

Gordelloze slachtoffers

Mr. Pauline Woudenberg *



* Advocaat te Haarlem.

Het dragen van een veiligheidsgordel in de auto is sinds 1975 wettelijk verplicht.¹⁾ In veel gevallen kan een gordel de kans op ernstig letsel drastisch verminderen.²⁾ Toch kunnen zich situaties voordoen waarin de gordel het ontstaan van letsel niet kan voorkomen. De vraag rijst wat de consequenties zijn voor de automobilist die geen gordel draagt en in een ongeval verzeild raakt, terwijl een andere partij aansprakelijk is voor de schade. De directe oorzaak van het ongeval ligt weliswaar niet bij de benadeelde, maar wellicht was de schade beperkt gebleven indien de gordel wel werd gedragen. De rechter kan bepalen dat een percentage van de geleden schade voor rekening blijft van het slachtoffer, wegens zijn eigen aandeel in het ontstaan of de omvang van de schade. Dit wordt ook wel de 'gordelkorting' genoemd. Naast de gordelkorting zijn er meer scenario's denkbaar waarbij het gerechtvaardigd kan zijn om niet de gehele geleden schade af te wentelen op de aansprakelijke partij. Dit artikel belicht naast de gordelkorting het scenario van de passagier die bewust instapt bij een beschonken chauffeur. De passagier heeft het ongeval niet veroorzaakt, maar hij neemt een zeker risico door bij een beschonken bestuurder in de auto te stappen.

1. Huidig recht: art. 5.2.47 e.v. Regeling voertuigen j° art. 59-59b RVV 1990. Deze regelingen zijn gebaseerd op de Wegenverkeerswet 1994.
2. Het CBR rapporteerde dat de kans dat iemand bij een auto-ongeval geen letsel oploopt met veertig procent stijgt door het dragen van een gordel. CBR: 'onthef-fing autogordel', maart 2011, pagina 2. Het aantal verkeersdoden is sinds 1973 met 80% gedaald. CBS, PB11-029, 18 april 2011. SWOV, Factsheet verkeersdoden in Nederland, SWOV Den Haag, juni 2016.

en beschonken bestuurders

Om te kunnen vaststellen hoe de schade in bovenstaande scenario's verdeeld dient te worden, is zowel het Nederlandse recht als het Europese recht relevant. Het artikel begint met een aantal Europese richtlijnen die het Nederlandse aansprakelijkheidsrecht overkoepelen. In paragraaf 2 wordt de toepassing van de Europese richtlijnen verder uitgewerkt aan de hand van jurisprudentie van het Hof van Justitie van de Europese Unie. Paragraaf 3 schetst het Nederlandse wettelijke kader, dat wordt ingevuld door rechtspraak van Nederlandse rechters. De vierde paragraaf behandelt de Nederlandse jurisprudentie over de gordelkorting en paragraaf 5 ziet op uitspraken over de eigen schuld wegens het meerijden met een beschonken bestuurder. In paragraaf 6 wordt het Nederlandse recht ten aanzien van de gordelkorting en het meerijden met een beschonken bestuurder getoetst aan het Europese recht. Het artikel sluit af met een conclusie.

Het doel van dit artikel is niet om een volledig en uitputtend overzicht van de jurisprudentie te presenteren. Het is de bedoeling dat duidelijk wordt welke omstandigheden in de praktijk relevant kunnen zijn voor slachtoffers van auto-ongevallen die geen gordel dragen of die meerijden met een beschonken bestuurder. Het jurisprudentieoverzicht beoogt daartoe praktische handvatten te geven. Daarnaast zal worden beoordeeld of de Nederlandse toepassing van het recht in lijn is met het Europese recht.

