

Overmacht in het een zeldzaamheid

Mrs. R. Rutten en V. Oskam *

126

OVERMACHT →

De aanleiding voor het schrijven van dit artikel vormt een beschikking in deelgeschil d.d. 18 april 2016 waarbij de rechtbank tot het oordeel kwam dat sprake was van overmacht van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer.¹⁾ Dit lijkt op het eerste gezicht een uitzondering op de uit de jurisprudentie en literatuur af te leiden 'hoofdregel' dat zelden of nooit sprake zal zijn van een geslaagd beroep op overmacht in het verkeer. In dit artikel staan wij stil bij de op dit gebied gewezen jurisprudentie, met daarbij ook een klein uitstapje naar uitspraken van de Geschillencommissie Regressaanspraken Zorgverzekeraars, de hierin te ontdekken lijn en de vraag welke specifieke omstandigheden nu het verschil maken om een beroep op overmacht wel of niet te doen slagen. Hierbij beogen wij geen volledig en uitputtend overzicht van de op dit gebied verschenen jurisprudentie te geven, maar bespreken wij met name de zaken die wellicht enig handvat kunnen bieden om de vraag te beantwoorden in welke situaties men (eerder) toekomt aan een beroep op overmacht.

* Beiden advocaat bij Van Traa Advocaten N.V. te Rotterdam, mr. Oskam is tevens redacteur van Verkeersrecht.

verkeer; of toch niet?

Overmacht bij art. 185 WVV

In dit artikel zullen wij ons beperken tot het beroep op overmacht bij verkeersongevallen tussen een gemotoriseerde en ongemotoriseerde verkeersdeelnemer op de openbare weg. De grondslag voor aansprakelijkheid bij een ongeval van een gemotoriseerde jegens een ongemotoriseerde verkeersdeelnemer is art. 185 Wegenverkeerswet 1994 (hierna: "WVV"). Dit artikel beschermt de meer kwetsbare verkeersdeelnemer (de ongemotoriseerde verkeersdeelnemer) tegen de gevaren die het verkeer met zich meebrengt door de gemotoriseerde verkeersdeelnemer een verzwaarde aansprakelijkheid op te leggen.

De bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers gaat zo ver dat een beroep op overmacht van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer slechts slaagt indien hij aannemelijk maakt dat hem 'rechten geen enkel verwijt kan worden gemaakt, waarbij eventuele fouten van andere weggebruikers – daaronder begrepen die van het slachtoffer zelf – alleen van belang zijn, indien zij voor de bestuurder van het motorrijtuig zo onwaarschijnlijk waren dat deze bij het bepalen van zijn verkeersgedrag met die mogelijkheid naar redelijkheid geen rekening behoefde te houden'.²⁾

De rechter zal aan de hand van alle omstandigheden van het geval moeten afwegen of de gemotoriseerde verkeersdeelnemer rechtens geen enkel verwijt kan worden gemaakt van de wijze waarop hij aan het verkeer heeft deelgenomen en of die wijze van verkeersdeelnemers relevant was voor de veroorzaking van het ongeval. Voorts dient de rechter te beoordelen of de ongemotoriseerde verkeersdeelnemer een fout heeft gemaakt die zo onwaarschijnlijk was dat de gemotoriseerde verkeersdeelnemer daar redelijkerwijs geen rekening mee behoefde te houden. Beide maatstaven houden sterk verband met elkaar. De vraag of de gemotoriseerde verkeersdeelnemer rechtens geen enkel verwijt kan worden gemaakt dient mede te worden beantwoord aan de hand van de vraag in hoeverre de gemotoriseerde verkeersdeelnemer had moeten anticiperen op de (foutieve) gedraging van de ongemotoriseerde verkeersdeelnemer.³⁾

In dit artikel zullen wij niet uitgebreid stilstaan bij de situatie dat de ongemotoriseerde jonger dan 14 jaar is nu voor die categorie aparte regels gelden. Ten aanzien van kinderen jonger dan 14 jaar is slechts sprake van overmacht wanneer de gedragingen van het kind opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid ter zake van de aanrijding opleveren.⁴⁾ De overmachtstoets en het eigenschuldverweer worden hiermee ineengedrukt. Van opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid van een kind zal vrijwel nooit sprake zijn. Hartlief geeft in zijn preadvies voor de Vereniging voor vergelijkende studie van het recht van België en Nederland als voorbeeld de situatie waarin wat oudere kinderen gevaarlijke spelletjes op de weg spelen waarbij ze bij een naderende automobilist de weg moeten oversteken, of wanneer ze in het donker midden op de weg gaan liggen.⁵⁾

Uit de rechtspraak blijkt dat de bescherming van de zwakkere verkeersdeelnemer ver gaat. Hoewel de (inhoudelijke) lat hoog ligt om een geslaagd beroep te doen op overmacht, wordt de gemotoriseerde verkeersdeelnemer bewijsrechtelijk wel enigszins 'tegemoet' gekomen. Een beroep op overmacht hoeft namelijk niet te worden bewezen door de gemotoriseerde. Degene die zich beroept op overmacht in de zin van art. 185 WVV dient *aannemelijk te maken* dat sprake is van overmacht. Dat de gemotoriseerde verkeersdeelnemer zijn overmacht niet naar de letter van art. 150 Rv. hoeft te bewijzen, volgt ook uit de woorden 'tenzij aannemelijk is' uit art. 185 WVV zelf. Indien de ongemotoriseerde verkeersdeelnemer tegenover een beroep op overmacht gemotiveerd stelt dat de aanrijding mede is te wijten aan een fout van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer, dan dient de gemotoriseerde verkeersdeelnemer aannemelijk te maken dat van die fout geen sprake is dan wel dat de fout geen gevolgen heeft gehad voor het ongeval en dat dus causaal verband ontbreekt.⁶⁾

Casuïstiek is bepalend bij invulling van de juridische maatstaf

De beoordeling van het aansprakelijkheidsvraagstuk in het verkeersrecht is een zeer casuïstische aangelegenheid. Het is dan ook lastig een alge-



Een verzwaarde aansprakelijkheid voor de gemotoriseerde verkeersdeelnemer.



