen. Verder is ook gebruik gemaakt van de jurisprudentie die over dit onderwerp gaat. Bij de tweede en derde deelvraag is ook gebruik gemaakt van literatuur en jurisprudentie. Tevens is bij alle deelvragen een vaktijdschrift gebruikt die door het Verbond van Verzekeraars is geschreven. Er is gekozen voor deze onderzoeksmethoden om de wet- en regelgeving omtrent dit onderwerp helder in kaart te kunnen brengen.

Doordat er verschillende literatuur is gebruikt, is de betrouwbaarheid van de bronnen gewaarborgd. De betrouwbaarheid van de jurisprudentie, kamerstukken en wetsartikelen spreken voor zich. Aangezien gebruik is gemaakt van verschillende bronnen en deze bronnen betrouwbaar zijn, is de kwaliteit van het theoretische gedeelte ook gewaarborgd. Tevens zijn alle bronnen voorzien van voetnoten.

*Jurisprudentieonderzoek*De vierde en vijfde deelvraag zijn beantwoord aan de hand van een jurisprudentieanalyse. In dit onderzoek zijn 35 uitspraken geanalyseerd die verdeeld zijn over drie categorieën. Bij het analyseren van deze uitspraken is gekeken welke feiten en omstandigheden hebben geleid tot toerekening van eigen schuld en op welke manier de rechter de causale verdeling en de billijkheidscorrectie heeft toegepast bij eigen schuld van niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer.

Om een duidelijk overzicht te kunnen geven van de geanalyseerde uitspraken, zijn de uitspraken als volgt gecategoriseerd:

1. Vergoedingen waarbij **meer dan 50%** aan de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer is toegekend. Dit zijn de uitspraken waarbij de rechter aan de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers op basis van de causale verdeling en de billijkheidscorrectie, een vergoeding van meer dan 50% heeft toegekend. In deze categorie is gekeken naar twintig uitspraken. Er is voor dit aantal gekozen, omdat de doelstelling van de opdrachtgever binnen dit onderzoek de haalbaarheid van een volledige of maximaal haalbare schadevergoeding is. Daarom is het van belang om te kijken naar vergoedingen die hoger zijn dan 50%.
2. Vergoedingen waarbij **maximaal 50%** aan de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer is toegekend. In deze uitspraken is de rechter na het toepassen van de causale verdeling en de billijkheidscorrectie tot een vergoeding van maximaal 50% gekomen. Het doel van deze categorie is om deze uitspraken te vergelijken met de uitspraken van de eerste categorie.
3. Vergoedingen waarbij **minder dan 50%** is toegekend. Dit zijn de uitspraken waarbij de rechter op basis van de causale verdeling en de billijkheidscorrectie een lage schadevergoeding aan de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers heeft toegekend. In deze categorie is gekozen voor vijf uitspraken, met als doel deze uitspraken te vergelijken met uitspraken van de eerste en tweede categorie. Voor de opdrachtgever is deze categorie niet zozeer van belang, maar voor dit onderzoek is het relevant om ook te kijken naar de categorie waarbij de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers een lage schadevergoeding ontvangen.

E is geprobeerd om zoveel mogelijk recente uitspraken te raadplegen. Echter is tijdens de jurisprudentieanalyse gebleken dat het niet van belang is wanneer een uitspraak is. Zo zijn er zaken waarbij het verkeersongeval heeft plaatsgevonden in 2000 en de zaak vijf jaar later in behandeling is genomen. In deze zaken is dezelfde wetgeving geraadpleegd en zijn dezelfde stappen genomen om een schadevergoeding toe te kennen. De uitspraken dateren uit de jaren 2001 tot 2016. In vijftien jaar heeft er geen wetswijziging plaatsgevonden. Ook dit is een punt van verschil ten opzichte van het onderzoeksvoorstel. Daarin stond aangegeven dat de uitspraken dateren uit de jaren 2012 tot 2015. De 100%-regeling is in de jurisprudentieanalyse buiten beschouwing gelaten, omdat Randstad voornamelijk te maken heeft met cliënten die veertien jaar en ouder zijn. De 100%-regeling is slechts van toepassing op kinderen tot veertien jaar oud.

Er is gekozen voor deze categorieën om een duidelijk inzicht te kunnen geven over hoe rechters bij verkeersongevallen de causale verdeling en de billijkheidscorrectie bij eigen schuld van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers toepassen. De geanalyseerde uitspraken kunnen uiteindelijk met elkaar vergeleken worden om Randstad een overzicht te geven van de haalbaarheid en de niet haalbaarheid van de maximale schadevergoeding.

Bij het analyseren van de jurisprudentie is bij de causale verdeling gekeken naar de volgende hoofdfactoren:

* Verwijten aan de kant van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer.
* Verwijten aan de kant van de niet- gemotoriseerde verkeersdeelnemer.

Daarnaast is gekeken naar de volgende bijkomende factoren:

* Geestelijke en medische toestand.
* Weersomstandigheden.
* Zicht en licht.
* Wel of geen voorrang.
* Snelheid.
* Overige factoren, zoals bijvoorbeeld afstand.

Bij het analyseren van de jurisprudentie wordt bij de billijkheidscorrectie gekeken naar de volgende factoren:

* Betriebsgefahr: het gevaar dat een gemotoriseerde, vanwege de massa en de snelheid, in het verkeer met zich meebrengt (vooral) ten opzichte van een niet-gemotoriseerde.
* De mate van verwijtbaarheid van de gemaakte fouten.
* De ernst van de wederzijds gemaakte fouten.
* De aard en ernst van de schade/ het letsel.
* De aard van de aansprakelijkheid.
* Draagkracht (verzekeringsplicht)
* Bijzondere omstandigheden, zoals leeftijd, lichamelijke/geestelijke toestand.

De factoren zijn op basis van een globale analyse van de uitspraken opgenomen in dit onderzoek. Tijdens het globaal analyseren is gekeken naar de feiten en omstandigheden van elke uitspraak.

Aangezien er gebruikgemaakt is van jurisprudentie, zijn alle 35 uitspraken betrouwbaar. De uitspraken zijn afkomstig van de website van de rechtspraak en de databank Kluwer Navigator. Met deze bronnen is de kwaliteit van het praktijkgedeelte gewaarborgd.

# Hoofdstuk 2. Juridisch kader: de aansprakelijkheid in verkeerszaken

2.1 InleidingOm de onderzoeksvraag van Randstad te kunnen onderzoeken, moet eerst het juridisch kader in kaart worden gebracht. De wet- en regelgeving die relevant zijn voor dit onderzoek, zijn het Burgerlijk Wetboek en de Wegenverkeerswet. Het juridisch kader begint in dit hoofdstuk en is verdeeld over drie hoofdstukken. In dit hoofdstuk wordt behandeld hoe de regelgeving omtrent de aansprakelijkheid binnen verkeerszaken is geregeld. In hoofdstuk drie komen de bepalingen van art. 6:101 BW aan de orde en in hoofdstuk vier wordt aangegeven wat de gestandaardiseerde vergoedingen zijn bij eigen schuld van de gemotoriseerde verkeersdeelnemers bij verkeersongevallen die in de loop der jaren in de jurisprudentie zijn ontwikkeld.

2.2 De aansprakelijkheidsstelselIn dit hoofdstuk wordt de eerste deelvraag van dit onderzoek beantwoord. Deze vraag luidt: ‘’*Op welke manier is het aansprakelijkheidsstelsel bij verkeerszaken geregeld?’’*  
2.2.1 De aansprakelijkheid  
Er zijn verschillende soorten aansprakelijkheid. Deze kunnen onderverdeeld worden in de klassieke aansprakelijkheid, aansprakelijkheid op basis van fouten van anderen en aansprakelijkheid voor bepaalde zaken. Bij de klassieke aansprakelijkheid gaat het om de eigen onrechtmatige handeling waarbij iemand door het onbehoorlijk handelen schade veroorzaakt. Ook bestaat de aansprakelijkheid op basis van fouten van anderen. Bij deze aansprakelijkheid dragen bepaalde personen het risico voor een fout van anderen. En tot slot is er de aansprakelijkheid voor bepaalde zaken. Hierbij kan gedacht worden aan een bezitter van een zaak die aansprakelijk is omdat er bijvoorbeeld sprake is van een gebrek. Binnen het Nederlandse recht kunnen personen aansprakelijk zijn op grond van schuld (verwijt) of op grond van risico. [[2]](#footnote-2)

Bij schuldaansprakelijkheid gaat het om onrechtmatig gedrag dat verwijtbaar is. Hierbij kan gedacht worden aan een beroepsfout van een arts, onoplettendheid tijdens een gevaarlijke situatie, of het oplopen van letsel na een klap van een persoon. Schuldaansprakelijkheid is dus de aansprakelijkheid als gevolg van eigen fouten. Risicoaansprakelijkheid is een aansprakelijkheid die bestaat buiten de onrechtmatigheid en schuld. Dit is een soort aansprakelijkheid waarbij de verwijtbaarheid van de onrechtmatige gedraging ontbreekt. De aansprakelijkheid is dus gericht op bepaalde risico’s en is in tegenstelling tot de schuldaansprakelijkheid, niet gebaseerd op eigen fouten. [[3]](#footnote-3) Hierbij kan gedacht worden aan ouders die aansprakelijk zijn voor de daden van hun kinderen die jonger dan veertien jaar oud zijn, of bezitters van honden die aansprakelijk zijn nadat de hond een persoon heeft gebeten. Er is ook sprake van risicoaansprakelijkheid wanneer een gemotoriseerde verkeersdeelnemer als bestuurder van een auto aansprakelijk is voor het letsel van een voetganger. Dit heeft te maken met de Wegenverkeerswet die de voetganger als niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer bescherming biedt en de bestuurder van de auto aansprakelijk stelt, ongeacht of hij schuldig is of verwijtbaar heeft gehandeld.

### 2.2.2 Het Burgerlijk Wetboek en Wegenverkeerswet

Wanneer een verkeersongeval plaatsvindt, wordt bij de erkenning van de aansprakelijkheid en de toekenning van de schadevergoeding, de aansprakelijkheid beoordeeld via twee wetsbepalingen. Dit is aansprakelijkheid op grond van art. 6:162 BW, of aansprakelijkheid op grond van art. 185 van de Wvw. Wanneer de aansprakelijkheid via het BW wordt beoordeeld, wordt dit de *schuldaansprakelijkheid* genoemd. Als de aansprakelijkheid wordt beoordeeld op basis van de Wvw, wordt dit de *risicoaansprakelijkheid* genoemd.

### 2.2.3 De aansprakelijkheid op grond van het Burgerlijk Wetboek

Binnen het aansprakelijkheidsrecht is de hoofdregel dat ieder zijn eigen schuld draagt, tenzij er een bijzondere reden is om de schade te verhalen op een ander.[[4]](#footnote-4) Wanneer een bestuurder op een snelweg tegen een vangrail aanrijdt, dan is diegene zelf aansprakelijk voor de schade. Als een ander de oorzaak is geweest van de aanrijding, dan is die ander verantwoordelijk voor het ontstaan van de schade en is de onrechtmatigheid van die gedraging van die persoon een belangrijke voorwaarde voor de aansprakelijkheid.[[5]](#footnote-5)

De schuldaansprakelijkheid die is opgenomen in art. 6:162 BW, is de onrechtmatige daad. Er owrdt gesproken van een onrechtmatige daad wanneer iemand door zijn toedoen of nalaten aan een ander schade toebrengt. Om te bepalen of iemand aansprakelijk is, op grond van de onrechtmatige daad, moet aan een aantal voorwaarden zijn voldaan. Deze voorwaarden zijn:

- *er moet sprake zijn van een* ***onrechtmatige daad;***

*- de onrechtmatige daad moet* ***toerekenbaar*** *zijn aan de dader;*

*- er moet sprake zijn van* ***schade;***

*- tussen de onrechtmatige daad en de schade moet een* ***causaal verband*** *bestaan;*

*- er moet sprake zijn van* ***relativiteit.***

1. Onrechtmatige daad

Wanneer is een gedraging onrechtmatig? In lid 2 van artikel 6:162 BW zijn drie algemene gronden opgenomen op basis waarvan een gedraging als onrechtmatig kan worden aangemerkt, namelijk:

* *als er sprake is van een inbreuk op een recht;*
* *wanneer een doen of nalaten in strijd is met een wettelijke plicht;*
* *wanneer een doen of nalaten in strijd is met hetgeen volgens ongeschreven recht in het maatschappelijk verkeer betaamt.*

1. Toerekenbaarheid

Het toerekeningsvereiste is in lid 3 van artikel 6:162 BW opgenomen. Een onrechtmatige gedraging kan aan de dader worden toegerekend als de dader schuld heeft. Schuld is de belangrijkste voorwaarde voor toerekening.[[6]](#footnote-6) Een toerekenbare onrechtmatige daad wordt ook wel aangeduid als ‘een fout van de dader’.