1. Europees recht: richtlijnen

Europese richtlijnen moeten worden geïmplementeerd in het nationale recht van de lidstaten. Met betrekking tot het vraagstuk van de gordelkorting en de eigen schuld van een bestuurder van een beschonken bestuurder, is een viertal Europese richtlijnen van belang. De richtlijnen worden doorgaans aangemerkt als de Eerste, Tweede, Derde en Vierde Richtlijn. De Eerste Richtlijn komt uit 1972³⁾ en deze legt aan iedere lidstaat de verplichting op om een wettelijk verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen te regelen. De verzekering moet de schade dekken die is ontstaan door motorrijtuigen binnen de lidstaten. De Tweede Richtlijn⁴⁾ ziet erop dat de omvang van de verzekeringsplicht binnen de lidstaten wordt geharmoniseerd. Zo worden slachtoffers van verkeersongevallen in alle EU-lidstaten op soortgelijke wijze beschermd. De Derde Richtlijn⁵⁾ bouwt voort op de

eerste twee richtlijnen. Deze richtlijn bepaalt onder andere dat letselschade van inzittenden van auto's en andere weggebruikers verplicht gedekt moet zijn door een verzekering. In 2009 werden de drie richtlijnen opgenomen in een nieuwe richtlijn: de Vierde Richtlijn.⁶⁾ In Nederland komen de richtlijnen tot uitdrukking in de WAM.⁷⁾

De richtlijnen zien op de verzekeringsdekking. Zij bepalen niet wat de omvang van de schadevergoedingsplicht moet zijn. De inhoud van het aansprakelijkheidsrecht is overgelaten aan de wetgevers van de individuele lidstaten. Dit betekent niet dat de lidstaten op alle mogelijke manieren de schadevergoedingsplicht mogen beperken. De mogelijkheden worden begrensd door het effectiviteitsbeginsel. Dit beginsel wordt geschonden wanneer de richtlijn haar doel niet kan bereiken, omdat de nationale regelgeving het beoogde effect van de richtlijn blokkeert. Het doel van de bovengenoemde richtlijnen is het bieden van bescherming aan slachtoffers van verkeersongevallen binnen de EU-lidstaten.⁸⁾

2. Jurisprudentie Hof van Justitie van de Europese Unie

2.1. Meerijden met beschonken bestuurder: Candolin

De jurisprudentie van het Europese Hof van Justitie werkt verder uit welke nationale wetgeving is toegestaan binnen de Europese kaders. In dit artikel worden de uitspraken behandeld vanaf 2005. In 2005 werd de uitspraak 'Candolin' door het Europese Hof gewezen. Deze uitspraak bevat een uitermate relevante rechtsregel waarop de andere uitspraken voortborduren.⁹⁾

De zaak Candolin¹⁰⁾ speelde zich af in Finland en draaide om vier beschonken mensen die samen in de auto stapten. Eén van hen, mevrouw Candolin, was de eigenaar van de auto. Een ander van hen bestuurde de auto. De auto reed met een snelheid van 180 kilometer per uur, waarbij de bestuurder de macht over het stuur verloor. De bestuurders en de passagiers raakten daarbij ernstig gewond. Mevrouw Candolin kwam om het leven. De verzekeraar weigerde een schadevergoeding uit te keren aan de nabestaanden van mevrouw Candolin. De verzekeraar beriep zich op een uitsluitingsgrond in de Finse WAM. Op basis daarvan hadden inzittenden van een auto geen recht op schadevergoeding,



Mogelijkheden tot beperking schadevergoedingsplicht begrensd door effectiviteitsbeginsel.



3. Eerste Richtlijn 72/166 EEG.
4. Tweede Richtlijn 84/5/EEG.
5. Derde Richtlijn 90/232/EEG.
6. Vierde Richtlijn 2009/103/EG.
7. Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen, 1963.
8. Europees Hof van Justitie, 30 juni 2005, ECLI:NL:XX:2005:AV2282 (Candolin), punt 18 en Hof van Justitie 25 januari 1996, C-129/94 (Ruiz Bernáldez), punt 18-20.
9. In dit artikel worden de uitspraken behandeld vanaf Candolin uit 2005. Eerdere relevante uitspraken zijn bijvoorbeeld Bernáldez (Europees Hof van Justitie EG 28 maart 1996, zaak C-129/94; VR 1997/55) en Ferreira (Europees Hof van Justitie EG, 14 september 2000, zaak C-348/98).
10. Europees Hof van Justitie, 30 juni 2005, ECLI:NL:XX:2005:AV2282 (Candolin).