1. Rb. Overijssel 18 april 2016, zoals opgenomen in deze aflevering van Verkeersrecht onder nummer VR 2016/137, gepubliceerd op www.stichtingpiv.nl en kort besproken in TLP 2016/956, augustus 2016.
2. HR 22 mei 1992, ECLI:NL:HR:1992:ZC0616, NJ 1992/527, VR 1992/94 (ABP/Winterthur); HR 16 februari 1996, ECLI:NL:GR:1996:ZC1991, NJ 1996/393, VR 1996/195 (Staat/Royal) en HR 4 oktober 1996, ECLI:NL:HR:1996:ZC2155, NJ 1997/147, VR 1998/86 (Dijkma/Klaverblad).
3. HR 5 december 1997, ECLI:NL:HR:1997:ZC2522, NJ 1998/402, VR 1998/30 (Wijnings/Klaverblad).
4. HR 1 juni 1990, ECLI:NL:HR:1990:AB7631, NJ 1991/720, m.nt. CJHB, VR 1990/174 (Kolkman/Nationale-Nederlanden); HR 31 mei 1991, ECLI:NL:HR:1991:ZC0253, NJ 1991/721, m.nt. CJHB, VR 1991/119 (De Backer/Van Uitregt).
5. T. Hartlief, *De Zwakke verkeersdeelnemer*, preadvies voor de Vereniging voor vergelijkende studie van het recht van België en Nederland, T.P.R. 1996, p. 1290-1291.
6. Zie o.a. HR 22 mei 1992, ECLI:NL:HR:1992:ZC0616, NJ 1992/527, VR 1992/94 (ABP/Winterthur).

mene lijn te construeren uit de veelheid aan jurisprudentie die op dit gebied is gewezen. Wel kan enigszins worden voorspeld bij welke feiten en omstandigheden eerder ruimte zal zijn voor een geslaagd beroep op overmacht en wanneer dit niet het geval zal zijn. Echter, zoals uit de hierna te behandelen jurisprudentie blijkt, zijn ook hierop weer uitzonderingen denkbaar.

In het algemeen kan worden gesteld – met welke aanname wij ook aan ons jurisprudentieonderzoek zijn begonnen – dat een geslaagd beroep op overmacht uitzonderlijk is. Zo zal in het algemeen niet tot overmacht worden gekomen wanneer het gebreken van het motorrijtuig betreft,⁷⁾ sprake is van slechte weersomstandigheden,⁸⁾ het een fout van de ongemotoriseerde betreft waardoor geen voorrang aan het motorrijtuig wordt verleend,⁹⁾ plotseling oversteken,¹⁰⁾ zonder licht rijden,¹¹⁾ etc.¹²⁾ Een combinatie van twee van deze elementen, een ongemotoriseerde verkeersdeelnemer die zonder licht reed en aan de auto geen voorrang verleende, leverde evenmin overmacht op.¹³⁾ Dit waren naar oordeel van de rechtbank – in een grote stad als Amsterdam – geen omstandigheden die voor de automobilist zo onwaarschijnlijk waren dat deze met die mogelijkheid in redelijkheid geen rekening hoefde te houden.

Wat de omstandigheden ook zijn, zoals reeds vermeld wordt in ieder geval van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer verwacht dat hij *anticipeert* op onjuist gedrag van andere weggebruikers.¹⁴⁾ De verplichting tot anticiperen ziet niet slechts op het handelen van andere weggebruikers maar ook op andere omstandigheden die een beroep op overmacht niet rechtvaardigen omdat die ten laste van de automobilist dienen te komen. Ook in de gevallen waarin de gemotoriseerde de ongemotoriseerde niet heeft gezien. Uit de hierna te behandelen jurisprudentie blijkt dat dit bijvoorbeeld het geval is indien er een bushalte of een voetgangers- of fietsersoversteekplaats zichtbaar is waardoor van de gemotoriseerde kan worden verwacht dat hij *anticipeert* op dergelijke omstandigheden die een indicatie kunnen vormen voor de aanwezigheid van ongemotoriseerde verkeersdeelnemers.¹⁵⁾

Geen overmacht

De aan- of afwezigheid van verkeersvoorzieningen

In een zaak die ter beoordeling werd voorgelegd aan de Rechtbank Maastricht, stond zowel aan de rechterkant als aan de linkerkant van de weg een auto geparkeerd waardoor weinig ruimte tussen de geparkeerde auto's overbleef. Aangezien in de verte een bushalte te zien was, mocht volgens de rechtbank van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer extra oplettendheid worden verwacht, helemaal nu het zicht door een hoge bestelbus werd belemmerd.¹⁶⁾ Het deed er niet toe – aldus de rechtbank – dat de gemotoriseerde verkeersdeelnemer de ongemotoriseerde niet had gezien. Bij een latere uitspraak van de Rechtbank Utrecht werd eveneens

waarde gehecht aan de aanwezigheid van een voorziening waarop het motorrijtuig had moeten anticiperen.¹⁷⁾ Daar betrof het een oversteekplaats.

In de situatie waar een voetganger in het donker, met donkere kleding, in de regen, zonder straatverlichting en onder invloed van alcohol buiten de bebouwde kom over een tweebaansweg liep, werd de aanwezigheid van een bushalte van belang geacht. De voetganger werd geschept door een auto waarvan vast kwam te staan dat die met toegestane snelheid van 80 km/u reed. Het hof hechtte waarde aan de omstandigheid dat de automobilist langs een bushalte reed waar vlak daarna een asielzoekerscentrum was gevestigd, waardoor de automobiliste rekening had kunnen houden met de mogelijkheid dat zich voetgangers op de weg zouden bevinden en zij haar snelheid had moeten verminderen. Ook voerde zij geen groot licht.¹⁸⁾ Uiteindelijk werd de vordering van de voetganger toch volledig afgewezen nu bewuste roekeloosheid van de voetganger werd aangenomen. Naar oordeel van het hof (zoals bekrachtigd door de Hoge Raad) kon bewijs van de bewustheid van het gevaar bij de voetganger worden afgeleid uit de betreffende feiten en omstandigheden, waarbij de voetganger zich had moeten onthouden van dergelijk gevaar. Waar het de beoordeling van het beroep op overmacht betreft, illustreert deze zaak volgens ons duidelijk de verstrekkende bescherming van de ongemotoriseerde verkeersdeelnemer en de (on)mogelijkheid om in bepaalde situaties een beroep op overmacht te doen.