1. Schade

Het derde vereiste van de onrechtmatige daad is het vereiste van schade. Voor de aansprakelijkheid is van belang dat de benadeelde enige vorm van schade heeft geleden. In artikel 6:95 BW is bepaald dat de schade die op grond van een wettelijke verplichting tot schadevergoeding moet worden vergoed uit vermogensschade en ander nadeel bestaat. Onder vermogensschade worden geleden verlies en gederfde winst verstaan. Wanneer een slachtoffer bij een aanrijding letsel heeft opgelopen, vallen de medische kosten van het slachtoffer onder deze schadepost. Onder ‘ander nadeel’ wordt de immateriële schade verstaan en deze schade wordt alleen vergoed indien de wet bepaalt dat er sprake kan zijn van een vergoeding. Met ‘ander nadeel’ wordt bijvoorbeeld pijn of verdriet bedoeld.

1. Causaal verband

Met dit vereiste wordt het causale verband tussen de daad en de schade bedoeld. Het gaat dan om de vraag of de dader verplicht is de schade te vergoeden die als gevolg van zijn onrechtmatige handeling is ontstaan. Zo is er geen sprake van een causale verband indien de schade ook zou ontstaan als de onrechtmatige handeling niet de oorzaak was.

1. Relativiteit

Het relativiteitsbeginsel ligt ten grondslag aan art. 6:162 BW en is nader uitgewerkt in art. 6:163 BW:[[7]](#footnote-7)

‘’*Geen verplichting tot schadevergoeding bestaat, wanneer de geschonden norm niet strekt tot bescherming tegen de schade zoals de benadeelde die heeft geleden’’.*

Het belangrijkste doel van dit vereiste is het voorkomen van een vergaande aansprakelijkheid. Het gaat dan om het relatieve verband tussen de normschending en het geschonden belang. Deze vergaande aansprakelijkheid kan het gevolg zijn van een opvatting waarbij het overtreden van een norm onrechtmatig is tegenover iedereen die daardoor schade ondervindt. Bij het relativiteitsvereiste gaat het om de onrechtmatigheid van bepaald gedrag ten opzichte van een bepaald persoon. Dit staat vastgelegd in de artikelen 6:162 jo. 6:163 BW.[[8]](#footnote-8) Er bestaat geen verplichting tot schadevergoeding wanneer bij een overtreding van een wettelijke norm de belangen van een benadeelde in het concrete geval niet worden beschermd.

De beoordeling van de aansprakelijkheid op grond van de onrechtmatige daad gebeurt indien de aansprakelijkheid niet via de weg van art.185 Wvw kan worden beoordeeld. Wanneer art. 185 Wvw van toepassing is, kan de aansprakelijkheid op grond van de onrechtmatige daad achterwege blijven.

2.2.4 De aansprakelijkheid op grond van de Wegenverkeerswet.Art. 185 van de Wvw is een belangrijk onderdeel van het aansprakelijkheidsrecht bij verkeersongevallen.[[9]](#footnote-9) Wanneer een ongeval plaatsvindt tussen een gemotoriseerde en een niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer op de openbare weg, wordt de aansprakelijkheid beoordeeld op basis van art.185 van de Wvw. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om een ongeval tussen een automobilist en een fietser, of tussen een motor en een voetganger. De automobilist en de motor zijn de gemotoriseerde verkeersdeelnemer en ook, de sterke verkeersdeelnemers en de fietser en de voetganger is de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer, tevens de zwakke verkeerdeelnemer. Op basis van dit artikel wordt de gemotoriseerde verkeersdeelnemer in beginsel aansprakelijk gesteld voor de schade die de niet-gemotoriseerde heeft opgelopen, tenzij er sprake is van overmacht. De schade die de niet-gemotoriseerde heeft opgelopen kan bestaan uit materiele en immateriële schade.

Wanneer een ongeval tussen alleen niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers of alleen gemotoriseerde verkeersdeelnemers plaatsvindt, moet de aansprakelijkheid worden beoordeeld op basis van artikel 6:162 BW.[[10]](#footnote-10)

2.2.5 Ontwikkelingen art. 185 WegenverkeerswetDe verkeersonveiligheid heeft aan het begin van de twintigste eeuw een rol gespeeld bij de totstandkoming van de Wegenverkeerswet. Dit had te maken met de intrede van motorrijtuigen in het verkeer. Ook was er sprake van een gemeenschappelijk gebruik van wegen die daarvoor alleen werden gebruikt door voetgangers, ruiters, rijwielen en wagens.[[11]](#footnote-11) Voordat de Wegenverkeerswet tot stand kwam, was de Motor- en Rijwielwet, die op 1 januari 1906 in werking was getreden, van kracht. Echter bleek deze wetgeving niet toereikend om de stijgende verkeersonveiligheid te verhelpen. Naar aanleiding van de door motorrijtuigen veroorzaakte onrustbare stijging van de verkeersonveiligheid, is de Wegenverkeerswet op 13 september 1935 in werking getreden.[[12]](#footnote-12)

In art. 25 van de Motor- en Rijwielwet was de bijzondere aansprakelijkheid voor motorrijtuigen opgenomen. Zwakke verkeersdeelnemers konden zich voor de invoering van de Wegenverkeerswet beroepen op dit artikel.[[13]](#footnote-13) Doordat de Motor- en Rijwielwet niet toereikend was om de verkeersonveiligheid te verhelpen, was de Wegenverkeerswet aangenomen en is art. 25 van de Motor- en Rijwielwet ongewijzigd overgenomen in art. 31 van de Wvw. Art. 31 Wvw is in 1994 overgegaan tot art. 185 Wvw.[[14]](#footnote-14)

2.2.6 Toepassing art. 185 WegenverkeerswetNiet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer kunnen zich beroepen op artikel 185 Wvw wanneer is voldaan aan de voorwaarden die in dit artikel zijn opgenomen. Hieronder wordt het artikel weergegeven, waarna per lid een toelichting worden gegeven.

Art. 185 Wvw:  
*1. Indien een motorrijtuig waarmee op de weg wordt gereden, betrokken is bij een verkeersongeval waardoor schade wordt toegebracht aan, niet door dat motorrijtuig vervoerde, personen of zaken, is de eigenaar van het motorrijtuig of – indien er een houder van het motorrijtuig is – de houder verplicht om die schade te vergoeden, tenzij aannemelijk is dat het ongeval is te wijten aan overmacht, daaronder begrepen het geval dat het is veroorzaakt door iemand, voor wie onderscheidenlijk de eigenaar of de houder niet aansprakelijk is.  
2. De eigenaar of houder die het motorrijtuig niet zelf bestuurt, is aansprakelijk voor de gedragingen van degene door wie hij dat motorrijtuig doet of laat rijden.  
3. Het eerste en het tweede lid vinden geen toepassing ten aanzien van schade, door een motorrijtuig toegebracht aan loslopende dieren, aan een ander motorrijtuig in beweging of aan personen en zaken die daarmee worden vervoerd.  
4. Dit artikel laat onverkort de uit andere wettelijke bepalingen voortvloeiende aansprakelijkheid’.*

Er moet allereerst sprake zijn van een ongeval op de openbare weg, waarbij een gemotoriseerde en een niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer betrokken zijn. Dit artikel is ook van toepassing als de schade wordt toegebracht door hetgeen door het motorrijtuig wordt bewogen. Hiermee wordt een uitstekende lading of aanhangwagen bedoeld.[[15]](#footnote-15)

In art. 185 lid 2 Wvw wordt aangeven dat indien het motorrijtuig door de eigenaar of houder is uitgeleend aan een ander, de hoofdeigenaar of de houder van het voertuig aansprakelijk is voor de schade, ook wanneer de hoofdeigenaar of houder niet aanwezig was bij het ongeval.

Daarnaast zijn in lid 3 van art. 185 Wvw een aantal gevallen genoemd waarbij artikel 185 niet van toepassing is. Deze gevallen betreffen:

* schade die toegebracht wordt aan personen of zaken die zich bevinden in het motorrijtuig;
* schade die toegebracht wordt aan een ander bewegend motorrijtuig;
* schade die toegebracht wordt aan loslopende dieren.

De aansprakelijkheid op grond van art. 185 Wvw is een risicoaansprakelijkheid.[[16]](#footnote-16) Dit betekent dat de gemotoriseerde verkeersdeelnemer aansprakelijk gesteld kan worden, ongeacht of hij schuldig is of verwijtbaar heeft gehandeld, tenzij er sprake is van overmacht.[[17]](#footnote-17)

Als er niet aan de voorwaarden van art.185 Wvw wordt voldaan, dan dient de aansprakelijkheid beoordeeld te worden aan de hand van de voorwaarden genoemd in art. 6:162 BW.[[18]](#footnote-18)

# Hoofdstuk 3. Juridisch kader: het leerstuk van artikel 6:101 BW

In dit hoofdstuk wordt de tweede deelvraag beantwoord. Deze deelvraag luidt: ‘’*Wat zijn de eigen schuld, causale verdeling en de billijkheidscorrectie volgens artikel 6:101 van het BW?’’*

Allereerst wordt er ingegaan op de eigen schuld. Hierbij wordt gekeken naar de rechtsgrond en de rechtsgevolgen van de eigen schuld. Vervolgens worden de causale verdeling en de billijkheidscorrectie uitgelegd.

## 3.1 Rechtsgrond eigen schuld

Al een langere tijd werd in het schadevergoedingsrecht gediscussieerd wie de gevolgen van schade moet dragen. Moest de benadeelde zijn schade zelf dragen, of kon hij de schade afschuiven? Een tussenoplossing was er niet. Een benadeelde kreeg of de volledige schadevergoeding , of helemaal niets. Dit gold ook bij de eigen schuld. Meestal ontving de benadeelde geen schadevergoeding. Het heeft twee eeuwen geduurd voordat de nieuwe leer over de eigen schuld West- Europa veroverde. [[19]](#footnote-19)

In Nederland is de kwestie van eigen schuld voor het eerst in een arrest van 4 februari 1916 ter sprake gekomen. [[20]](#footnote-20) Het ging om een zaak waarbij een voetganger op het moment van oversteken op een spoorweg werd gegrepen door een passerende rangeertrein, met als gevolg een verminkte arm die moest worden afgezet. De rechtbank wees de vordering tot schadevergoeding af, omdat de schade door eigen schuld van de voetganger en de Spoorwegmaatschappij was veroorzaakt. In het hoger beroep deelde het Hof dezelfde mening als de rechtbank, maar de Hoge Raad sanctioneerde dit oordeel als volgt:

*‘’Dat art. 1401 OBW aan hem door wiens schuld is veroorzaakt den plicht tot vergoeding daarvan oplegt, welk wetsvoorschrift den rechter die over de feiten oordeelt niet verbiedt doch veeleer noopt, om ingeval van schade ontstaan door onrechtmatige daden (verzuimen) van meer personen den vergoedingsplicht af te meten naar de mate waarin ieders schuld heeft medegewerkt tot het veroorzaken dier schade’’.* [[21]](#footnote-21)

Aangezien een wettelijke grondslag ontbrak, is dit arrest steeds toegepast in gevallen die hebben geleid tot vermindering van de aansprakelijkheid van de dader door eigen schuld van de benadeelde. In 1992 is het beginsel van de schadedeling gecodificeerd in art. 6:101 BW. De Nederlandse wetgever heeft gekozen voor een algemene bepaling inzake eigen schuld, met een tweeledige verdelingsmaatstaf.[[22]](#footnote-22) Art. 6:101 lid 1 BW luidt:

*‘’1. Wanneer de schade mede een gevolg is van een omstandigheid die aan de benadeelde kan worden toegerekend, wordt de vergoedingsplicht verminderd door de schade over de benadeelde en de vergoedingsplichtige te verdelen in evenredigheid met de mate waarin de aan ieder toe te rekenen omstandigheden tot de schade hebben bijgedragen, met dien verstande dat aan een andere verdeling plaatsvindt of de vergoedingsplicht geheel vervalt of in stand blijft, indien de billijkheid dit wegens de ernst van de gemaakte fouten of andere omstandigheden van het geval eist’’.*

Om te bepalen of er sprake is van eigen schuld, moet er een causale verdeling worden gemaakt. Bij de verdeling van de causaliteit wordt gekeken in hoeverre betrokken partijen hebben bijgedragen aan het ontstaan van de schade. Hierbij wordt dus de mate van de over en weer gemaakte fouten naar evenredigheid beoordeeld.[[23]](#footnote-23) Voor de afronding van de schadevergoeding kan, als laatste stap, de billijkheidscorrectie worden toegepast. De billijkheid kan eisen dat de vergoedingsplicht anders wordt verdeeld, in stand blijft, of vervalt.