Omvang van de beperking vaststellen middels individuele toets.



wanneer zij bewust meereden met een beschonken bestuurder.

In de procedure bij het Europese Hof van Justitie stond de vraag centraal of de Tweede en Derde Richtlijn werden doorkruist wanneer de verzekeraar de geleden schade weigerde uit te keren op basis van de Finse wetgeving. Het Europese hof oordeelde dat dit wel het geval was. Volgens het hof holde de Finse wetgeving de richtlijnen uit, waardoor de richtlijnen in Finland niet voldoende bescherming konden bieden aan verkeersslachtoffers.¹¹ Het Hof van Justitie kwam tot dit oordeel, omdat de Finse wetgeving de te vergoeden schade standaard inperkt. De omvang van de uit te keren schadevergoeding mocht in principe alleen worden beperkt door het nationaal recht indien de omvang van de beperking werd vastgesteld aan de hand van een individuele toets, aldus het hof. Alleen als sprake is van zeer uitzonderlijke gevallen, mogen de wet of de poliswaarden de uitkering van schadevergoedingen automatisch beperken.

Met een individuele toets wordt bedoeld dat de rechter in iedere zaak de relevante omstandigheden van het geval moet meewegen om het percentage eigen schuld vast te stellen. De rechter mag dus geen standaardpercentage koppelen aan een specifieke omstandigheid. Volgens de Finse WAM hadden inzittenden bijvoorbeeld geen recht op schadevergoeding als ze bewust bij een beschonken bestuurder in de auto stappen. Deze bepaling lijkt geen ruimte te bieden voor een individuele beoordeling. Dit kan tot onrechtvaardige uitkomsten leiden, bijvoorbeeld wanneer de inzittenden niet wisten dat de bestuurder gedronken had of als de inzittenden minderjarig waren en geen keuze hadden om al dan niet in de auto te stappen bij de betreffende bestuurder. Ook wanneer de specifieke omstandigheid niet heeft bijgedragen aan het letsel, kan het onrechtvaardig zijn om de te vergoeden schade standaard te beperken. Het percentage eigen schuld lijkt in dat geval te worden toegepast als een sanctie. Dit lijkt in strijd te zijn met de aard en de bedoeling van het aansprakelijkheidsrecht. Het aansprakelijkheidsrecht ziet immers niet op het sanctioneren van gedrag, maar op het vergoeden van de schade wanneer deze is veroorzaakt door een derde.¹²

In de zaak Candolin is verder bepaald dat de juridische hoedanigheid van de inzittende geen omstandigheid is waarmee rekening mag worden gehouden. Het maakt voor de uitkering van de schadevergoeding dus geen verschil of een inzittende tevens eigenaar van de auto is.

2.2. Gordelkorting: Marques Almeida

De uitspraak Marques Almeida is gewezen in 2012. In de betreffende zaak zat Marques Almeida op de stoel naast de bestuurder.¹³ Hij had geen veiligheidsgordel omgedaan. Vervolgens vond een aanrijding met een andere personenauto plaats. Achteraf kon niet worden vastgesteld of een van de chauffeurs schuld had aan het ongeval. Marques Almeida vorderde een schadevergoeding van de

verzekeraar van de eigenaar van de auto waar hij als bijrijder in zat. De Portugese rechter wees de vordering af op grond van eigen schuld, omdat Marques Almeida de veiligheidsgordel niet had omgedaan.

In hoger beroep wendde het Portugese hof zich tot het Hof van Justitie met een prejudiciële vraag. De vraag luidde of beperking dan wel uitsluiting van de schadevergoeding op grond van eigen schuld was toegestaan. Het Europese Hof verwijst naar de uitspraak Candolin: de omvang van de uit te keren schadevergoeding mag in principe worden beperkt door het nationaal recht, mits een individuele toets wordt toegepast. De Portugese rechter had de situatie in voldoende mate individueel beoordeeld.