In de vorige zaak was de voetganger nauwelijks zichtbaar maar dat leek van ondergeschikt belang. Een andere situatie waarin de voetgangers door donkere kleding en een onverlichte weg niet (goed) zichtbaar waren, lag ter beoordeling voor aan de Rechtbank Almelo. Een man en een vrouw liepen in het donker naast elkaar op het fietspad. Zij werden van achteren aangereden door een bromfietser. De rechtbank kwam tot het oordeel dat geen sprake was van overmacht nu er geen afzonderlijk voetgangerspad aanwezig was en de bromfietser er aldus altijd rekening mee had moeten houden dat er eventueel voetgangers op het fietspad liepen.¹⁹⁾ Met zijn gedrag had hij onvoldoende op de situatie geanticipeerd. In deze zaak vormde het gegeven dat er überhaupt geen voetgangerspad aanwezig was reden om aan te nemen dat de gemotoriseerde verkeersdeelnemer had kunnen verwachten dat er voetgangers op het fietspad zouden lopen.

Overzichtelijke situatie

Ook zonder indicatie van de aan- of afwezigheid van dergelijke voorzieningen blijkt het beroep op overmacht niet snel te worden gehonoreerd. In de rechtspraak wordt in het algemeen aangenomen dat indien sprake is van een overzichtelijke situatie waarin de automobilist goed zicht heeft op de verkeerssituatie, een beroep op overmacht faalt. In zo'n overzichtelijke situatie had de gemotoriseerde verkeersdeelnemer moeten anticiperen op de aanwezigheid van de ongemotoriseerde verkeersdeelnemer. Zo oordeelde het Hof Amsterdam in een



**Rechtens geen
enkel verwijt.**



7. HR 16 april 1942, NJ 1942/394.
8. HR 21 januari 1937, NJ 1937/491.
9. Hof Den Haag 20 februari 2001, ECLI:NL:GHSGR:2001:AK4463, VR 2001/170.
10. Rb. Utrecht 25 augustus 2010, ECLI:NL:RBUTR:2010:BN5518, VR 2011/134.
11. Hof Arnhem 20 februari 2007, ECLI:NL:GHARN:2007:BB9011, VR 2007/137.
12. Voor een meer uitvoerige rubricering: D. Gouweloos, *Hb. Personenschade* juni 2015, 2052-31 e.v.
13. Hof Den Haag 20 februari 2001, ECLI:NL:GHSGR:2001:AK4463, VR 2001/170.
14. Zie o.a. HR 5 december 1997, ECLI:NL:HR:1997:ZC2522, NJ 1998/402, VR 1998/30 (*Wijnings/Klaverblad*); Hof Arnhem 13 december 2011, ECLI:NL:GHARN:2011:BU8246, VR 2013/76.
15. Rb. Maastricht 6 augustus 2003, ECLI:NL:RBMAA:2003:AI6107, r.o. 3.5.
16. Rb. Maastricht 6 augustus 2003, ECLI:NL:RBMAA:2003:AI6107, r.o. 3.5.
17. Rb. Utrecht 25 augustus 2010, ECLI:NL:RBUTR:2010:BN5518, r.o. 4.3, VR 2011/134.
18. HR 30 maart 2007, ECLI:NL:HR:2007:AZ7863, VR 2007/149.
19. Rb. Almelo 15 februari 2012, ECLI:NL:RBALM:2012:BV6453, JA 2012/80.

situatie waarin een hardloper plotseling de rijbaan overstak.²⁰⁾ Hoewel het hier een situatie met reflexwerking betrof, nu het om de schade van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer ging, is de beoordeling van het beroep op overmacht van de automobilist wel interessant.²¹⁾ De hardloper liep op een naast de weg, door middel van een berm afgescheiden, gelegen fietspad. Op de plek waar de hardloper overstak, was de berm tussen de rijbaan en het fietspad enkele meters verhard. Dit was goed zichtbaar, om welke reden het hof oordeelde dat het een overzichtelijke situatie betrof waarbij de automobilist had moeten anticiperen op het gedrag van de hardloper. Ondanks het feit dat het geen voetgangersoversteekplaats betrof en de rechterzijde van de weg was voorzien van een doorgetrokken witte streep, werd geen overmacht aangenomen gezien de overzichtelijke situatie.

Een ander voorbeeld waarin de situatie als overzichtelijk werd beoordeeld, vormt het arrest van de Hoge Raad.²²⁾ Een voetganger kwam midden op de weg tot stilstand en viel voorover. De voetganger werd vervolgens aangereden door een passerende auto. De Hoge Raad oordeelde hier dat indien de voetganger zich duidelijk zichtbaar op de as van de weg bevindt, de automobilist hierop zijn afstand moet afstemmen en rekening dient te houden met de mogelijke onverwachte gedragingen (in dit geval een val voorover). In dezelfde zin oordeelde de Rechtbank Gelderland meer recent.²³⁾ In die zaak haalde een motorfiets een fietser (die ook op de rijbaan reed) met enige afstand in, op welk moment de fietser afsloeg en zij botsten. De rechtbank kwam tot het oordeel dat de wegsituatie overzichtelijk genoeg was en de motorrijder de fietser had (moeten) zien fietsen. Daarbij had de motorrijder rekening dienen te houden met de kans dat de fietser plotseling zou kunnen afslaan. De fout van de fietser was geen fout of handeling die zo onwaarschijnlijk was dat de gemotoriseerde daar geen rekening mee had hoeven houden, aldus de rechtbank. In dezelfde maand oordeelde het Hof Arnhem in nagenoeg gelijke zin bij een 'spontaan' overstekende ongemotoriseerde verkeersdeelnemer.²⁴⁾ Het betrof een overstekende 17-jarige fietser die vanuit de berm dwars over de openbare weg probeerde over te steken en vervolgens in botsing kwam met een bestelbus. Uit de beschikbare video-beelden kon worden opgemaakt dat de bestelbus zicht had op de berm. Het zicht was dusdanig dat de gemotoriseerde verkeersdeelnemer met inachtneming van een normale oplettendheid de fietser had moeten kunnen zien en de botsing had moeten kunnen voorkomen. Nu de bestelbus de fietser in het geheel niet had opgemerkt, faalde het beroep op overmacht.

Dat moet worden geanticipeerd op fouten van de ongemotoriseerde verkeersdeelnemer en bij gebreke hiervan een beroep op overmacht wordt afgewezen, volgt ook uit een eerder arrest van het Hof Arnhem.²⁵⁾ Hier werd geen overmacht aangenomen van een vrachtwagen die een fietser voor zijn wielen kreeg die in een richel was terechtgekomen. Het was – aldus het hof – vanwege de breedte van de weg kenbaar dat de fietser uit balans zou

raken en aldus had de vrachtwagenchauffeur zijn snelheid moeten aanpassen.