## 3.2 Rechtsgevolgen van eigen schuld

Zoals eerder al is benoemd, is de eigen schuld in 1919 door de Hoge Raad aanvaard en in 1992 in het Burgerlijk Wetboek gecodificeerd. Het eigen schuld principe heeft te maken met de verdeling van de schade over de aansprakelijke- en de benadeelde partij. Wanneer er sprake is van eigen schuld van de benadeelde partij, vervalt de verplichting tot schadevergoeding van de aansprakelijke partij gedeeltelijk. Het is ook mogelijk dat de verplichting tot de schadevergoeding geheel vervalt, of geheel in stand blijft. Wanneer de schadevergoeding in het geheel vervalt, ontvangt de benadeelde helemaal niets. Blijft de schadevergoeding geheel in stand, dan ontvangt de benadeelde de gehele schadevergoeding. Deze twee rechtsgevolgen worden in de volgende paragraaf besproken.

### 3.2.1 Benadeelde krijgt geen schadevergoeding

In de gevallen dat er sprake is van opzet, of opzet daaraan grenzende roekeloosheid van de benadeelde, dan ontvangt deze geen schadevergoeding. Dit blijkt bijvoorbeeld uit het Ingrid Kolkman-, Marbeth van Uitregt-, en Iza Vrerink - arrest.[[24]](#footnote-24)

Ten aanzien van opzet of, opzet daaraan grenzende roekeloosheid gelden echter ook uitzonderingen. De benadeelde kan ondanks opzet of opzet daaraan grenzende roekeloosheid zijn schade geheel of gedeeltelijk verhalen op de aansprakelijke partij. Dit is mogelijk in de volgende gevallen:

* wanneer bij de aansprakelijke partij ook opzet aanwezig is;
* wanneer bij de aansprakelijke partij opzet grenzende roekeloosheid aanwezig is;
* wanneer andermans fouten aan de benadeelde worden toegerekend en dit als opzet van de benadeelde wordt gezien.[[25]](#footnote-25)

### 3.2.2 Benadeelde ontvangt gehele schadevergoeding

In tegenstelling tot het niet ontvangen van schadevergoeding, kan de benadeelde zijn schadevergoeding ook geheel ontvangen. In dergelijke gevallen weegt de ernst van de fout of de mate van schuld van de dader veel zwaarder dan de fout of schuld van de benadeelde. [[26]](#footnote-26)

## 3.3 De causale verdeling: eerste maatstaf eigen schuld

De wetgever heeft bij de codificatie van art. 6:101 BW gekozen voor een verdelingsmaatstaf die uit twee delen bestaat, de causaliteitsverdeling en de billijkheidscorrectie.[[27]](#footnote-27) Het eerste deel van de verdelingsmaatstaf is de causaliteitsmaatstaf. De causaliteitsmaatstaf bepaalt wat het aandeel was van de betrokken partijen in de schade. De schade die tussen partijen is ontstaan wordt dus naar evenredigheid verdeeld op basis van de mate waarin de aan ieder toe te rekenen omstandigheden tot de schade hebben bijgedragen. [[28]](#footnote-28) Er wordt dus gekeken naar in hoeverre partijen betrokken zijn geweest bij het ontstaan van het ongeval en de uiteindelijke schade.

## 3.4 De billijkheidscorrectie: tweede maatstaf eigen schuld

In het slot van art. 6:101 BW is de billijkheidscorrectie opgenomen. Deze correctie kan ervoor zorgen dat de schade anders dan de causaliteitsmaatstaf wordt verdeeld, in stand blijft, of vervalt. Het vereiste van de billijkheidscorrectie is niet meer dan dat de billijkheid op grond van feiten en omstandigheden ervoor kan zorgen dat de verdeling van de schade anders wordt . Bij de beoordeling van de eigen schuld moet eerst de afweging van de causaliteit worden getoetst om te bepalen in hoeverre partijen betrokken zijn geweest bij het ontstaan van het ongeval en de uiteindelijke schade. De tweede toetsing betreft de billijkheidscorrectie. Deze correctie kan ervoor zorgen dat de uitkomst van de causale afweging wordt bijgesteld.[[29]](#footnote-29)

# Hoofdstuk 4. Juridisch kader: de gestandaardiseerde regelingen

In dit hoofdstuk wordt de derde deelvraag beantwoord. De vraag luidt: ‘’*Wat houden de 100%- en 50%- regeling in volgens de jurisprudentie?’’*

Naar aanleiding van de eigen schuld op grond van art. 6:101 BW, heeft de Hoge Raad in een aantal uitspraken de 100%- en 50%- regelingen vastgesteld. In dit hoofdstuk wordt ook het onderwerp ‘overmacht’ beschreven, omdat dit een onderdeel is van deze regelingen.

## 4.1 De 100%- regeling voor ongemotoriseerde verkeersdeelnemers tot veertien jaar oud

De 100%- regeling is voortgekomen uit drie uitspraken die uit1978, 1987 en 1991 dateren. Het arrest uit 1978 is het Ebele Dillema-arrest,[[30]](#footnote-30) waarbij de Hoge Raad ten aanzien van de eigen schuld heeft bepaald dat het gemotoriseerde verkeer voor een zeer jeugdig kind extra risico’s met zich meebrengt. Dit heeft te maken met het feit dat een jong kind de gevaren van het verkeer niet kan voorzien. De Hoge Raad acht het daarom onbillijk om de schade die het kind door het ongeval lijdt, gedeeltelijk op zijn lasten te leggen aangezien het ongeval, gezien de leeftijd van het kind, mede het gevolg is van onvoorzichtigheid in het verkeer.[[31]](#footnote-31)

In een arrest uit 1987 [[32]](#footnote-32) bleek hetzelfde uitgangspunt te gelden voor een kind van acht jaar. De Hoge Raad oordeelde dat wegens de eigen schuld van het kind geen mindering op de vergoedingsplicht van de automobilist kon worden gemaakt, omdat kinderen vanwege hun impulsiviteit en onberekenbaarheid gevaren niet kunnen voorkomen. Daarnaast doet de Hoge Raad een beroep op art.185 Wvw, die mede van toepassing is om kinderen tegen deze gevaren te beschermen.[[33]](#footnote-33)

In het Ingrid Kolkman-arrest uit 1991 is wederom een correctie van 100% toegekend. Tevens is in dit arrest bepaald dat voor een vergoeding van 100% een leeftijdsgrens van veertien jaar geldt.[[34]](#footnote-34) Het Ingrid Kolkman-arrest ging om een verkeersongeval tussen een bestuurder van een auto en een meisje van dertien jaar en elf maanden. Het meisje had de automobilist ten onrechte geen voorrang verleend bij het oversteken van een voorrangsweg. De Hoge Raad stelde de automobilist voor de gehele schade aansprakelijk en was tot dit oordeel gekomen door de volgende overwegingen. Allereerst is verwezen naar de Ebele/Dillema- en Marcel Woestenburg -arresten. In deze arresten heeft de Hoge Raad geoordeeld dat de billijkheid eist dat de eigenaar van een motorrijtuig in beginsel volledig aansprakelijk is voor de schade van een kind, ook indien de gedragingen (eigen schuld) van het kind hebben bijgedragen tot het ontstaan van het ongeval. Kinderen kunnen vanwege hun impulsiviteit en onberekenbaarheid gevaren niet duchten. Daarnaast is art. 185 Wvw van toepassing omdat het mede de strekking heeft om kinderen te beschermen tegen de gevaren die het gemotoriseerde verkeer met zich meebrengt. Ook heeft de Hoge Raad aangevoerd dat de gevolgen van een aanrijding voor een kind ingrijpend zijn, in bijzonder wanneer het gaat om blijvend lichamelijk of geestelijk letsel. Tot slot heeft de Hoge Raad de leeftijdsgrens van veertien jaar oud vastgesteld. Dit is gedaan op basis van art. 6:164 BW waarin staat dat een onrechtmatige daad niet aan kinderen die de leeftijd van veertien jaar niet bereikt hebben kan worden toegerekend. Uit voorgaande overwegingen blijkt dat de bestuurder van de auto geheel aansprakelijk was voor de ontstane schade. Van een vermindering op de vergoedingsplicht op grond van de gedragingen van het kind kan alleen sprake zijn, indien er sprake is van opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid. [[35]](#footnote-35)

## 4.2 Overmacht

Nadat is vastgesteld dat artikel 185 Wvw van toepassing is, wordt gekeken of er sprake is van overmacht aan de zijde van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer. Van een beroep op overmacht kan alleen sprake zijn als de gemotoriseerde verkeersdeelnemer betrokken is bij een verkeersongeval met een niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer van veertien jaar of ouder. In het Marbeth van Uitregt- arrest heeft de Hoge Raad bepaald dat een gemotoriseerde verkeersdeelnemer zich, bij een ongeval met een niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer van onder de veertien jaar, alleen kan beroepen op overmacht als er sprake is van opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid.[[36]](#footnote-36) Met opzet wordt bijvoorbeeld een poging tot zelfmoord bedoeld.[[37]](#footnote-37) Een goed voorbeeld van opzet aan grenzende roekeloosheid is een arrest uit 30 maart 2007 [[38]](#footnote-38) waarbij een voetganger in het donker en in het donker gekleed op de weg liep en zich bewust was van het zeer aanzienlijke gevaar van een aanrijding.[[39]](#footnote-39)

Een geslaagd beroep op overmacht is alleen van toepassing wanneer er rechtens geen enkel verwijt kan worden gemaakt. Dit heeft de Hoge Raad in een uitspraak van 21 mei 1992 bepaald.[[40]](#footnote-40) Met de formulering ‘rechtens geen enkel verwijt’ bedoelde de Hoge Raad dat de gemotoriseerde verkeersdeelnemer foutloos heeft gereden ,of dat de fout niet relevant is voor het ontstaan van het ongeval.

Daarnaast moeten de fouten van de andere weggebruikers zo onwaarschijnlijk zijn dat de gemotoriseerde verkeersdeelnemer hiermee geen rekening hoefde te houden.[[41]](#footnote-41) Bij de vraag of er sprake is van overmacht, wordt er naar een aantal factoren gekeken. Deze factoren betreffen:

* de snelheid waarmee gereden is;
* de mate van anticipatie op mogelijke verkeersfouten van andere verkeersdeelnemers;
* zicht en verlichting;
* de reactie op de verkeersfout en;
* het raakpunt.[[42]](#footnote-42)

4.3 De 50%-regeling voor ongemotoriseerde verkeersdeelnemers van veertien jaar en ouder  
In het Ingrid Kolkman- arrest heeft de Hoge Raad geoordeeld dat aan ongemotoriseerde verkeersdeelnemers tot veertien jaar oud ten aanzien van de eigen schuld een vergoeding van 100% toekomt, tenzij er sprake is van opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid. Naar aanleiding van dit arrest werd de Hoge Raad in het Iza Vrerink - arrest verzocht om ten aanzien van bejaarde ongemotoriseerde verkeersdeelnemers, bij eigen schuld, ook een bijzondere bescherming vast te stellen.[[43]](#footnote-43) De Hoge Raad heeft dit verzoek afgewezen omdat de ontwikkelingen die zich in de rechtspraak hebben voorgedaan,[[44]](#footnote-44)geschikt waren voor zowel oudere voetgangers als fietsers. Een bijzondere bescherming ten aanzien van ook bejaarde was dus naar de mening van de Hoge Raad niet nodig. Wel heeft de Hoge Raad de 50% - regel geformuleerd die van toepassing is bij verkeersongevallen waarbij niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers van veertien jaar of ouder betrokken zijn.[[45]](#footnote-45) Deze regeling houdt in dat de gemotoriseerde verkeersdeelnemer in ieder geval voor 50% van de schade van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer aansprakelijk is, tenzij er sprake is van overmacht aan de zijde van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer, of opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid aan de zijde van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer. De aansprakelijkheid die voor 50% voor rekening van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer komt, heeft te maken met het Betriebsgefahr. Het Betriebsgefahr is het gevaar dat een gemotoriseerde verkeersdeelnemer vanwege zijn massa en snelheid in het verkeer met zich meebrengt.[[46]](#footnote-46) Voor de overige 50% van de aansprakelijkheid wordt gekeken naar de foutieve bijdrage van de niet- gemotoriseerde verkeersdeelnemer.