Al met al lijken de EU-lidstaten een grote mate van vrijheid hebben binnen de Europese richtlijnen. Vergaande beperkingen van aansprakelijkheid zijn mogelijk, zo lang er sprake is van een individuele toets.¹⁴

3. Nederlands recht: wettelijk kader

De WAM regelt de verzekeringsdekking van schade die door motorrijtuigen is veroorzaakt. Dit betekent niet dat alle schade automatisch moet worden vergoed door een verzekeraar. De vraag wie aansprakelijk is en hoe groot de schadevergoeding moet zijn, wordt in beginsel beantwoord aan de hand van het Burgerlijk Wetboek.¹⁵ Verder zijn voor bepaalde gevallen specifieke regels van toepassing. Zo biedt art. 185 Wegenverkeerswet 1994 bescherming aan ongemotoriseerde, zwakkere verkeersdeelnemers wanneer zij worden aangereden door een gemotoriseerd voertuig.

3.1. Eigen schuld art. 6:101 BW

Een aansprakelijke partij kan zich verweren met het beroep op eigen schuld van de andere partij wegens het niet dragen van de gordel of het meerijden met een beschonken bestuurder. Het eigen schuldverweer is gebaseerd op artikel 6:101 lid 1 BW.¹⁶ Dit artikel bepaalt – kort gezegd – dat de benadeelde (een deel van) zijn eigen schade moet dragen, wanneer de schade mede het gevolg is van een omstandigheid die aan hem is toe te rekenen. De mate waarin de benadeelde heeft bijgedragen aan de schade wordt uitgedrukt in een percentage. De vergoedingsplicht van de aansprakelijke partij wordt in beginsel, dat wil zeggen behoudens een billijkheidscorrectie, evenredig met dat percentage omlaag gebracht. Het kan ook gaan om een gedraging van een derde die aan de benadeelde is toe te rekenen. Er hoeft dus geen sprake te zijn van verwijtbaarheid aan de zijde van de benadeelde.¹⁷

Een percentage eigen schuld is gerechtvaardigd indien iemand zich anders gedraagt dan een redelijk mens onder de gegeven omstandigheden zou hebben gedaan. De benadeelde hoeft dus niet altijd in strijd met de wet te handelen om een percentage

11. Candolin, punt 35.
12. Zie over het causaal verband ook de noot onder NJ 2006/110 (Candolin) van M.R. Mok.
13. Europees Hof van Justitie, 23 oktober 2012, ECLI:EU:C:2012:656.
14. Zie bijvoorbeeld de volgende zaken: Europees Hof van Justitie, 19 april 2007, C-356/05 (Farrell): de aansprakelijkheidsverzekering moet ook dekking bieden aan inzittenden die in een gedeelte van het voertuig zitten dat niet bestemd is voor passagiers; Europees Hof van Justitie, 17 maart 2011, C-484/09 (Santos): als niet duidelijk is welke bestuurder het ongeval heeft veroorzaakt, mag de nationale rechter oordelen dat de schade gelijk over de partijen moet worden verdeeld; Hof van Justitie EU, 9 juni 2011, ECLI:EU:C:2011:371 (Olival Ferreira Bonifácio), met wenk in RAV 2011/83, waarin de Portugese regel voor minderjarige verkeersslachtoffers wordt vergeleken met het Nederlandse art. 185 van de Wegenverkeerswet.
15. Vestiging aansprakelijkheid: onder andere Titel 3 BW6. Omvang schadevergoeding: Titel 1 afdeling 10 boek 6 BW.
16. Art. 6:101 lid 1 BW bepaalt: '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 een andere verdeling plaatsvindt of de vergoedingsplicht geheel vervalt of in stand blijft, indien de billijkheid dit wegens de uiteenlopende ernst van de gemaakte fouten of andere omstandigheden van het geval eist.'
17. C.J. van Zeven, J.W. Du Pon en M.M. Olthof, *Parlementaire geschiedenis van het nieuwe burgerlijk wetboek*, Deventer: Kluwer 1981, MvA II, p. 352. Zie ook dissertatie A.L.M. Keirse, *Schadebeperkingsplicht: 'Over eigen schuld aan de omvang van de schade'*, Groningen: Kluwer 2003.