Geen overmacht bij onzekere toedracht

Een beroep op overmacht zal ook niet slagen indien de toedracht niet komt vast te staan. De Hoge Raad heeft in zijn arrest *FBTO/Delta Lloyd* besloten dat die onzekerheid ten laste van de gemotoriseerde dient te komen.²⁶⁾ Wanneer de exacte oorzaak/toedracht niet vast komt te staan, kan immers niet met zekerheid worden vastgesteld dat de gemotoriseerde rechte tens geen enkel verwijt kan worden gemaakt. Dit lijkt de bewijsrechtelijke 'tegemoetkoming' die al eerder werd aangehaald, namelijk dat degene die zich beroept op overmacht *aanmerkelijk dient te maken* dat sprake is van overmacht, in te perken nu het risico van een onzekere toedracht voor risico van de gemotoriseerde komt. Rekening houdend met de beschermingsgedachte achter het aansprakelijkheidsregime van de gemotoriseerde op grond van art. 185 WvW bevreemdt dit oordeel niet.

Een toepassing hiervan is te lezen in het vonnis van de Rechtbank Amsterdam dat een ongeval tussen een motorrijder en fietser betrof.²⁷⁾ In dit geval leek uit de getuigenverklaringen te volgen dat de fietser 'op eigen kracht' viel, waarbij het nog wel de vraag was of zij vervolgens in haar val al dan niet werd geraakt door de motorrijder. Het letsel was fors/ernstig. De exacte toedracht was niet komen vast te staan. De rechtbank kwam tot het oordeel dat de wel vaststaande feiten (goede zichtbaarheid, smalle weg, veel verkeersdeelnemers, kwetsbare verkeersdeelnemers) aan het aannemen van overmacht in de weg stonden. Hierbij is het de vraag of de onduidelijkheid over de toedracht op zichzelf al voldoende reden zou (moeten) zijn om het beroep op overmacht af te wijzen. De rechtbank oordeelde in dit geval expliciet dat de drempel die genomen moet worden voor een geslaagd beroep op overmacht hoog is en dit met zich meebrengt dat uit menselijk oogpunt wellicht begrijpelijk verkeersgedrag desondanks rechte tens toerekenbaar kan worden geacht. Oftewel, 'menselijk' gezien valt de motorrijder niets te verwijten, maar hij is wel aansprakelijk.

Wel overmacht

In enkele situaties slaagt een beroep op overmacht wel. De eerste te bespreken zaak betreft een vonnis van de Rechtbank Utrecht.²⁸⁾ Het betrof een aanrijding tussen een auto en een fietser waarbij de fietser een rood licht – fout aan zijde van ongemotoriseerde – negeerde. De auto kwam voor de fietser van links en de fietser botste tegen de rechterachterzijde van de auto buiten de bebouwde kom, waar de automobilist 30 km/u reed en de toegestane snelheid 80 betrof. Van doorslaggevend belang achtte de rechtbank het feit dat de fietser andere fietsers inhaalde voor het rode licht en de weg overstak. De botsing gebeurde op korte afstand van het stoplicht en voor de nog rijdende

Geen overmacht
ingeval van een
overzichtelijke
situatie.

20. Hof Amsterdam 21 februari 2002, ECLI:NL:GHAMS:2002:AK4646, r.o. 4.4, VR 2002/220; overigens kwam het hof hier wel tot eigen schuld van de hardloper en uiteindelijk tot 100% aansprakelijkheid van de hardloper na toepassing van de billijkheidscorrectie.
21. Zie voor het leerstuk van de reflexwerking van art. 185 WvW o.a. HR 6 februari 1987, ECLI:NL:HR:1987:AG5530, NJ 1988/57, VR 1987/35; HR 4 mei 2001, ECLI:NL:HR:2001:AB1426, NJ 2002/214, VR 2001/137.
22. HR 5 december 1997, ECLI:NL:HR:1997:ZC2522, NJ 1998/402, VR 1998/30 (*Wijnings/Klaverblad*).
23. Rb. Gelderland 29 januari 2015, ECLI:NL:RBGEL:2015:1230, JA 2015/57, VR 2016/87.
24. Hof Arnhem-Leeuwarden 20 januari 2015, ECLI:NL:GHARL:2015:335, JA 2015/44, m.nt. P.J. Klein Gunnewiek.
25. Hof Arnhem 13 december 2011, ECLI:NL:GHARN:2011:BU8246, VR 2013/76.
26. HR 17 november 2000, ECLI:NL:HR:2000:AA8737, NJ 2001/260, VR 2001/61 (*FBTO/Delta Lloyd*).
27. Rb. Amsterdam 18 januari 2012, ECLI:NL:RBAMS:2012:BV3838, JA 2012/81.
28. Rb. Utrecht 28 oktober 2009, ECLI:NL:RBUTR:2009:BK4922.

“

Voldoende anticiperen op drukke en onoverzichtelijke situatie.

. ”

automobilist was het licht groen. Uit getuigenverklaringen wordt bovendien afgeleid dat de fietser de weg op ging toen de auto al zo dichtbij was dat die niet meer kon uitwijken.

Ook de situatie waarin de automobilist voldoende heeft geanticipeerd en van hem niet meer kon worden verwacht, kan een succesvol beroep op overmacht met zich meebrengen. Een duidelijk voorbeeld daarvan vormt een uitspraak van de Rechtbank Den Haag.²⁹⁾ Het betrof hier een drukke winkelstraat waar een snelheid van 50 km/u was toegestaan en de automobilist in kwestie 25 km/u reed. De voetganger kwam achter een container vandaan en stak zonder goed te kijken tussen de wachtende auto's door over. De rechtbank benadrukt in het vonnis dat van een automobilist extra oplettendheid mag worden verwacht wanneer deze rijdt in een drukke winkelstraat waar men wordt geacht rekening te houden met overstekend winkellend publiek.³⁰⁾ Voorts acht de rechtbank het handelen van de voetganger, hoe onvoorzichtig ook, niet dusdanig onverwacht dat de automobilist daar geen rekening mee hoefde te houden. Toch slaagt een beroep op overmacht omdat de automobilist zijn snelheid zodanig had aangepast aan de situatie ter plekke dat hij hiermee voldoende had geanticipeerd op de drukke en onoverzichtelijke situatie. Er was, zien wij het goed, geen sprake van een voetgangersoversteekplaats of dergelijke voorziening.