De 50% - regeling is uit de Iza Vrerink- en de Anja Kelleanaars - arresten voortgekomen. In de eerste uitspraak is vastgesteld dat een niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer van veertien jaar of ouder ongeacht de eigen schuld, in ieder geval 50% van zijn schade vergoed moet krijgen. Daarbij geldt als voorwaarde dat de gemotoriseerde verkeersdeelnemer zich niet kan beroepen op overmacht en er bij de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer geen sprake mag zijn van opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid. De niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer kan nog een hogere vergoeding ontvangen als de causale verdeling dit vereist. Op basis van de causale verdeling moet de foutieve gedraging van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer groter zijn dan die van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer. [[47]](#footnote-47) In het Anja Kelleanears- arrest [[48]](#footnote-48) is de Hoge Raad over de hogere vergoeding van een ander uitleg uitgegaan, omdat de uitleg over de hoger vergoeding in het Iza Vrerink- arrest onjuist bleek te zijn. In het Anja Kelleanears - arrest heeft de Hoge Raad wederom aangegeven dat de gemotoriseerde verkeersdeelnemer in ieder geval 50% van de schade dient te vergoeden. Wanneer zijn gedraging in verhouding tot de gedragingen van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer voor meer dan 50% hebben bijgedragen aan de ontstane schade, eist de billijkheid op grond van artikel 6:101 BW dat de verdeling van de schade geheel bij de gemotoriseerde verkeersdeelnemer kan komen liggen.[[49]](#footnote-49)

Uit de bovengenoemde arresten kan geconcludeerd worden dat wanneer er sprake is van een ongeval tussen een niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer van 14 jaar of ouder en een gemotoriseerde verkeersdeelnemer, de gemotoriseerde verkeersdeelnemer in ieder geval aansprakelijk is voor 50% van de ontstane schade die de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer heeft geleden. Of er sprake is van een hogere vergoedingsplicht hangt af van de causale verdeling en de billijkheid op grond van artikel 6:101 BW. Wanneer de causale verdeling ervoor zorgt dat de vergoedingsplicht in het voordeel is van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer (meer dan 50% vergoeding), dan kan deze vergoeding op basis van de billijkheidscorrectie nog worden verhoogd. Indien de causale verdeling in het nadeel is van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer (minder dan 50%), dan is de 50%-regeling van toepassing en dient de gemotoriseerde verkeersdeelnemer 50% van de schade te vergoeden. Ook in dit geval kan de billijkheidscorrectie worden toegepast, zodat de schadevergoeding hoger uitvalt.[[50]](#footnote-50)

4.4 ConclusieMet de 50%-regeling is het juridische kader afgesloten. In het juridische kader is beschreven hoe de wet- en regelgeving omtrent de aansprakelijkheid binnen verkeerszaken is geregeld. Wanneer er een verkeersongeval plaatsvindt tussen een gemotoriseerde - en een niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer, wordt de erkenning van de aansprakelijkheid en de toekenning van de schadevergoeding op basis van art.185 Wvw beoordeeld. Op grond van art.185 Wvw is de gemotoriseerde verkeersdeelnemer aansprakelijk voor het ontstaan van het verkeersongeval, tenzij er sprake is van overmacht. Voor de gemotoriseerde verkeersdeelnemer staat de weg van art. 6:101 BW nog open. Hij kan zich beroepen op de eigen schuld van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer. Op grond van de bepalingen van art. 6:101 BW kan de aansprakelijkheid van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer anders uitvallen, omdat de causale verdeling en de billijkheidscorrectie worden toegepast om de eigen schuld van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer te bepalen. Daarbij moet de gemotoriseerde verkeersdeelnemer wel in acht nemen dat er vanuit de jurisprudentie gestandaardiseerde regelingen zijn ontwikkeld ten aanzien van de schadevergoeding die aan de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer wordt toegekend. Dit zijn de 100%- en de 50%- regelingen. In het volgende hoofdstuk worden de resultaten van de jurisprudentieanalyse behandeld.

# **Hoofdstuk 5. Resultaten**

5.1 InleidingIn dit hoofdstuk worden de praktijkgerichte deelvragen beantwoord. Deze luiden: *wat overwegen de rechters over de causaliteitsverdeling bij verkeersongevallen?* En: *wat overwegen de rechters over de billijkheidscorrectie bij verkeersongevallen?* Voor het beantwoorden van deze deelvragen zijn 35 rechterlijke uitspraken geanalyseerd. Om een duidelijk overzicht te kunnen geven van de vergoedingen die door de rechter op basis van de causale verdeling en billijkheidscorrectie (maatstaven) aan de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer zijn toegekend, zijn deze uitspraken gecategoriseerd. De uitspraken zijn als volgt gecategoriseerd:

* categorie 1: vergoeding van meer dan 50% (in het voordeel van niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer);
* categorie 2: vergoeding van maximaal 50% (vergoeding op basis van de 50%-regeling voor niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer);
* categorie 3: vergoeding van minder dan 50% (in het nadeel van de niet- gemotoriseerde verkeersdeelnemer).

Omdat Randstad voornamelijk te maken heeft met cliënten die ouder zijn dan veertien jaar, is in dit onderzoek de keuze gemaakt om de 100%-regeling alleen op te nemen in het juridisch kader en in de jurisprudentieanalyse buiten beschouwing te laten.

5.2 WerkwijzeOm de opdrachtgever een duidelijk overzicht te kunnen geven van de geanalyseerde uitspraken, zijn deze in tabellen verwerkt. Tevens is er van elke uitspraak een samenvatting[[51]](#footnote-51) gemaakt waarin de volgende punten zijn opgenomen:

* de feiten en omstandigheden;
* of er sprake is van overmacht aan de zijde van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer;
* of er sprake is van opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid aan de zijde van niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer;
* of er sprake is van eigen schuld aan de zijde van niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer;
* de causale verdeling en welke factoren hierbij doorslaggevend waren;
* de billijkheidscorrectie en welke factoren hierbij doorslaggevend waren.

Van de bovenstaande punten zijn alleen de laatste twee punten in de tabellen verwerkt. Hierin zijn de factoren opgenomen die hebben bijdragen aan het toekennen van de schadevergoeding.

Zoals in het juridische kader is beschreven, is de causale verdeling de eerste maatstaf van art. 6:101 BW die de rechter meeweegt in het bepalen van de aansprakelijkheid en de uiteindelijke schadevergoeding. De causale verdeling bepaalt dus wat het aandeel was van de betrokken partijen die hebben bijgedragen aan de schade. Bij de causale verdeling beantwoordt de rechter de schuldvraag: wat is de schuld (verwijt) geweest van de gemotoriseerde- en van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer bij het ontstaan van het ongeval?

Voor het bepalen van de causale verdeling kijkt de rechter naar de verwijtbaarheid van de partijen. De verwijtbaarheid kan ook wel als de hoofdfactor worden beschouwd. De rechter moet de onderstaande vragen beantwoorden om zodoende een beeld te creëren van de verwijtbaarheid van beide partijen en vervolgens de causale verdeling toe te passen.

* Wat zijn de verwijten aan de zijde van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer?
* Wat zijn de verwijten aan de zijde van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer?

Daarnaast is uit de uitspraken gebleken dat de rechter ook andere bijkomende factoren meeweegt, namelijk:

* De geestelijke en medische toestand;
* De weersomstandigheden;
* Het zicht en licht;
* Wel of geen voorrang;
* Snelheid;
* Overige factoren, bijvoorbeeld de afstand.

Nadat de causale verdeling door de rechter is gemaakt, past deze in de meeste gevallen een billijkheidscorrectie toe. Deze billijkheidscorrectie kan ervoor zorgen dat de causale verdeling in stand blijft, vervalt, of anders wordt verdeeld. Het vereiste van de billijkheidscorrectie is niet meer dan dat de billijkheid op grond van de feiten en omstandigheden ervoor kan zorgen dat de verdeling van de schade anders wordt. Ook bij de tweede maatstaf kijkt de rechter naar een aantal factoren om de correctie uiteindelijk wel of niet toe te passen. Deze factoren zijn anders dan de factoren bij de causale verdeling. Uit de analyse zijn de volgende factoren gehaald:

* Betriebsgefahr: het gevaar dat een gemotoriseerde verkeersdeelnemer, vanwege de massa en snelheid, in het verkeer met zich meebrengt met name ten opzichte van een niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer.
* De mate van verwijtbaarheid van de gemaakte fouten.
* De ernst van de wederzijds gemaakte fouten.
* De aard en de ernst van de schade/ het letsel.
* De aard van de aansprakelijkheid.
* De draagkracht (verzekeringsplicht).
* Bijzondere omstandigheden(medische/geestelijke toestand, leeftijd etc.).

## 5.3 Resultaten van de jurisprudentieanalyse

In deze paragraaf wordende resultaten van de causale verdeling en de billijkheidscorrectie per categorie besproken.

**Categorie 1: vergoedingen van meer dan 50%**  
Eerste maatstaf causale verdeling  
De geanalyseerde uitspraken zijn verdeeld over drie categorieën. Bij de eerste categorie zijn twintig uitspraken geanalyseerd.

Uit de jurisprudentieanalyse is gebleken dat de rechter voor het bepalen van de causale verdeling in eerste instantie kijkt naar wat de verwijten zijn van de betrokken partijen. Deze verwijten vormen een doorslaggevende factor in de afweging door de rechter in elke zaak.[[52]](#footnote-52) Om de verwijten van de betrokken partijen te kunnen beoordelen, kijkt de rechter naar de feiten en omstandigheden van het verkeersongeval. In verkeerszaken zijn de feiten en omstandigheden af te leiden uit de toedracht van de zaak.

Uit de analyse is gebleken dat de verwijten van de betrokken partijen per uitspraak verschillen, omdat deze afhankelijk zijn van de opeenstapeling van feiten en omstandigheden (toedracht) die zich hebben voorgedaan. Zo is een fietser in de ene zaak verwijtbaar omdat hij niet op zijn eigen weghelft heeft gereden. In een andere zaak heeft een fietser bijvoorbeeld geen fietsverlichting gevoerd en de haaientanden op de weg genegeerd. Het is dus lastig om overeenkomsten in de verwijten te vinden, omdat elke verwijt anders is en mede afhankelijk is van de feiten en omstandigheden die de rechter als uitgangspunt van zijn beoordeling meeneemt om de uiteindelijke schadevergoeding te bepalen. Hieronder zijn twee zaken beschreven waarin de rechter de causale verdeling in de ene zaak anders verdeelt dan in de andere zaak.

***Zaak: fietser vs. bestuurder van een taxi (ECLI:NL:RBMNE:2014:1525)[[53]](#footnote-53)*** *In deze zaak heeft een verkeersongeval plaatsgevonden tussen een fietser en een bestuurder van een taxi. Het ongeval heeft plaatsgevonden op een voorrangsweg. De fietser wilde oversteken en werd vervolgens door de bestuurder van de taxi, halverwege de rijbaan, geraakt aan de achterzijde van de fiets. Als gevolg van het ongeval heeft de fietser letsel opgelopen. Ten tijde van het ongeval voerde de fietser geen verlichting en had een aantal glazen alcohol gedronken. Daarnaast bevonden zich op de weg voor de fietsoversteekplaats haaientanden die door de fietser zijn genegeerd. De bestuurder van de taxi reed ten tijde van het ongeval met een snelheid van 30 km/u. In deze zaak heeft de rechter overwogen dat de verwijten aan de zijde van de bestuurder hoger waren dan die van de fietser. De bestuurder van de taxi is verweten dat hij onvoldoende heeft geanticipeerd op het naderen van de fietsoversteekplaats. Van de bestuurder mocht deze anticipatie gevergd worden, aangezien hij een beroepsmatige weggebruiker is. De bestuurder was bekend met de plaatselijke situatie, hij wist dat er horecagelegenheden gevestigd waren rondom de plaats van het ongeval en bovendien heeft het ongeval s’ avonds plaatsgevonden. Naar aanleiding hiervan had hij zich bedacht moeten hebben dat er mogelijk (dronken) fietsers konden oversteken. De rechter heeft overwogen dat de aansprakelijkheid aan de zijde van de fietser 30% is en aan de zijde van de bestuurder van de taxi 70%.*

***Zaak: fietser vs. bestuurders van personenauto’s (ECLI:NL:RBARN:2007:BA0118)[[54]](#footnote-54)*** *In deze zaak ging het om een fietser die slingerend en met losse handen midden op de weg aan het fietsen was. In eerst instantie is de fietser in aanraking gekomen met de bestuurder van een eerste auto, waardoor hij is gevallen en op het wegdek is terechtgekomen. Vervolgens is hij aangereden door de tweede bestuurder van een andere auto, die achter de eerste auto reed. Hierdoor is de fietser ernstig gewond geraakt. In deze zaak heeft de rechter geoordeeld dat partijen in gelijke mate hebben bijgedragen aan het ontstaan van het ongeval (50%-50%). Aan de fietser is te verwijten dat hij slingerend en met losse handen op het midden van de weg fietste. Hij is zonder richting aan te geven van richting veranderd en heeft geen rekening gehouden met het achteropkomend verkeer. De bestuurders is verweten dat zij zich niet hebben aangepast aan het verkeersgedrag van de fietser. Zo hebben zij een inhaalmanoeuvre gemaakt met een hoge snelheid. Daarnaast hebben zij niet voldoende afstand gehouden met de fietser.*

Naast de verwijtbaarheidsfactor bij de gemotoriseerde- en de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers, weegt de rechter ook andere bijkomende factoren mee. Zo zijn uit de geanalyseerde uitspraken drie factoren het meest ter sprake gekomen. Dit betreffen de factoren **zicht** en **licht**, **snelheid** en **afstand** (deze laatste factor is ondergebracht onder de ‘overige factoren’). Deze factoren worden hieronder toegelicht.