eigen schuld tegengeworpen te krijgen. In de parlementaire geschiedenis wordt het voorbeeld genoemd van een persoon die weet dat hij in de auto stapt bij een beschonken bestuurder. Hij handelt daarmee niet in strijd met de wet, maar hij gedraagt zich wel anders dan een redelijk mens onder de gegeven omstandigheden zou hebben gedaan.¹⁸⁾

De hoofdregel van art. 6:101 BW schrijft een causale verdeling voor: de schade wordt verdeeld in evenredigheid met de mate waarin de partijen aan de schade hebben bijgedragen. Het laatste zinsdeel van art. 6:101 lid 1 BW ziet op de billijkheidscorrectie. Op basis daarvan kan van de causale verdeling worden afgeweken.¹⁹⁾ De billijkheidscorrectie geeft ruimte voor de beoordeling van de ernst en de verwijtbaarheid van de fouten die partijen over en weer hebben gemaakt. De billijkheidscorrectie is een feitelijke aangelegenheid. De omstandigheden die kunnen meespelen in de billijkheidscorrectie zijn niet limitatief te benoemen en zullen per geval verschillende consequenties kunnen hebben. Gedacht moet worden aan de ernst van het letsel, de mate van verwijtbaarheid van de fouten van partijen en de leeftijd van het slachtoffer. In de paragrafen waarin de Nederlandse jurisprudentie wordt behandeld, wordt ook de billijkheidscorrectie benoemd voor zover deze wordt toegepast op basis van het feit dat het slachtoffer geen gordel heeft gedragen of meereed met een beschonken bestuurder. De billijkheidscorrectie heeft in de hier te bespreken categorieën van gevallen in beginsel een matigende werking op het percentage eigen schuld. Er zijn geen uitspraken gevonden waarin het percentage eigen schuld is verhoogd op grond van de billijkheid.

4. Nederlandse jurisprudentie: gordelkorting

In de komende paragrafen wordt onderzocht op welke wijze de Nederlandse rechters de eigen schuld beoordelen wanneer het gaat om slachtoffers die geen gordel droegen. Ten eerste wordt een uitspraak behandeld waarin de Nederlandse rechter het Nederlandse recht toetst aan het Europese recht. Vervolgens worden uitspraken belicht waaruit de omstandigheden blijken die relevant kunnen zijn voor het toetsen van de gordelkorting.

4.1. Toets Europese recht door Rechtbank Den Haag

De vraag of de Nederlandse toepassing van de gordelkorting in lijn is met het Europese recht, is in 2009 voorgelegd aan de Rechtbank Den Haag.²⁰⁾ Er was in de betreffende procedure een tussenvonnis gewezen waarin een percentage eigen schuld werd aangenomen van 25%. De eiser vond dat de rechtbank moest terugkomen op dit besluit op basis van Europese rechtspraak. Volgens de eiser zou een percentage eigen schuld slechts in zeer uitzonderlijke gevallen mogen worden aangenomen.

Deze interpretatie van de Europese rechtspraak over het leerstuk eigen schuld is vaker te vinden in de literatuur.²¹⁾ In de Europese rechtspraak lijkt het echter niet zozeer te draaien om de toelaatbaarheid van de specifieke gronden voor de eigenschuldverweren, zoals de gordelkorting en het meerijden van een beschonken bestuurder. Het draait om de toelaatbaarheid van de beoordelingskaders waar de nationale rechters mee werken: de rechters moeten een individuele toets toepassen. Alleen als sprake is van zeer uitzonderlijke gevallen, mogen de wet of de poliswaarden de uitkering van schadevergoedingen automatisch beperken. De uitspraak van de Rechtbank Den Haag sluit aan bij deze interpretatie, nu de rechtbank oordeelde dat het percentage eigen schuld gebaseerd was op een individuele beoordeling in dat concrete geval.