Een inrit vormt geen voorziening in voornoemde zin. Zo oordeelde de Rechtbank Maastricht in 2005. Samengevat achtte de rechtbank het van belang dat de auto met aangepaste snelheid reed (50 tot 60 km/u waar 80 was toegestaan), het zicht op de voetganger de automobilist compleet was ontnomen door een hoge heg en dat de automobilist geen rekening hoefde te houden met plotseling overstekende voetgangers nu hij niet was gewaarschuwd. Het feit dat hij wist dat er ter plaatse een inrit was, betekende volgens de rechtbank nog niet dat hij rekening met overstekende voetgangers diende te houden.³¹⁾ Hierbij heeft de rechtbank nog overwogen dat het feit dat de automobilist de fietser niet heeft zien aankomen, niet zonder meer met zich meebrengt dat sprake is van overmacht. Het is daarbij van belang dat wordt beoordeeld of overstekende personen mochten worden verwacht. Hoewel er geen waarschuwbord stond, kan uit specifieke omstandigheden toch voortvloeien dat rekening moet worden gehouden met plotseling overstekende voetgangers. Dit leerden wij ook al uit de hiervoor besproken rechtspraak. In de onderhavige situatie kwam de rechtbank evenwel tot het oordeel dat dergelijke specifieke omstandigheden ontbraken: er was geen (echt) voetgangerspad zichtbaar en het slechts aanwezig zijn van een uitrit bracht ook niet met zich mee dat men voetgangers moest verwachten. Hier was dus geen sprake van een voetgangerspad en was het zicht belemmerd.³²⁾

Een andere situatie waarin een ongemotoriseerde verkeersdeelnemer plotseling overstak, betreft het vonnis van de Rechtbank Zeeland-West-Brabant.³³⁾

Daar kwam de rechtbank tot het oordeel dat sprake was van overmacht bij de gemotoriseerde nu het oprijden van de rijbaan door de ongemotoriseerde onder de gegeven omstandigheden zo onwaarschijnlijk was dat de gemotoriseerde redelijkerwijs geen rekening behoeft te houden met dergelijk handelen. In die situatie stak de fietser op het moment dat de auto haar wilde passeren over. Dit gebeurde tientallen meters na een daarvoor bestemde oversteekplaats en van achter een geparkeerd busje. De rechtbank neemt aan de hand van getuigenverklaringen aan dat er werd gereden met gepaste snelheid en afstand. Wat deze uitspraak interessant maakt, is dat er wordt geoordeeld dat de automobilist met gepaste snelheid reed, maar dat zijn zicht werd belemmerd door een bestelbus. Doordat er sprake was van een oversteekplaats lijkt de uitkomst van deze uitspraak niet in lijn met de eerder behandelde uitspraken waarbij werd geoordeeld dat de gemotoriseerde juist diende te anticiperen op mogelijk overstekende ongemotoriseerden vanwege de aanwezigheid van een oversteekplaats.³⁴⁾ Wij verklaren het verschil in uitkomst met de uitspraak van de Rechtbank Maastricht doordat de ongemotoriseerde overstak ruim na de daarvoor aangegeven voorziening en vervolgens nog van achter een bestelbus vandaan kwam.

Mogelijke 'uitzonderingen': enkele fout ongemotoriseerde en onzekere toedracht?

In de rechtspraak zijn enkele uitspraken verschenen die niet lijken te passen in de hiervoor aangegeven categorieën waar men met succes een beroep op overmacht deed. Ten eerste kwam in 2002 de Rechtbank Leeuwarden tot het oordeel dat sprake was van overmacht. Er vond een aanrijding plaats tussen een automobilist en een (bejaarde) fietser. De aanrijding vond binnen de bebouwde kom plaats. De fietser en automobilist kwamen vlak voor het ongeval uit dezelfde richting, waarbij de auto op de weg en de fietser op de fietsstrook reed. De rechtbank komt tot het oordeel dat de automobilist geen rekening had behoeven te houden met het feit dat de fietser, die dezelfde kant op ging op de naastgelegen fietsstrook, plotseling zou uitwijken en op de rijbaan terecht zou komen. Daarbij neemt de rechtbank in aanmerking dat er geen kruising of oversteekplaats in de buurt was, de botsing bij daglicht plaatsvond, bij droog weer en de bestuurder van de auto goed zicht had op de fietsstrook.³⁵⁾

Nog een opvallende zaak waarin een beroep op overmacht werd gehonoreerd, betreft de beschikking in deelgeschil van de Rechtbank Gelderland in 2014. Daar trok een vrachtwagen bij groen licht op om af te slaan. Daarbij kwam hij in botsing met een fietser. Overmacht van de vrachtwagen werd aangenomen ondanks het feit dat niet met zekerheid vast stond of de fietser zelf door rood was gereden (en dus een fout had begaan). Uiteindelijk werd geoordeeld dat ook al zou de fietser groen licht hebben gehad, zij de vrachtwagen al lang had moeten kunnen zien omdat uit rapportages bleek dan zij op zijn minst 3 seconden voor een rood stoplicht zou hebben gestaan. Uit verklaringen en metingen zou

29. Rb. Den Haag 13 oktober 2010, ECLI:NL:RBSGR:2010:OB1996, VR 2011/43.

30. Zie voorts voor extra oplettendheid die mag worden verwacht in een drukke straat; Rb. Oost-Brabant 26 augustus 2014, ECLI:NL:RBOBR:2014:5188, RAV 2014/105.

31. Rb. Maastricht 16 maart 2004, ECLI:NL:RBMAA:2005:AT2914.

32. Rb. Maastricht 16 maart 2004, ECLI:NL:RBMAA:2005:AT2914, r.o. 3.15.

33. Rb. Zeeland-West-Brabant 5 februari 2014, ECLI:NL:RBZWB:2014:1196, VR 2014/126.

34. Rb. Maastricht 6 augustus 2003, ECLI:NL:RBMAA:2003:AI6107, r.o. 3.5.

35. Rb. Leeuwarden 6 februari 2002, ECLI:NL:RBLER:2002:AK4636, VR 2002/135.

bovendien zijn gebleken dat de fietser is gebotst tegen de zijkant van de aanhangwagen en de vrachtwagen zelf dus het fietspad op het moment van de botsing al was gepasseerd. Hieruit leidt de rechtbank af dat de fietser het kruispunt opreed toen de vrachtwagen al over het fietspad reed.³⁶⁾ Opvallend aan deze uitspraak is dat de exacte toedracht hier niet vast is komen te staan. Zoals wij in het bovenstaande signaleerden, lijkt het niet in lijn met de uitspraak van de Hoge Raad in zijn uitspraak *FBTO/Delta Lloyd* om dan toch een beroep op overmacht te honoreren. De rechtbank lijkt dit echter te ondervangen met de overweging dat ook in het geval zou komen vast te staan dat het licht voor de fietser groen zou zijn (en geen verkeersfout door de fietser zou zijn gemaakt), de fietser de vrachtwagen had moeten kunnen zien en hier dus op had moeten anticiperen.