Zicht en licht  
Een verkeersongeval kan door verschillende factoren ontstaan. Bijvoorbeeld wanneer een gemotoriseerde verkeersdeelnemer of een niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer (fiets) vergeet zijn verlichting te voeren. Daarnaast kan een ongeval plaatsvinden wanneer op een weg of in een straat verlichting ontbreekt, omdat een lantaarnpaal defect is. Bij een gemotoriseerde- en een niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer kan ook sprake zijn van het ontbreken van zicht. Met deze factor wordt bijvoorbeeld het inzicht in de verkeerssituatie bedoeld, maar ook wanneer het zicht op de weg slecht is.

In zeven van de twintig uitspraken zijn de factoren *zicht* en *licht* in vergelijking tot de andere bijkomende factoren het meest ter sprake gekomen.[[55]](#footnote-55) De rechter heeft deze factoren dan ook zwaar meegewogen bij het bepalen van de causale verdeling. Om deze factoren te verduidelijken, worden hieronder drie van de zeven uitspraken hieronder kort weergegeven.

***Zaak 5. Voetganger vs. bestuurder van een personenauto ECLI:NL:RBAMS:2008:BC1802[[56]](#footnote-56)****In deze zaak was de voetganger zelf ook bestuurder van een personenauto. Door een klapband is deze personenauto midden op de snelweg tot stilstand gekomen. Toen de bestuurder inmiddels als voetganger, de auto wilde verplaatsen, is de tegenpartij als bestuurder van een personenauto tegen de voetganger aangereden. Naast de verwijtbaarheidsfactor is aan de bestuurder van de personenauto (gedaagde) verweten dat hij, ondanks de verkeersituatie (op de vluchtstrook bevonden zich auto’s), zijn snelheid niet heeft aangepast. Hij heeft gezien dat een bepaalde verkeerssituatie zich afspeelde, maar heeft de aanrijding niet kunnen voorkomen. Daarnaast was er geen sprake van verlichting op de weg en ontbrak er ook verlichting van de stilstaande auto.*

***Zaak 8. Fietser vs. bestuurder van een vrachtwagen ECLI:NL:RBUTR:2009:BK7592[[57]](#footnote-57)*** *In deze zaak heeft het ongeval plaatsgevonden op een industrieterrein. Ondanks het feit dat de bestuurder van de vrachtwagen bekend was met de omgeving van het industrieterrein en het zicht vanuit zijn positie minder was, heeft hij zich voor zijn vertrek niet naar voren gebogen of gecontroleerd of niemand zich in de omgeving van zijn vrachtwagen bevond. Mede doordat hij geen zicht had op de omgeving van zijn vrachtwagen heeft hij de botsing met de fietser niet kunnen voorkomen en is de fietser beklemd geraakt en meegetrokken over het wegdek.*

***Zaak 10. Voetganger vs. bestuurder van een personenauto ECLI:NL:RBAMS:2011:BR2561[[58]](#footnote-58)****Deze zaak heeft zich afgespeeld op een kruising, waarbij een fietser schuin vanaf het ene voetpad naar het andere is overgestoken. De bestuurder van de personenauto heeft in eerste instantie de aanwezige haaientanden op de kruising opgemerkt en is gestopt om te kijken of hij kon doorrijden. Ondanks de aanwezige haaientanden heeft hij onvoldoende aandacht besteed aan het zicht en heeft hij de aanrijding met de voetganger niet kunnen voorkomen. Na zijn korte stop is de bestuurder optrekken en heeft hij te laat opgemerkt dat de voetganger aan het oversteken was.*

Uit het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de rechter bij het bepalen van de verwijtbaarheid van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer het zicht en licht meeweegt. Uit de geanalyseerde uitspraken is gebleken dat de rechter zicht en licht van groot belang acht. Dit betekent dat de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer een grote kans heeft op een volledige (in ieder geval 50%) schadevergoeding. De reden hiervan is dat slecht of geen zicht of licht de kans op een verkeersongeval kan vergroten. Kortom, als het zicht en licht van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer niet goed of niet voldoende is en dat de aanleiding was voor een verkeersongeval, blijkt in de praktijk dat rechters het ongeval wijten aan de gemotoriseerde verkeersdeelnemer. In sommige gevallen kan dit een reden zijn tot een causale verdeling in het voordeel van de niet- gemotoriseerde verkeersdeelnemer.

Snelheid  
Naast de factoren zicht en licht, speelt snelheid ook vaak een rol in de uitspraken.[[59]](#footnote-59) Met snelheid wordt bedoeld dat de gemotoriseerde verkeersdeelnemer sneller heeft gereden dan de toegestane maximumsnelheid die op de openbare weg van toepassing was. In vijf van de twintig uitspraken heeft de rechter gekeken wat de snelheid van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer was.[[60]](#footnote-60) Ter illustratie wordt hieronder een tweetal uitspraken uiteengezet.

***Zaak 1. Fietser vs. bestuurder van een personenauto ECLI:NL:*RBDOR*:2004:AU5432[[61]](#footnote-61)****In deze zaak heeft een verkeersongeval plaatsgevonden op een T-kruising, waarbij de fietser bij een rood verkeerslicht is overgestoken en daarbij is aangereden door de bestuurder van een personenauto. De T-kruising was gelegen op een voorrangsweg buiten de bebouwde kom, waar een snelheid van 80 km/u was toegestaan. In deze zaak heeft de rechter geoordeeld dat de bestuurder van de auto de T-kruising met een te hoge snelheid heeft genaderd. De bestuurder had zijn snelheid moeten aanpassen aangezien hij eerder had geconstateerd dat voor de fietser in kwestie, drie andere fietsers ook door rood licht hadden gereden.*

***Zaak 18. Voetganger vs. bestuurder van een personenauto ECLI:NL:RBOBR:2014:2894[[62]](#footnote-62)****In deze zaak is een voetganger aangereden door een bestuurder van een personenauto op een T-splitsing bij een parkeerterrein van een supermarkt. De voetganger was bij de T-splitsing aan het oversteken toen hij is aangereden door de bestuurder van een personenauto. De bestuurder reed tijdens het passeren van de T-splitsing met een snelheid van 20 km/u, welke naar het oordeel van de rechter te hoog was om een splitsing te passeren. Bovendien was het ten tijde van het ongeval regenachtig en was het wegdek nat.*

Uit bovenstaande zaken kan geconcludeerd worden dat de verwijtbaarheid van de gemotoriseerde verkeersdeelnemers bij de factor ‘snelheid’ groot is. In beide zaken hebben de gemotoriseerde verkeersdeelnemers hun snelheid niet aangepast aan de situatie op de weg. Ook deze factor nemen rechters in acht en kan de causale verdeling in het voordeel van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer worden toegepast als snelheid aan de gemotoriseerde verkeersdeelnemer toe te rekenen is.

Afstand   
Bij de factor ‘afstand’ heeft de rechter overwogen wat de afstand tussen de gemotoriseerde- en de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer was ten tijde van het verkeersongeval. Hierbij valt te denken aan de afstand bij een inhaalmanoeuvre van een van de betrokken partijen, of aan bumperkleven. Deze factor is in deze analyse ondergebracht onder het kopje ‘overige factoren’, omdat deze factor niet vaak voorkwam. In vier van de twintig uitspraken heeft de rechter de factor afstand als bijkomende factor meegewogen in het bepalen van de verwijtbaarheid.[[63]](#footnote-63) Hieruit kan worden afgeleid dat de rechter de causale verdeling in het voordeel van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer toepast als blijkt dat de gemotoriseerde verkeersdeelnemer niet of niet voldoende afstand heeft genomen, waardoor het verkeersongeval niet voorkomen had kunnen worden. Hieronder volgt een uitspraak waarin deze factor naar voren komt.

***Zaak 12. Fietser vs. bestuurder van een motorfiets ECLI:NL:RBAMS:2012:BV3838[[64]](#footnote-64)****In deze zaak was een fietser betrokken bij een verkeersongeval op een buitenweg. De buitenweg die was niet breed en had twee smalle fietsstroken aan elke zijde van de weg. De bestuurder van de motor heeft een aantal fietsers ingehaald door een ruime bocht te maken. Toen de fietser de bestuurder van de motor opmerkte, is zij ten val gekomen en door de bestuurder van de motor aangereden. De rechter heeft in deze zaak geoordeeld dat de afstand tussen de bestuurder van de motor en de fietser te klein was waardoor het ongeval heeft plaatsgevonden. Indien de bestuurder meer afstand had gehouden tijdens het inhalen, had hij de aanrijding kunnen voorkomen.*

Uit het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat afstand een essentiële factor is die rechters meewegen om de verwijtbaarheid van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer te bepalen voor de causale verdeling. Zo heeft de rechter in zaak 18[[65]](#footnote-65) bepaald dat de gemotoriseerde verkeersdeelnemer voor 90% aansprakelijk was voor het ongeval. De gemotoriseerde verkeersdeelnemer had een aanrijding kunnen voorkomen door zijn afstand goed in te schatten.

Naast de bovenstaande factoren, zicht en licht, snelheid en afstand, blijkt uit de jurisprudentie dat de rechter ook naar andere bijkomende factoren kijkt. Voorbeelden hiervan zijn de geestelijke en medische toestand, de weersomstandigheden en voorrang. Echter, zijn deze factoren voor de causale verdeling bijna tot helemaal niet voorgekomen, waardoor ze hier verder buiten beschouwing worden gelaten.

Tweede maatstaf billijkheidscorrectie  
De factoren die het meest zijn voorgekomen in de jurisprudentieanalyse worden hieronder beschreven.

De aard en ernst van de schade/het letsel  
In elf van de twintig uitspraken is de factor ‘ernst van de schade/het letsel’ naar voren gekomen.[[66]](#footnote-66) Met deze factor worden de materiële en immateriële schade bedoeld die personen als gevolg van een verkeersongeval hebben opgelopen. Met materiële schade wordt verwezen naar beschadigingen van andermans eigendom, bijvoorbeeld een kapotte fiets. Immateriële schade doelt op schade die veroorzaakt is door verdriet, de pijn en het verlies aan levensvreugde na een verkeersongeval waarbij iemand letsel heeft opgelopen.[[67]](#footnote-67) Uit de analyse van de uitspraken is gebleken dat de rechter alleen het opgelopen letsel (immateriële) heeft meegewogen bij de toepassing van de billijkheidscorrectie.

De mate van verwijtbaarheid van de gemaakte fouten en de ernst van de wederzijdse gemaakte fouten  
Deze twee factoren kunnen in de praktijk samenvallen doordat beide de verwijtbaarheid weergegeven. Beide factoren kunnen vergeleken worden met de verwijtbaarheid die de rechter meeweegt bij de causale verdeling. Verwijtbaarheid doelt op de schuld van een of beide partijen die hebben bijgedragen aan het ontstaan van het ongeval. In de meeste zaken blijkt dat de schuld van de gemotoriseerde verkeersdeelnemers meer heeft bijgedragen dan de schuld van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer. Ook voor deze factoren geldt dat deze in elf van de twintig uitspraken zijn voorgekomen.[[68]](#footnote-68) Ter illustratie volgt hieronder een van de geanalyseerde uitspraken waarbij de rechter op basis van de causale verdeling heeft bepaald dat partijen in gelijke mate hebben bijgedragen aan het ongeval. Hierbij werd overwogen de schade volledig ten laste kwam aan de gemotoriseerde verkeersdeelnemer.

***Zaak 2. Fietser vs. bestuurder van een motor ECLI:NL:RBLEE:2006:AY8655[[69]](#footnote-69)****Er heeft een aanrijding plaatsgevonden tussen een fietser en de bestuurder van een motor. Toen de fietser van weghelft is veranderd, heeft bestuurder van de motor niet goed opgelet en is er een botsing ontstaan. Beide partijen hebben volgens de rechter in gelijke mate bijgedragen aan het ontstaan van het ongeval. De rechter heeft bij de toepassing van de billijkheidscorrectie overwogen dat de schuld van de bestuurder groter is dan die van de fietser. Toen de fietser van richting is veranderd, heeft hij zijn hand uitgestoken. De bestuurder van de motor heeft hierop niet gereageerd, waarna de aanrijding heeft plaatsgevonden. Hierdoor is de bestuurder van de motor als eisende partij geheel aansprakelijk geacht.*

Bijzondere omstandigheden – leeftijdsfactor  
In zes van de twintig geanalyseerde uitspraken heeft de rechter bij het toepassen van de billijkheidscorrectie de factor leeftijd van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer meewogen.[[70]](#footnote-70) Zo heeft de rechtbank Amsterdam in een zaak waarin een verkeersongeval heeft plaatsgevonden tussen een hoogbejaarde voetganger en een bestuurder van een auto overwogen dat de voetganger een volledige schadevergoeding moest ontvangen.[[71]](#footnote-71) De rechter heeft het billijk geacht om de voetganger een volledige schadevergoeding toe te kennen, omdat de voetganger een hoogbejaarde en dus een kwetsbare verkeersdeelnemer was. In een andere zaak heeft de rechter ook gekeken wat de leeftijd van de fietser in kwestie was en deze meegewogen in het toepassen van de billijkheidscorrectie.[[72]](#footnote-72) In deze zaak was de fietser nog maar achttien jaar. Hij kreeg als gevolg van het verkeersongeval een ingrijpende beperking. De fietser was niet meer in staat om zijn linkerarm te gebruiken. Ook in deze zaak heeft de rechter een volledige schadevergoeding toegekend.