De rechtbank oordeelde dat de Europese richtlijnen de lidstaten er slechts toe verplichten dat de schade is gedekt door een verzekering. Dat de schade verplicht gedekt is, betekent niet dat de gehele schade daadwerkelijk moet worden vergoed. Het nationale recht bepaalt welk bedrag moet worden vergoed. De vergoeding van schade mag alleen automatisch worden beperkt in zeer uitzonderlijke situaties. Tot nu toe is er slechts één uitzonderlijke situatie bekend: het bewust (mee)rijden in een gestolen auto.²²⁾

De rechtbank oordeelde dat het tussenvonnis met het percentage eigen schuld van 25% niet in strijd is met de Europese richtlijnen. Het percentage eigen schuld is niet gebaseerd op een specifieke uitsluiting in het Nederlandse aansprakelijkheidsrecht. Het gaat om het resultaat van de beoordeling van de individuele omstandigheden van het geval op grond van de algemene regel van art. 6:101 BW.

In dit geval lijkt de toepassing van art. 6:101 BW niet in strijd te zijn met het Europese recht. In de volgende paragrafen wordt onderzocht of in andere uitspraken ook een individuele toets wordt toegepast. Strijdigheid met het Europese recht kan ontstaan als de rechter een standaard percentage eigen schuld hanteert en daar niet van afwijkt wanneer bijvoorbeeld de gordel het letsel niet had kunnen voorkomen. Dit zou leiden tot een onevenredige korting van de schadevergoeding en dat is niet toegestaan volgens de uitspraak Candolin.

4.2. Gordelkorting: percentage

In veel zaken spelen meerdere omstandigheden die kunnen leiden tot de toekenning van een percentage eigen schuld. Daarnaast wordt vaak een billijkheidscorrectie toegepast. De meeste rechters benoemen de gordelkorting apart in hun uitspraak. Veelal wordt een percentage van 25% gekoppeld aan het niet dragen van de gordel.²³⁾ De rechter motiveert niet waarom hij kiest voor 25%.²⁴⁾ Het percentage lijkt willekeurig te zijn gekozen. In de rechtspraak en de literatuur zijn geen aanwijzingen gevonden dat het per-



Op basis van billijkheidscorrectie afwijken van causale verdeling.



18. C.J. van Zeven, J.W. Du Pon en M.M. Olthof, *Parlementaire geschiedenis van het nieuwe burgerlijk wetboek*, Deventer: Kluwer 1981, T.M., p. 350 en 351.
19. Een uitleg over het verschil tussen de causale verdeling en de billijkheidscorrectie is te vinden in: C.J. van Zeven, J.W. Du Pon en M.M. Olthof, *Parlementaire geschiedenis van het nieuwe burgerlijk wetboek*, Deventer: Kluwer 1981, V.V. II (a), p. 352.
20. Rb 's-Gravenhage 16 september 2009, ECLI:NL:RBSGR:2009:BK4573, NJF 2010/52.
21. Zie bijvoorbeeld R.Ph. Elzas, *Meerijden met dronken bestuurder*, in: *Schaderegeling Motorrijtuigen 650.2*, 2015.
22. Art. 2 lid 1 van de Tweede Richtlijn.
23. Voorbeelden percentages 25% gordelkorting: Rechtbank Amsterdam 21 september 2005, ECLI:NL:RBAMS:2005:AU5009; Rechtbank Oost-Brabant 25 april 2016, VR 2016/173; Rechtbank Noord-Nederland 5 februari 2016, ECLI:NL:RBNNE:2016:414, VR 2016/84; Rechtbank Midden-Nederland 18 oktober 2013, ECLI:NL:RBMNE:2013:5000; Rechtbank Midden-Nederland 6 februari 2013, ECLI:NL:RBMNE:2013:BZ0813; Rechtbank Amsterdam 29 januari 2013, ECLI:NL:RBAMS:2012:BY3931; Rechtbank Middelburg 3 februari 2010, ECLI:NL:RBMID:2010:BL5565.
24. In het arrest van Hof 's-Gravenhage, 31 oktober 2006, JA 2007/12, wordt uitgegaan van een percentage van 20%. Er wordt niet gemotiveerd waarom de rechter voor een afwijkend percentage kiest.

centage van 25% ooit ter discussie heeft gestaan. Dit lijkt op zichzelf niet onlogisch te zijn, nu de rechter het percentage mag matigen wanneer hij de uitkomst onbillijk acht. Hoewel het uitgangspunt een standaardpercentage betreft, lijkt achter de uiteindelijke uitkomst wel degelijk een individuele toets te schuilen.