Andere dan normale fietsers

Dan komen wij (bijna) toe aan bespreking van de beschikking van de Rechtbank Overijssel die in een deelgeschilprocedure tot het oordeel komt dat sprake was van overmacht van de gemotoriseerde.³⁷⁾ Zoals aangegeven vormde de betreffende beschikking in deelgeschil de aanleiding voor deze bijdrage. Het betrof een ongeval tussen een automobilist en een racefietser. De zaak vertoont opvallende gelijkenis met een zaak uit 2006. Het betrof hier een ongeval met een ligfietser. Deze zaak zullen we eerst bespreken.

In de ligfietszaak betrof het een botsing tussen een auto en een ligfiets, waarbij de ligfietser met een snelheid van 30-35 km/u zonder voorrang te verlenen de kruising op reed, waarop het zicht door het hoge bermgras slecht was. De automobilist zag de ligfietser pas direct voorafgaand aan het ongeval. Het hof kwam tot het oordeel dat de automobilist rehtens geen enkel verwijt kon worden gemaakt.³⁸⁾ Het hof overweegt dat de automobilist wel bedacht had moeten zijn op verkeersdeelnemers op het fietspad die hem geen voorrang zouden verlenen. Ook moest de automobilist bedacht zijn op lage, en hierdoor minder goed zichtbare, verkeersdeelnemers. Vast staat echter dat de automobilist langzaam reed en weinig tot geen mogelijkheden had om te anticiperen op eventuele fouten van een lage, slecht zichtbare verkeersdeelnemer. Gezien de snelheid van de ligfietser kan uit de feiten worden afgeleid dat hij het ongeval al niet meer kon voorkomen op het moment dat hij de fietser zag.

Ook het Hof Den Haag oordeelde al eerder vergelijkbaar waar een racefietser de gemotoriseerde afsneed terwijl hij linksaf ging.³⁹⁾ De automobilist naderde een kruispunt en zag een racefietser op enige afstand het kruispunt naderen. De fietser sloeg vervolgens zonder teken af naar links nadat hij wel achterom had gekeken. De gemotoriseerde deed nog een poging op tijd af te remmen en naar links te sturen maar tevergeefs. Hier oordeelde het hof dat de fietser geen teken gaf en daardoor onvoorspelbaar was. Die onvoorspelbaarheid werd gekoppeld aan het overtreden van een verkeersre-

gel door de fietser. Hier werd geoordeeld dat de fout van de fietser zo onwaarschijnlijk was dat de automobilist daar in redelijkheid geen rekening mee behoefde te houden.

Dan de beschikking waar het ons om begon. Deze zaak betrof een racefietser die met een auto in botsing kwam, waarbij het beroep op overmacht door de automobilist werd gehonoreerd. De racefietser was net door een chicane⁴⁰⁾ in het fietspad gefietst en wilde de hoofdweg waar de automobilist op reed oversteken. Het verkeer op de hoofdweg had voorrang op de fietsers en dit was aangegeven door middel van haaiantanden op het fietspad en er was een bord geplaatst. Dit bord was geplaatst op een plek nog voordat het fietspad de eerste rijbaan van de hoofdweg kruiste. De racefietser stelde dat zij niets kon zien van rechts nu haar zicht werd belemmerd door het hoogstaande gras. Ze heeft ook geen auto van rechts horen aankomen. De begroeiingen bevonden zich voor de automobilist aan zijn linkerzijde van de voorrangsweg waar hij op reed waardoor zijn zicht werd belemmerd. Daarbij reed de automobilist al een aangepaste snelheid (hij reed 30 km/u waar 50 was toegestaan). Door de automobilist wordt nog verklaard dat hij het waarschuwbord (J24) heeft gezien maar de rechtbank ziet niet in op welke wijze daar een verwijt op kan worden gebaseerd. Wel overweegt de rechtbank dat een automobilist bedacht dient te zijn op 'gewone fietsers' die wel duidelijk zichtbaar zijn. Vaststaat dat de racefietser niet zichtbaar was voor de automobilist. Hij heeft de fietser pas kunnen zien toen hij zich met de voorkant van zijn auto op de oversteekplaats bevond.

Hiermee lijkt deze zaak qua feitencomplex bijzonder veel op de besproken zaak met de ligfietser. Ook daar had de automobilist eigenlijk geen mogelijkheden meer om het ongeval te voorkomen. Wat de onderhavige situatie wellicht wel anders maakt – zeker tegen het licht van de besproken jurisprudentie waarin geen beroep op overmacht werd gehonoreerd – is dat het hier – voor zover ons uit de feiten duidelijk is geworden – wel een gemarkeerde oversteekplaats betrof. In ieder geval was het de automobilist duidelijk dat er vanaf het fietspad fietsers de rijbaan op konden komen. In diverse uitspraken was dit voldoende om een beroep op overmacht te doen stranden, in de onderhavige zaak echter niet.

Hoe oordeelt de Geschillencommissie Regresaanspraken Zorgverzekeraars

De Geschillencommissie Regresaanspraken Zorgverzekeraars dient ter beslechting van geschillen tussen zorgverzekeraars en aansprakelijkheidsverzekeraars. Consumenten spelen bij de beslechting van dergelijke geschillen geen rol. Onlangs heeft de geschillencommissie zich uitgelaten over een aanrijding tussen een scooter en een voetganger. Het betrof een ongeval buiten de bebouwde kom waar-

”
**Botsing tussen een
 auto en een ligfiets.**
 ”

36. Rb. Gelderland 3 februari 2014, ECLI:NL:RBGEL:2014:1217, r.o. 4.13, VR 2014/132.

37. Rb. Overijssel 18 april 2016, zoals opgenomen in deze aflevering van Verkeersrecht onder nummer VR 2016/137, gepubliceerd op www.stichtingpiv.nl en kort besproken in TLP 2016/956, augustus 2016.