Draagkracht   
In vijf van de twintig uitspraken is de factor ‘draagkracht’ naar voren gekomen.[[73]](#footnote-73) Hiermee wordt de verzekeringsposities van de betrokken partijen bedoeld. Uit de analyse is gebleken dat de rechter bij het toekennen van de billijkheidscorrectie heeft gekeken of partijen een aansprakelijkheidsverzekering hebben. Bovendien worden de gemotoriseerde verkeersdeelnemers als gedaagde partij meestal vertegenwoordigd door een raadsman van de betreffende verzekering. In de meeste zaken is dan ook een hoge billijkheidscorrectie toegepast, omdat de rechter heeft waargenomen dat de gemotoriseerde verkeersdeelnemer verzekerd was tegen de aansprakelijkheid. Deze hoge billijkheidscorrectie bestond in drie van de vijf zaken uit 100% en in twee zaken uit 75% en 90%.[[74]](#footnote-74)

De rechter past de billijkheidscorrectie in het voordeel van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer wanneer er sprake is van verwijtbaarheid (het gaat dan om de mate van verwijtbaarheid en de ernst van de wederzijdse gemaakte fouten) van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer. Ook speelt de draagkracht van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer een rol. Uit de uitspraken is gebleken dat rechters overwegen een volledige schadevergoeding toe te kennen als blijkt dat de gemotoriseerde verkeersdeelnemer verzekerd is tegen de aansprakelijkheid. Verder zijn ernst van het letsel en de leeftijd van de niet- gemotoriseerde verkeersdeelnemers voor de rechter van belang en worden derhalve meegewogen bij het toepassen van de billijkheidscorrectie. Wederom kent de rechter in veel zaken een hoge schadevergoeding toe.[[75]](#footnote-75)

Naast de bovenstaande factoren zijn factoren als Betriebsgefahr en de aard van de aansprakelijkheid ook door de rechter benoemd. Echter zijn, deze factoren bijna tot helemaal niet voorgekomen in de geanalyseerde uitspraken en zijn ze in dit onderzoek buiten beschouwing gelaten.

**Categorie 2: vergoedingen van maximaal 50%**Eerste maatstaf causale verdeling  
Bij de tweede categorie zijn tien uitspraken geanalyseerd. Net als bij de eerste categorie is bij de causale verdeling gekeken naar de verwijten van beide betrokken partijen en daarnaast ook naar dezelfde bijkomende factoren als in categorie 1.

Verwijten   
De hoofdfactor ‘verwijt’ is net als bij de eerste categorie een doorslaggevende factor in de tweede categorie. Ook binnen de tien geanalyseerde zaken van deze categorie heeft de rechter gekeken naar de verwijten en deze meegewogen bij het bepalen van de causale verdeling. In zeven van de tien uitspraken is deze factor naar voren gekomen.[[76]](#footnote-76) De factor ‘verwijt’ is in drie van de tien zaken niet meegewogen bij het bepalen van de causale verdeling.[[77]](#footnote-77) Dit heeft te maken met het feit dat de rechter in deze zaken geen causale verdeling heeft gemaakt. In deze zaken waren partijen het bijvoorbeeld oneens over de toedracht van de zaak, hebben ze geen bewijs kunnen aanleveren over de toedracht van de zaak, of hebben ze de toedracht van de zaak niet goed kunnen onderbouwen. Toch is bij de causale verdeling 50% schadevergoeding toegekend aan de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer in verband met de 50%-regeling. In drie zaken is duidelijk naar voren gekomen dat aan de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer op basis van de causale verdeling, een groter verwijt kan worden gedaan dan aan de gemotoriseerde verkeersdeelnemer. Deze situatie is voorgekomen in zaken 2,6 en 8.[[78]](#footnote-78) Ondanks de grotere mate van verwijtbaarheid aan de zijde van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer, heeft de rechter op grond van de causale verdeling een schadevergoeding van 50% toegekend aan de niet- gemotoriseerde verkeersdeelnemer. Ook in deze gevallen was de 50%-regeling van toepassing.

Zicht en licht  
In twee van de tien uitspraken zijn zicht en licht meegewogen in het bepalen van de causale verdeling.[[79]](#footnote-79) In zaak 1 ging het om een verkeersongeval tussen een fietser en een bestuurder van een personenauto. De rechter heeft in deze zaak overwogen dat beide partijen in gelijke mate hebben bijgedragen aan het ontstaan van het ongeval. Tijdens het ongeval was het slecht weer en de verlichting op de weg was slecht, omdat er sprake was van een defecte lantaarnpaal. Tevens voerde de fietser geen verlichting. Aangezien het ongeval heeft plaatsgevonden op een kruising, heeft de bestuurder van de personenauto tijdig zicht gehad omdat een andere auto voor hem was opgetrokken en de kruising voor hem zichtbaar was.   
In zaak 6 heeft een verkeersongeval plaatsgevonden tussen een fietser en een bestuurder van een motor. In deze zaak was het schuldaandeel van de fietser groter dan van de bestuurder van de motor. De rechter heeft overwogen dat de verkeersituatie door de fietser niet goed is ingeschat. Voor de fietser vormde de verkeersituatie geen belemmering om de bestuurder van de motor niet te horen of zien aankomen.

Snelheid  
In drie van de tien uitspraken heeft snelheid een belangrijke rol gespeeld in de causale verdeling.[[80]](#footnote-80) In de eerste zaak ging het om een verkeersongeval tussen een tram en een fietser. De rechter overwoog dat de betrokken partijen in gelijke mate hadden bijgedragen aan het ontstaan van het ongeval. De bestuurder van de tram is verweten dat hij zijn snelheid tijdens het drukke spitsuur niet heeft aangepast, hierdoor heeft hij niet tijdig kunnen remmen. In de tweede en derde zaak is de snelheid een belangrijke factor geweest die de rechter heeft meegewogen voor het bepalen van de causale verdeling. In de tweede zaak heeft de rechter overwogen dat uit de toedracht van de zaak is gebleken dat de snelheid van de bestuurder van de auto enige invloed heeft gehad op de veroorzaking van de schade. In de laatste zaak heeft de rechter geoordeeld dat de bestuurder van de auto haar snelheid had moeten verminderen bij het naderen van de leider van de militaire colonne die uit het voertuig was gestapt. Ook in de tweede en derde zaak heeft de rechter overwogen dat partijen in gelijke mate hebben bijgedragen aan het ontstaan van het ongeval.

Voorrang   
In tegenstelling tot de eerste categorie is bij deze categorie voorrang in twee van de tien uitspraken voorgekomen.[[81]](#footnote-81) In de eerste uitspraak heeft de fietser geen voorrang verleend aan de bestuurder van de taxi, hoewel hij daartoe wel verplicht was. Indien de fietser voorrang had verleend, had hij de aanrijding kunnen voorkomen. Mede vanwege het niet verlenen van voorrang, heeft de rechter in deze zaak de fietser op basis van de causaliteit, voor 80% aansprakelijk gesteld. In de tweede zaak ging het om een aanrijding tussen de fietser en de bestuurder van een tram. Op basis van de causaliteit heeft de rechter overwogen dat partijen in gelijke mate hebben bijgedragen aan het ontstaan van het ongeval. De fietser had de aanrijding kunnen voorkomen als hij voorrang had verleend. Hij is de trambaan gaan oversteken zonder voorrang te verlenen aan de trambestuurder.

De factoren afstand en weersomstandigheden zijn beide in een van de tien uitspraken voorgekomen.[[82]](#footnote-82) De factor medische en geestelijke toestand is binnen deze categorie helemaal niet voorgekomen. Op deze factoren wordt verder niet ingegaan, omdat ze bijna tot helemaal niet zijn voorgekomen.

Vergelijking causale verdeling van categorie 1 en 2  
In beide categorieën komen de bijkomende factoren zicht, licht en snelheid het meeste voor in de uitspraken. Dit geldt ook voor de hoofdfactor ‘verwijt’. Echter blijkt dat in de tweede categorie de hoofdfactor verwijt aan de zijde van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer groter is dan de eerste categorie.[[83]](#footnote-83) In de eerste categorie zijn de verwijten juist aan de zijde van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer groter of zijn de verwijten van beide partijen gelijk. Dit is ook gebleken uit de verdeling waarbij de rechter heeft overwogen dat partijen in gelijke mate (50%-50%) hebben bijgedragen aan het ontstaan van het ongeval.[[84]](#footnote-84) Voor de factoren zicht, licht en snelheid geldt dat deze in de eerste categorie zijn toegerekend aan de zijde van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer. In de tweede categorie zijn deze factoren toegerekend aan de zijde van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer. De factor afstand, die in de tweede categorie niet is voorgekomen, is wederom toe te schrijven aan de zijde van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer. De factor voorrang, die in de eerste categorie niet is voorgekomen, is te verwijten aan de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer. Hieruit blijkt dat de gemotoriseerde verkeersdeelnemer in categorie 1 meer te verwijten valt en dat in categorie 2 de niet- gemotoriseerde verkeersdeelnemer meer te verwijten valt.

Tweede maatstaf billijkheidscorrectie   
Uit de analyse van de uitspraken is gebleken dat de rechter bij geen enkele zaak aanleiding heeft gezien om de billijkheidscorrectie toe te passen. Dit heeft te maken met:

1. De 50%-regeling. Ondanks de eigen schuld van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer heeft de rechter 50% toegekend aan de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer en heeft deze vergoeding dan ook in stand gehouden.
2. De verwijten die aan beide partijen kunnen worden gemaakt. De betrokken partijen hebben in gelijke mate bijgedragen aan het ontstaan van het ongeval.
3. Er was geen sprake van de factoren die voor toepassing van de billijkheidscorrectie worden meegewogen tijdens het verkeersongeval.
4. De betrokken partijen hebben geen bewijs kunnen leveren over de toedracht van de zaak of de toedracht was niet voldoende onderbouwd.
5. De erkenning van de aansprakelijkheid door de gemotoriseerde verkeersdeelnemer.

Vergelijking billijkheidscorrectie categorie 1 en 2  
In vergelijking met de tweede categorie is de billijkheidscorrectie in de eerste categorie in bijna alle zaken toegepast. In de eerste categorie is het vooral de billijkheidscorrectie geweest waarbij de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer een vergoeding van meer dan 50% toegekend heeft gekregen. In zes van de twintig uitspraken heeft de niet-gemotoriseerde op grond van de billijkheid (gelet op de factoren ‘mate verwijtbaarheid’, ‘ernst van de wederzijdse gemaakte fouten’, ‘draagkracht’,’ letsel’ en ‘leeftijd’) een volledige schadevergoeding ontvangen, nadat bij de causale verdeling is gebleken dat er sprake was van eigen schuld bij de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer. In de overige zaken heeft de billijkheidscorrectie ervoor gezorgd dat de schadevergoeding in stand bleef of dat deze hoger werd dan de causale verdeling. Deze vergoedingen zijn terug te vinden in de tabellen.[[85]](#footnote-85)

**Categorie 3: vergoedingen van minder dan 50%**  
Eerste maatstaf causale verdeling  
Bij deze laatste categorie is wederom naar dezelfde factoren gekeken als bij de eerste en tweede categorie. Uit de analyse is gebleken dat in drie van de vijf zaken sprake was van opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid.[[86]](#footnote-86) De causale verdeling is hierdoor ten nadele van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer toegepast. In de overige twee zaken was er geen sprake van opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid, maar was het verwijt aan de zijde van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer groter dan die van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer.[[87]](#footnote-87) Dat de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer ondanks de eigen schuld geen 50% heeft ontvangen, heeft te maken met het feit dat de 50%-regeling alleen van toepassing is indien er geen sprake is van overmacht aan de zijde van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer of dat er geen sprake is van opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid aan de zijde van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer. Echter was in de drie zaken hiervan wel sprake. Opvallend is dat in de overige twee zaken ook geen 50% is toegekend. In deze zaken was er ten slotte geen sprake van opzet, of aan opzet grenzende roekeloosheid, of overmacht. De 50%-regeling kan in deze gevallen wel worden toegepast, ook al is het verwijt van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers groter dan die van de gemotoriseerde verkeersdeelnemers. Deze twee gevallen laten zien dat in de praktijk anders wordt omgegaan dan de theorie daadwerkelijk beschrijft over het toekennen van de schadevergoeding op basis van de 50%-regeling. De bijkomende factoren zijn in deze categorie bijna tot helemaal niet voorgekomen. Daarom worden deze factoren verder buiten beschouwing gelaten.