38. Hof Arnhem 4 april 2006, ECLI:NL:GHARN:2006:AW1833, VR 2006/201.

39. Hof Den Haag 22 december 1994, ECLI:NL:GHSGR:1994:AK3478, VR 1995/173.

40. Een kunstmatige dubbele bocht in een weg met als doel het verkeer te vertraagen.

“

Beoordeling van beroep op overmacht sterk afhankelijk van de concrete feiten en omstandigheden van het geval.

. ”

bij de voetganger zich bevond op een onverlicht fietspad en donkere kleding droeg. De toedracht, waarvan de gemotoriseerde de bewijslast draagt, ligt niet geheel vast. Uit een politierapport wordt opgemaakt dat het zicht van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer ongeveer 35 meter moet zijn geweest, waarbij hij dus de voetganger had moeten opmerken. Waarom hij de voetganger toch niet heeft gezien blijft onduidelijk. Het beroep op overmacht slaagt niet.⁴¹⁾

Een andere beoordeling door de geschillencommissie waar het een ‘plotseling’ overstekende ongemotoriseerde betrof, leverde ook geen overmacht op. Het betrof hier een man die spullen uit een bestelbus aan het laden was. Op een gegeven moment stak hij de weg over met een gipsplaat voor zijn hoofd wat zijn zicht belemmerde. Hij stak over op aanwijzing van zijn collega. Op dat moment reed een automobilist achteruit de weg op vanaf zijn oprit. De commissie kwam tot het oordeel dat de voetganger mocht oversteken. Op het moment van oversteken was er geen sprake van naderend verkeer.⁴²⁾

In een andere uitspraak legt de geschillencommissie de volgende maatstaf aan:

“Om als automobilist een beroep op overmacht te kunnen doen, dient het ongeval enkel en alleen te wijten te zijn aan een fout van de zwakkere verkeersdeelnemer.”

In die zaak betrof het een ongemotoriseerde verkeersdeelnemer (step) die in botsing kwam met een vrachtwagen. Nu de bestuurder van de vrachtwagen heeft verklaard dat hij de step op de weg zag slingeren en vervolgens de step rustig is gepasseerd en niet van zijn rijbaan is afgeweken, komt de geschillencommissie tot het oordeel dat beroep op overmacht niet dient te slagen omdat de vrachtwagen zijn verkeersgedrag niet heeft aangepast. Hij had zijn snelheid (meer) moeten minderen of meer naar links moeten uitwijken.⁴³⁾

In juli 2012 heeft zich een verkeersongeval voorgedaan tussen een auto en een fietser op een E-bike welke zaak ter beoordeling aan de geschillencommissie was voorgelegd.⁴⁴⁾ De E-biker fietste op het fietspad en sloeg linksaf de weg op, op welk moment net een auto passeerde met een aanrijding tot gevolg. De automobilist en een getuige verklaren dat de fietser zonder uit te kijken plotseling de weg overstak. De fietser betwist dit. Het betrof een overzichtelijke weg en de auto reed met gepaste snelheid. De geschillencommissie kwam tot het oordeel dat sprake was van overmacht. Op het moment dat de fietser zich op een door kleuren en witte markering op het wegdek van de hoofdrijbaan gescheiden fietspad bevindt en een achteropkomende auto deze fietser al deels is gepasseerd, hoeft de automobilist niet meer te verwachten dat de fietser plotseling zal oversteken. Hierbij speelde mee dat zich aan de overkant van de straat geen weg bevond, zodat de automobilist er niet op behoefde te anticiperen dat de fietser zou oversteken.⁴⁵⁾

Concluderend

Wat leert de bovenstaande inventarisatie ons nu? In de eerste plaats wordt wel duidelijk dat de beoordeling van een beroep op overmacht sterk afhankelijk is van de concrete feiten en omstandigheden van het geval. Hier ligt dus een taak van partijen om alle omstandigheden van het geval zo concreet mogelijk aan te voeren teneinde de rechter voldoende handvatten te geven om het beroep op overmacht te wegen. Want dat het een kwestie van wegen (en wikkelen) is, volgt wel uit de bovenstaande uitspraken. Een op het eerste gezicht klein verschil tussen twee situaties kan tot een andere uitkomst met betrekking tot het beroep op overmacht leiden. Zoals gezegd lijken er echter wel enige patronen zichtbaar te worden die de rechter houvast lijken te bieden bij de beoordeling.

Allereerst lijkt een belangrijke vraag die beantwoord moet worden of de gemotoriseerde verkeersdeelnemer de ongemotoriseerde verkeersdeelnemer heeft gezien. In de situatie dat de gemotoriseerde de ongemotoriseerde heeft gezien, lijkt een beroep op overmacht vrijwel nooit te slagen. Zie bijvoorbeeld het arrest van de Hoge Raad waar werd geoordeeld dat indien de voetganger duidelijk zichtbaar op de as van de weg is, de bestuurder hierop had moeten anticiperen.⁴⁶⁾ In het verlengde ligt de situatie dat de rechter van oordeel is dat de gemotoriseerde de ongemotoriseerde *had moeten zien*.⁴⁷⁾ Ging het om een overzichtelijke weg? En was de ongemotoriseerde goed zichtbaar? Dan had de gemotoriseerde hier waarschijnlijk op moeten anticiperen en zal een beroep op overmacht niet slagen. Dit werd door de Gerechtshof Arnhem alleen al afgeleid uit de breedte van de weg.⁴⁸⁾ In die lijn past dan eigenlijk niet de uitspraak van de Rechtbank Leeuwarden uit 2002.⁴⁹⁾ De rechtbank komt in die zaak tot overmacht waarbij zij onder andere overweegt dat sprake was van goed zicht op de fietsstrook. Volgens de rechtbank behoefde de automobilist geen rekening te houden met de fietser op de naastgelegen fietsstrook.

Naast de situatie dat de gemotoriseerde de ongemotoriseerde heeft gezien of door de overzichtelijke situatie had moeten zien, bestaat de situatie dat uit bepaalde omstandigheden van de gemotoriseerde kan worden verwacht dat hij anticipeert op de aanwezigheid en het handelen van een ongemotoriseerde. Dit lijkt voornamelijk het geval wanneer het ongeval plaatsvindt in de buurt van een oversteekplaats, bushalte, fietspad dat (zichtbaar) op de rijbaan samenkomt of andere dergelijke omstandigheden. Bij de aanwezigheid daarvan lijkt een beroep op overmacht vrijwel altijd te stranden nu dergelijke omstandigheden nog meer vragen van de anticipatie op de verkeerssituatie van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer dan bij gebreke van een dergelijke aanwijzing dat zij mogelijk medeweggebruikers kunnen verwachten.