Vergelijking causale verdeling categorieën  
In tegenstelling tot de categorieën 1 en 2 komen de bijkomende factoren in de derde categorie nauwelijks tot niet voor. De vergelijking op basis van de hoofdfactor ‘verwijt’ kan wel worden gemaakt. In categorie 2 en 3 komt verwijt aan de zijde van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer vaker voor dan aan de zijde van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer. In de eerste categorie is juist gebleken dat deze hoofdfactor bij beide verkeersdeelnemers gelijk is of aan de zijde van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer kleiner is.

Wat vooral in de laatste categorie naar voren is gekomen, is dat aan de zijde van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer sprake was van opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid. Opvallend is ook dat in twee zaken de rechter geen 50%-regeling heeft toegepast, waarvan eigenlijk wel sprake moest zijn omdat in categorie twee de verwijten aan de zijde van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers ook groter waren en de 50%-regeling echter kan worden toegepast.

Tweede maatstaf billijkheidscorrectie   
Binnen deze categorie heeft de rechter vanwege de aanwezigheid van opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid geen aanleiding gezien om de billijkheidscorrectie toe te passen. In de overige twee zaken heeft de rechter ook geen billijkheidscorrectie toegepast aangezien hij heeft overwogen dat daar geen plaats voor was.

In drie van de vijf zaken was er sprake van opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid. Zo heeft de voetganger in de eerste zaak de bestuurder van de personenauto bedreigd door hem te blijven benaderen. Hierdoor kwam de bestuurder klem te zitten in een hoek, waarna hij vooruit reed en de voetganger heeft aangereden.[[88]](#footnote-88) In de tweede zaak had de fietser zich aan opzet grenzend roekeloos gedragen door over te steken op een plaats die geen officiële oversteekplaats was en daarbij over te steken zonder te kijken of er verkeer aankwam. Tevens was hij ook onder invloed van alcohol.[[89]](#footnote-89) In de derde zaak heeft de fietser aan opzet grenzende roekeloze gedragingen vertoond door geen voorrang te verlenen, onoverzichtelijk de kruising op te rijden en zijn snelheid niet aan te passen.[[90]](#footnote-90) In de overige twee zaken heeft de rechter overwogen dat het verwijt van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer in een grotere mate heeft bijgedragen aan het ontstaan van het ongeval.

Vergelijking billijkheidscorrectie categorieën  
Wederom is in vergelijking met de eerste categorie de billijkheidscorrectie, net als in de tweede categorie, in geen van de vijf uitspraken toegepast. In vergelijking tot de tweede categorie heeft de rechter in verband met opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid de correctie niet toegepast, of overwogen dat er geen plaats was voor een correctie.

Overmacht  
Hoewel partijen zich hebben beroept op overmacht, heeft de rechter in de 35 uitspraken niet geoordeeld over overmacht. Uit de uitspraken is gebleken dat de rechter hiertoe geen reden heeft gezien.

# Hoofdstuk 6. Conclusie

In dit hoofdstuk wordt de conclusie van dit onderzoek beschreven en wordt de centrale vraag beantwoord. De centrale vraag is beantwoord met behulp van de theorie en de jurisprudentieanalyse. De centrale vraag luidde:

*‘’Welk advies kan Randstad Letselschade en Advies cliënten geven met betrekking tot de causaliteitsverdeling en billijkheidscorrectie die ten voordele van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers bij eigen schuld bij verkeersongevallen wordt toegepast blijkens jurisprudentie’’?*

Uit de literatuur is gebleken dat de aansprakelijkheid van een verkeersongeval tussen een gemotoriseerde- en een niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer wordt beoordeeld op grond van art. 185 Wvw. Op basis van dit artikel wordt de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer als zwakke verkeersdeelnemer beschermd en is de gemotoriseerde verkeersdeelnemer als sterke verkeersdeelnemer aansprakelijk. De opgelopen schade van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer moet door de gemotoriseerde verkeersdeelnemer vergoed worden. Een verkeersongeval kan mede ontstaan door de eigen schuld van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer. In zo’n geval is niet alleen de gemotoriseerde verkeersdeelnemer aansprakelijk, maar heeft ook de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer door zijn verkeershandeling het verkeersongeval en de daaruit voortvloeiende schade veroorzaakt. Er wordt dan gesproken van de eigen schuld die in art. 6:101 BW is opgenomen en waar de gemotoriseerde verkeersdeelnemer zich op kan beroepen. Voor het bepalen van de eigen schuld moeten op grond van art. 6:101 BW de causale verdeling en de billijkheidscorrectie worden toegepast. De causale verdeling bepaalt in hoeverre de betrokken partijen hebben bijgedragen aan het ontstaan van het ongeval en de billijkheidscorrectie kan deze verdeling in stand laten, anders verdelen, of laten vervallen. Ten aanzien van de eigen schuld zijn in de jurisprudentie een twee gestandaardiseerde regelingen omtrent vergoedingen ontwikkeld. Dit zijn de 100%- en 50%-regeling. Dit onderzoek is slechts gericht op de 50%-regeling. Ondanks eigen schuld ontvangt een niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer op grond van de 50%-regeling in ieder geval 50% van de totale schadevergoeding, tenzij er sprake is van overmacht aan de zijde van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer, of als er sprake is van opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid aan de zijde van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer.

Om Randstad een advies te kunnen geven zijn 35 uitspraken geanalyseerd. Hierbij is onderzocht wanneer de rechter de causale verdeling en de billijkheidscorrectie in het voordeel van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer toepast bij eigen schuld. De 35 uitspraken zijn onderverdeeld in drie categorieën: vergoedingen van meer dan 50%, vergoedingen van maximaal 50% en vergoedingen van minder dan 50%. Er is naar verschillende factoren gekeken om te kijken hoe de rechter de causale verdeling en de billijkheidscorrectie ten voordele van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer heeft toegepast.

Ten aanzien van de causale verdeling is gebleken dat de hoofdfactor ‘verwijt’ in de eerste categorie aan de zijde van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer hoger is dan bij de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer. Ook is gebleken dat bijkomende factoren zoals zicht en licht, snelheid en afstand aan de zijde van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer toe te rekenen zijn en kunnen leiden tot een verkeersongeval. Op basis van de hoofdfactor verwijt en deze bijkomende factoren heeft de rechter de causale verdeling in de eerste categorie dan ook in het voordeel van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer toegepast. De hoofdfactor verwijt en de bijkomende factoren zoals zicht, licht snelheid en voorrang waren in de tweede categorie juist weer toe te rekenen aan de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer. Deze factoren hebben zich dus voorgedaan aan de zijde van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer waardoor de schadevergoeding op 50% is vastgesteld. De 50%-regeling is daarnaast, ondanks de eigen schuld, in de tweede categorie vooral een uitkomst geweest voor de rechter om aan de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer maximaal 50% te vergoeden. In de laatste categorie is de causale verdeling in het nadeel van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer toegepast. Dit had te maken met de aanwezigheid van opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid bij de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer.

Rechters overwegen de causale verdeling in het voordeel van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer toe te passen als blijkt dat de verwijtbaarheid van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer kleiner is dan de verwijtbaarheid van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer en wanneer de bijkomende factoren( afstand, snelheid, het hebben van zicht of het voeren van licht niet aan hem toe te rekenen zijn.

Ten aanzien van de billijkheidscorrectie is uit de jurisprudentieanalyse gebleken dat de rechter kijkt naar wat het verwijt was van de betrokken partijen. Zo is in de eerste categorie gebleken dat het verwijt aan de zijde van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer kleiner was dan het verwijt van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer. Doorslaggevende factoren voor een hoge billijkheidscorrectie, dus meer dan 50%, zijn het opgelopen letsel bij de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer en de leeftijd van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer. Daarnaast speelt de draagkracht van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer ook een rol. Is deze verzekerd tegen de aansprakelijkheid, dan wordt de billijkheidscorrectie in het voordeel van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer toegepast. In de tweede en derde categorie heeft de rechter in bijna alle zaken geen billijkheidscorrectie toegepast. Redenen hiervoor zijn dat de verwijten aan de zijde van beide partijen gelijk waren, de 50%-regeling van toepassing was, de aansprakelijkheid door de gemotoriseerde verkeersdeelnemer is erkend, er niet voldoende bewijs over de toedracht van de zaak was geleverd of dat er sprake was van opzet, of aan opzet grenzende roekeloosheid. Deze redenen hebben ertoe geleid dat rechters de billijkheidscorrectie in het nadeel van de niet- gemotoriseerde verkeersdeelnemer toepassen of een vergoeding van maximaal 50% toekennen.

**Doelstelling en bruikbaarheid onderzoek**De doelstelling van dit onderzoek was om de opdrachtgever inzicht te verschaffen in de causaliteitsverdeling en de billijkheidscorrectie die de rechter in het voordeel van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers toepast bij toerekening van de eigen schuld in de zin van artikel 6:101 BW. Van elke geanalyseerde uitspraak is een overzichtelijke samenvatting gemaakt waarin punten zijn opgenomen die de rechter heeft meegewogen in zijn beoordeling over de causale verdeling en de billijkheidscorrectie. Tevens zijn de factoren van de causale verdeling en de billijkheidscorrectie opgenomen in tabellen. Aan de hand van de samenvattingen en tabellen kan Randstad cliënten adviseren over de haalbaarheid van een zaak omtrent de schadevergoeding bij een verkeersongeval.

# Hoofdstuk 7. Aanbevelingen

In dit hoofdstuk worden de aanbevelingen naar aanleiding van de conclusie beschreven. Als opdrachtgever van dit onderzoek wil Randstad graag weten wanneer de rechter de causale verdeling en de billijkheidscorrectie bij eigen schuld in het voordeel van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer toepast. Aan de hand van dit onderzoek streven zij ernaar om een volledige dan wel een maximaal haalbare schadevergoeding voor hun cliënten te ontvangen.

In dit onderzoek is naar voren gekomen dat de rechter bij het bepalen van de causale verdeling en de billijkheidscorrectie bij een verkeersongeval in eerste instantie kijkt naar de factor verwijt. Voor de rechter is dit een doorslaggevende factor om de schadevergoeding te bepalen. Het is daarom van belang dat Randstad bij de zaken die zij momenteel in behandeling hebben en bij nieuw aangemelde zaken, weet in welke mate hun cliënt heeft bijgedragen aan het ontstaan van het ongeval. De cliënt moet eerlijk aangegeven of hij mede schuldig is aan het ontstaan van het ongeval of juist niet. Voor de causale verdeling is het van belang dat Randstad bij de cliënt achterhaalt of er sprake is van bijkomende factoren die toe te rekenen zijn aan de zijde van de cliënt en of deze factoren hebben bijgedragen aan het ontstaan van het verkeersongeval. Dit kunnen zij doen door de toedracht van de zaak te bestuderen. Hoe was de situatie ten tijde van het ongeval? Heeft de cliënt wel of geen voorrang verleend? Heeft de cliënt wel fietsverlichting gevoerd? Was er een officiële oversteekplaats? Er mag geen sprake zijn van opzettelijke of daaraan grenzende roekeloze gedragingen. Voor de billijkheidscorrectie zijn belangrijke factoren het eventuele opgelopen letsel bij de cliënt en de leeftijd van de cliënt. Daarnaast moet Randstad weten of de wederpartij, als gemotoriseerde verkeersdeelnemer verzekerd is tegen de aansprakelijkheid, omdat de rechter deze factor in acht neemt bij het toekennen van een hoge schadevergoeding (meer dan 50%).

Aangezien de cliënten van Randstad geen of weinig kennis hebben van het verzekerings- en aansprakelijkheidsrecht en Randstad een intercultureel juridisch adviesbureau is, is het interessant en van belang dat cliënten weten hoe de wetgeving omtrent een verkeersongeval geregeld is en wat hun positie hierin is. Zo kan Randstad haar cliënten voorzien van juridische informatie (voorlichting) over dit onderwerp.

Ten slotte kan Randstad bij de voorgelegde zaken en zaken die zij in de toekomst behandelen, gebruik maken van de overzichten (samenvattingen en tabellen).Deze overzichten kunnen zij gebruiken als leidraad en om de zaken mee te vergelijken om een advies te geven of de zaken inzichtelijker maken(gevalsvergelijking).

# Hoofdstuk 8. Literatuurlijst

#### Boeken

**Asser/Hartkamp & Sieburgh 6-II 2013**Asser/ Hartkamp & Sieburgh, *De verbintenis in het algemeen, tweede gedeelte,* Deventer: Kluwer 2013.

**A.L.M. Keirse en R.H.C Jongeneel 2013**A.L.M. Keirse en R.H.C. Jongeneel, *Eigen schuld en mede-aansprakelijkheid*, Deventer: Kluwer 2013.

**Lubach 2005**R.D. Lubach, *Aansprakelijkheid voor zelfstandige hulppersonen. Over de achtergrond, reikwijdte en toepassing van art. 6:171 BW*, Deventer: Kluwer 2005.

**Spier e.a. 2012**J.Spier e.a., *Verbintenissen uit de wet en Schadevergoeding*, Deventer: Kluwer 2012.

Vaktijdschriften

**Dekker 2013**

M. Dekker, ‘Spoorboekje art. 185 Wvw’, *Verbond van Verzekeraars* 2013, p.2-4

Parlementaire stukken

*Kamerstukken II* 1990/1991, 22030, nr.3.

Jurisprudentielijst

*Hoge Raad*  
HR 4 februari 1916, NJ 1916, 450 *(HIJSM/Morré)*HR 4 juli 1937, NJ 1937, 489HR 30 juni 1978, NJ 1978, 685 *(Ebela Dillema)*HR 20 februari 1987, NJ 1987, 483 *(Marcel Woestenburg)*HR 1 juni 1990, NJ 1991, 720 *(Ingrid Kolkman)*HR 21 mei 1991, NJ 1991, 721 *(Marbeth van Uitregt)*HR 21 mei 1992, NJ 1992, 526HR 28 februari 1992, NJ 1993, 566 *(Iza Vrerink)*HR 24 december 1993, NJ 1995, 236 (Anja Kellenaers)  
HR 10 november 2000, NJ 2000, 718HR 20 maart 2007, NJ 2008, 64

*Gerechtshof*Hof Arnhem 26 september 2006, ECLI:NL:GHARN:2007:BB9011  
Hof Amsterdam, 22 december 2009, ECLI:NL:HR:2010:BM9410

Hof ‘s-Gravenhage 21 september 2010, ECLI:NL:GHSGR:2010:BN8478  
Hof Amsterdam 21 juni 2011, ECLI:NL:GHAMS:2011:BR2589  
Hof Arnhem-Leeuwarden 20 januari 2015, ECLI:NL:GHARL:2015:335  
  
*Rechtbank*Rb Leeuwarden 18 april 2001 ECLI:NL:RBLEE:2001:AB1483  
Rb. Arnhem 21 mei 2003, ECLI:NL:RBARN:2003:AH8825  
Rb Zwolle- Lelystad 6 oktober 2004, ECLI:NL:RBZLY:2004:AR4731  
Rb Dordrecht 15 december 2004, ECLI:NL:RBDOR:2004:AU5432  
Rb Alkmaar 6 april 2005, ECLI:NL:RBALK:2005:AT8837  
Rb Leeuwarden 28 juni 2006, ECLI:NL:RBLEE:2006:AY8655   
Rb Amsterdam 19 oktober 2006, ECLI:NL:RBAMS:2006:AZ0409  
Rb Arnhem 14 februari 2007, ECLI:NL:RBARN:2007:BA0118  
Rb Amsterdam 14 januari 2008, ECLI:NL:RBAMS:2008:BC1802  
Rb Zutphen 12 november 2009, ECLI:NL:RBZUT:2009:BK4223  
Rb Utrecht 23 december 2009, ECLI:NL:RBUTR:2009:BK7592  
Rb Rotterdam 7 juli 2010, ECLI:NL:RBROT:2010:BN4534  
Rb Utrecht 30 augustus 2010, ECLI:NL:RBUTR:2010:BN5518  
Rb Arnhem 2 januari 2012, ECLI:NL:RBARN:2012:3824  
Rb Amsterdam 18 januari 2012, ECLI:NL:RBAMS:2012:BV3838  
Rb. Almelo 15 februari 2012, ECLI:NL:RBALM:2012:BV6453  
Rb Rotterdam 14 maart 2012, ECLI:NL:RBROT:2012:BV9560  
Rb Arnhem 18 juli 2012, ECLI:NL:RBARN:2012:BX4499  
Rb Gelderland 13 augustus 2013, ECLI:NL:RBGEL:2013:4729  
Rb Gelderland 10 september 2013, ECLI:NL:RBGEL:2013:4791   
Rb Zeeland- West-Brabant 9 oktober 2013, ECLI:NL:RBZWB:2013:11345  
Rb Zeeland-West- Brabant 4 december 2013, ECLI:NL:RZWB:2013:11289  
Rb Midden-Nederland 9 april 2014, ECLI:NL:RBMNE:2014:1525  
Rb Den Haag 15 januari 2014, ECLI:NL:RBDHA:2014:352   
Rb. Rotterdam 12 maart 2014, ECLI:NL:RBROT:2014:1919  
Rb Oost- Brabant 17 april 2014, ECLI:NL:RBOBR:2014:1977  
Rb Oost-Brabant 21 mei 2014, ECLI:NL:RBOBR:2014:2894   
Rb Amsterdam 4 december 2014, ECLI:NL:RBAMS:2014:8085  
Rb Gelderland 25 februari 2015, ECLI:NL:RBGEL:2015:1227  
Rb Midden-Nederland 20 april 2016, ECLI:NL:RBMNE:2016:2610

1. HR 28 februari 1992, *NJ 1993, 566*;HR 24 december 1993, *NJ 1995, 236* [↑](#footnote-ref-1)
2. Spier e.a. 2012 p. 5 [↑](#footnote-ref-2)
3. Spier e.a. 2012 p. 6 [↑](#footnote-ref-3)
4. Spier e.a. 2012 p. 2 [↑](#footnote-ref-4)
5. Spier e.a. 2012 p. 21 [↑](#footnote-ref-5)
6. Spier e.a. 2012 p. 22 [↑](#footnote-ref-6)
7. Spier e.a. 2012 p. 71 [↑](#footnote-ref-7)
8. Spier e.a. 2012 p. 80 [↑](#footnote-ref-8)
9. Spier e.a. 2012 p. 161 [↑](#footnote-ref-9)
10. Spier e.a. 2012 p. 161 [↑](#footnote-ref-10)
11. MvT, Kamerstukken II 1990/1991, 22 030, nr. 3, p.4 [↑](#footnote-ref-11)
12. MvT, Kamerstukken II 1990/1991, 22 030, nr. 3, p.5 [↑](#footnote-ref-12)
13. Lubach 2005, p.54 en 55 [↑](#footnote-ref-13)
14. Lubach 2005, p.54 en 55 [↑](#footnote-ref-14)
15. HR 4 juli 1937, *NJ 1937, 489* [↑](#footnote-ref-15)
16. In de praktijk wordt risicoaansprakelijkheid ook kwalitatief aansprakelijkheid genoemd [↑](#footnote-ref-16)
17. Spier e.a. 2012, p. 162 en 163 [↑](#footnote-ref-17)
18. M. Dekker, ‘Spoorboekje art. 185 Wvw’, *Verbond van Verzekeraars* 2013, p.2 [↑](#footnote-ref-18)
19. Keirse en Jongeneel 2013, p. 4 [↑](#footnote-ref-19)
20. HR 4 februari 1916, *NJ 1916, 450*  [↑](#footnote-ref-20)
21. Keirse en Jongeneel 2013, p.5 [↑](#footnote-ref-21)
22. Keirse en Jongeneel 2013, p. 5 [↑](#footnote-ref-22)
23. M. Dekker’ Spoorboekje art. 185 Wvw’, *Verbond van Verzekeraars* 2013, p.2-3 [↑](#footnote-ref-23)
24. Keirse en Jongeneel 2013, p.19 [↑](#footnote-ref-24)
25. Keirse en Jongeneel 2013, p. 18 en 19 [↑](#footnote-ref-25)
26. Keirse en Jongeneel 2013, p. 24 [↑](#footnote-ref-26)
27. Keirse en Jongeneel 2013, p. 107 [↑](#footnote-ref-27)
28. Keirse en Jongeneel 2013, p. 108 en 109 [↑](#footnote-ref-28)
29. Keirse en Jongeneel 2013, p. 111 [↑](#footnote-ref-29)
30. HR 30 juni 1978, *NJ 1978, 685* [↑](#footnote-ref-30)
31. Keirse en Jongeneel 2013, p. 119 [↑](#footnote-ref-31)
32. HR 20 februari 1987, *NJ 1987, 483* [↑](#footnote-ref-32)
33. Keirse en Jongeneel 2013, p. 119 [↑](#footnote-ref-33)
34. HR 1 juni 1990, *NJ 1991, 720* [↑](#footnote-ref-34)
35. Keirse en Jongeneel 2013, p. 120 [↑](#footnote-ref-35)
36. HR 31 mei 1991, *NJ 1991, 721*  [↑](#footnote-ref-36)
37. Spier e.a. 2012, p. 164 [↑](#footnote-ref-37)
38. HR 20 maart 2007, *NJ 2008, 64* [↑](#footnote-ref-38)
39. Spier e.a. 2012 p. 169 [↑](#footnote-ref-39)
40. HR 21 mei 1992, *NJ 1992, 526* [↑](#footnote-ref-40)
41. Spier e.a. 2012 p. 165 [↑](#footnote-ref-41)
42. M. Dekker,’ Spoorboekje art. 185 Wvw’ *Verbond van Verzekeraars* 2013, p. 2 [↑](#footnote-ref-42)
43. HR 28 februari 1992, NJ 1993, 566 [↑](#footnote-ref-43)
44. HR 1 juni 1990, *NJ 1991, 720*; HR 31 mei 1991, *NJ 1991,721* [↑](#footnote-ref-44)
45. Spier e.a. 2012, p. 166 [↑](#footnote-ref-45)
46. HR 10 november 2000, *NJ 2000, 718* [↑](#footnote-ref-46)
47. HR 28 februari 1992, *NJ 1993, 566* [↑](#footnote-ref-47)
48. HR 24 december 1993, *NJ 1995, 236* [↑](#footnote-ref-48)
49. Asser/Hartkamp & Sieburgh 6-II, p. 117 en Spier e.a.2012, p. 168; HR 24 december 1993, NJ, 1995, 236 [↑](#footnote-ref-49)
50. Asser/Hartkamp & Sieburgh 6-II, p. 118 en Spier, e.a. 2012, p. 168 [↑](#footnote-ref-50)
51. Bijlage I, II en III [↑](#footnote-ref-51)
52. Bijlage I [↑](#footnote-ref-52)
53. Bijlage I, zaak 16 [↑](#footnote-ref-53)
54. Bijlage I, zaak 4 [↑](#footnote-ref-54)
55. Bijlage IV, tabel causale verdeling [↑](#footnote-ref-55)
56. Bijlage I, zaak 5 [↑](#footnote-ref-56)
57. Bijlage I, zaak 8 [↑](#footnote-ref-57)
58. Bijlage I, zaak 10 [↑](#footnote-ref-58)
59. Bijlage IV, tabel causale verdeling [↑](#footnote-ref-59)
60. Bijlage IV, tabel causale verdeling [↑](#footnote-ref-60)
61. Bijlage I, zaak 1 [↑](#footnote-ref-61)
62. Bijlage I, zaak 18 [↑](#footnote-ref-62)
63. Bijlage IV, tabel causale verdeling [↑](#footnote-ref-63)
64. Bijlage I, zaak 12 [↑](#footnote-ref-64)
65. Bijlage I, zaak 18 [↑](#footnote-ref-65)
66. Bijlage V, tabel billijkheidscorrectie [↑](#footnote-ref-66)
67. Art. 6:106 BW [↑](#footnote-ref-67)
68. Bijlage V, tabel billijkheidcorrectie [↑](#footnote-ref-68)
69. Bijlage I, zaak 2 [↑](#footnote-ref-69)
70. Bijlage V, tabel billijkheidscorrectie [↑](#footnote-ref-70)
71. Bijlage I, zaak 10 [↑](#footnote-ref-71)
72. Bijlage I, zaak 3 [↑](#footnote-ref-72)
73. Bijlag V, tabel billijkheidscorrectie [↑](#footnote-ref-73)
74. Bijlage I, zaken 2, 8, 10, 18 en 19 [↑](#footnote-ref-74)
75. Bijlage V , tabel billijkheidscorrectie [↑](#footnote-ref-75)
76. Bijlage VI, tabel causale verdeling [↑](#footnote-ref-76)
77. Bijlage II, zaak 5, 9 en 10 [↑](#footnote-ref-77)
78. Bijlage II [↑](#footnote-ref-78)
79. Bijlage I, zaak 1 en 6 [↑](#footnote-ref-79)
80. Bijlage I, zaak 3, 4 en 7 [↑](#footnote-ref-80)
81. Bijlage II, zaak 2 en 3 [↑](#footnote-ref-81)
82. Bijlage II, zaak 1 en 7 [↑](#footnote-ref-82)
83. Bijlage IV en VI tabel causale verdeling [↑](#footnote-ref-83)
84. Bijlage IV tabel causale verdeling [↑](#footnote-ref-84)
85. Bijlage IV en V [↑](#footnote-ref-85)
86. Bijlage III, zaak 2, 3 en 4 [↑](#footnote-ref-86)
87. Bijlage III, zaak 1 en 5 [↑](#footnote-ref-87)
88. Bijlage III, zaak 2 [↑](#footnote-ref-88)
89. Bijlage III, zaak 3 [↑](#footnote-ref-89)
90. Bijlage III, zaak 4 [↑](#footnote-ref-90)