Een speciale categorie lijkt zich voor te doen wanneer het gaat om ‘andere’ dan normale fietsers. Wij doelen dan op de besproken zaken waarin sprake is van een ongemotoriseerde verkeersdeelnemer op

41. Geschillencommissie Verbond van Verzekeraars 16 juni 2016, 16 GRZ 01.
42. Geschillencommissie Verbond van Verzekeraars 13 november 2015, 15 GRZ 03, opgenomen in deze aflevering van Verkeersrecht onder nummer VR 2016/132.
43. Geschillencommissie Verbond van Verzekeraars 30 juni 2015, 15 GRZ 01.
44. Een elektrische fiets met zelfstandige aandrijving heet ook wel e-bike.
45. Geschillencommissie Verbond van Verzekeraars 8 juli 2013, 13 GRZ 03.
46. HR 5 december 1997, ECLI:NL:HR:1997:ZC2522, NJ 1998/402, VR 1998/30 (Wijnings/Klaverblad).
47. HR 30 maart 2007, ECLI:NL:HR:2007:AZ7863, VR 2007/149; Hof Amsterdam 21 februari 2002, ECLI:NL:GHAMS:2002:AK4646, VR 2002/220; Hof Arnhem-Leeuwarden 20 januari 2015, ECLI:NL:GHARL:2015:332, JA 2015/44 m.nt. P.J. Klein Gunnewiek; Rb. Gelderland 29 januari 2015, ECLI:NL:RBGEL:2015:1230, JA 2015/57, VR 2016/87.
48. Hof Arnhem 13 december 2011, ECLI:NL:GHARN:2011:BU8246, VR 2013/76.
49. Rb. Leeuwarden 6 februari 2002, ECLI:NL:RBLLE:2002:AK4636, VR 2002/135.

een racefiets, ligfiets of een e-bike (waaronder ook de snellere variant, de zogenaamde ‘Speedbike’ valt). En met wat fantasie zou daar wellicht als nieuwe ‘risicogroep’ ook de wat oudere fietsende verkeersdeelnemer aan kunnen worden toegevoegd, gelet op de hiervoor genoemde uitspraak van de Rechtbank Leeuwarden.⁵⁰ Daar lijken de omstandigheden toch voornamelijk in het nadeel van de ‘speciale’ ongemotoriseerde verkeersdeelnemers uit te vallen nu de bekende voorbeelden uit de jurisprudentie nagenoeg allemaal een geslaagd beroep op overmacht laten zien.

Het is de vraag welke achterliggende overweging daaraan ten grondslag ligt. Wellicht dat een verhoogd risico zoals wordt veroorzaakt door deze groep verkeersdeelnemers (denk aan de hoge snelheid, slechte zichtbaarheid, onbekendheid van de overige verkeersdeelnemers met het vervoermiddel, etc.) daarop het antwoord is. Die omstandigheden lijken in ieder geval van zwaarwegender belang dan bijvoorbeeld het feit dat een daarvoor aangewezen oversteekplaats aanwezig is waar de gemotoriseerde verkeersdeelnemer rekening mee dient te houden. Bij de gemotoriseerde wordt het zogeheten ‘Betriebsgefahr’ aan hem toegerekend nu hij door met een dergelijk voertuig aan het verkeer deel te nemen bewust de risico’s die deze verkeersdeelname met zich meebrengt, heeft aanvaard. Wij vragen ons af of het zo zou kunnen zijn dat rechters om diezelfde reden de gevaren die de ‘nieuwe generatie ongemotoriseerde voertuigen’ met zich meebrengt voor risico van de eigenaar laten komen nu de eigenaar ‘bewust’ dit gevaar heeft aanvaard. Door op een snellere, geruisloze(re), vanuit lagere positie (en hiermee minder zichtbare) aan het verkeer deel te nemen, kan men grotere risico’s creëren dan de ‘traditionele’ ongemotoriseerde verkeersdeelnemer. Een afzonderlijk examen of rijbewijs is voor deze nieuwe generatie vervoersmiddelen bovendien (vooralsnog) niet vereist. Ook hier kan dus gezegd worden dat men als gebruiker van zo’n nieuwe generatie vervoersmiddel een bepaald risico heeft aanvaard. Wanneer dit ongeoefende verkeersdeelnemers betreffen die zich nog niet de bediening van het nieuwe vervoersmiddel volledig eigen hebben gemaakt, of de grote groepen (senioren) wielrenners die op de zondagochtend op de weg fietsen alsof zij deelnemen aan een etappe van de Tour de France, zijn de risico’s gemakkelijk voorstelbaar. Misschien zelfs zo gemakkelijk dat de gemotoriseerde verkeersdeelnemer hier nu juist wel op kan (en dient) te anticiperen. Het gevaar zit echter juist in de dagelijkse gebruiker van de ‘moderne fiets’, die zich – niet meer bewust van zijn snelheid en veelal slechte zichtbaarheid – in het verkeer begeeft.

Hierbij is in ieder geval te verwachten dat deze categorie bijzondere verkeersdeelnemers, gelet op de snelgroeïende technische ontwikkelingen en de trend om de nieuwste ontwikkelingen op dit gebied te laten uitgroeien tot een rage, in snel tempo zal toenemen. Men kan zich afvragen of het wel rechtvaardig is minder bescherming aan deze categorie te bieden en een minder vergaande anticipatie van de automobilist te verwachten. Het

blijven tenslotte kwetsbare verkeersdeelnemers?

De rechtspraak maakt vooralsnog voor dergelijke gevallen niet inzichtelijk of voor deze vervoersmiddelen een afzonderlijk toetsingskader bestaat en – indien deze vraag bevestigend beantwoord moet worden – waar dit toetsingskader dan uit bestaat. Het is de vraag welke factoren nu precies de doorslag geven en of hier niet de individuele invalshoek van de rechter een rol in heeft gespeeld. Om dit laatste in ieder geval in de toekomst voor deze ‘speciale’ categorie ongemotoriseerden te voorkomen, zou het wenselijk zijn wanneer rechters duidelijke handvatten bieden. Hierbij zou het de rechtsontwikkeling ten goede komen wanneer een rechter (meer) expliciet zijn keuze motiveert om in een bepaald geval al dan niet het beroep op overmacht te honoreren.

“
*Nieuwe generatie
ongemotoriseerde
voertuigen.*
..... ”

50. Rb. Leeuwarden 6 februari 2002, ECLI:NL:RBLLE:2002:AK4636, VR 2002/135.