Gordel als schade- beperkende maatregel.



4.3. Gordelkorting: causaal verband

Een aansprakelijke partij kan de gordelkorting inroepen als bevrijdend verweer. Dit betekent dat de aansprakelijke partij de feiten moet stellen en bewijzen die een beroep op de gordelkorting kunnen rechtvaardigen. De aansprakelijke partij moet bewijzen dat er een gordel aanwezig was in de auto en dat het slachtoffer de gordel niet heeft gedragen. Vaak is dit af te leiden uit de manier waarop het slachtoffer wordt gevonden of is het te zien aan het opgelopen letsel.²⁵⁾

Als vaststaat dat het slachtoffer de gordel niet heeft gedragen, kan het slachtoffer op zijn beurt aanvoeren dat het dragen van de gordel het letsel niet zou hebben beperkt. In dat geval wordt geen gordelkorting gehanteerd. De rechter gaat er in beginsel vanuit dat het dragen van de gordel het letsel wél zou hebben beperkt. De veiligheidsgordel is juist verplicht gesteld, omdat uit vele onderzoeken blijkt dat de gordel de kans op ernstig letsel bij een aanrijding aanzienlijk vermindert. De rechter ziet de gordel daarom in beginsel als een schadebeperkende maatregel. Het slachtoffer moet de feiten en omstandigheden aandragen die op het tegendeel kunnen wijzen.

In een uitspraak van de Rechtbank Noord-Nederland kwam het causaal verband tussen het letsel en het niet dragen van de gordel aan de orde.²⁶⁾ Het slachtoffer reed na een feestje op de achterbank mee in de auto. De auto sloeg over de kop en het slachtoffer liep een complete dwarslaesie op. De rechtbank ging in eerste instantie uit van de schadebeperkende werking van de gordel. Het slachtoffer voerde aan dat hij zich na het ongeval nog op dezelfde positie in de auto bevond als voor het ongeval. De passagier die rechts naast hem zat, lag na het ongeval op hem en deze medepassagier had een fors postuur. Gelet op deze verklaring en de aard van het letsel, kon de rechtbank niet uitsluiten dat de dwarslaesie was veroorzaakt doordat deze medepassagier met kracht tegen hem aan is gevallen. Daarnaast was relevant dat het slachtoffer op de achterbank zat en dat hij alleen een heupgordel had kunnen dragen. Een heupgordel biedt in de regel minder bescherming dan een driepuntsgordel.

De verzekeraar bood tegenbewijs aan in de vorm van een deskundigenonderzoek. Opvallend aan deze uitspraak is dat de rechtbank het tegenbewijs niet toeliet, omdat zij van oordeel was dat de schade op grond van de billijkheidscorrectie sowieso honderd procent vergoed zou moeten worden. De discussie over de gordelkorting was daardoor niet relevant, aldus de rechtbank. De

billijkheidscorrectie was de doorslaggevende factor, omdat het slachtoffer zeer ernstig, blijvend letsel had opgelopen. Daarnaast was de gordel niet zichtbaar aanwezig. Het niet dragen van de gordel was wel toe te rekenen aan het slachtoffer, maar de onzichtbaarheid van de gordel verminderde de verwijtbaarheid. Tot slot had de verzekeraar zich pas anderhalf jaar na de aansprakelijkstelling voor het eerst beroepen op het eigenschuldverweer.

Deze uitspraak van de Rechtbank Noord-Nederland is opvallend, omdat het oordeel niet is gebaseerd op een deskundigenbericht. De rechter lijkt een efficiënte oplossing te beogen door vooruit te kijken naar de uitkomst van de billijkheidscorrectie. Daarbij valt op dat de rechter zich eerst uitspreekt over de feiten die het slachtoffer aandraagt. Strikt genomen zou dit niet noodzakelijk zijn wanneer het percentage eigen schuld bij voorbaat nihil zou zijn op basis van de billijkheidscorrectie.

In een uitspraak van de Rechtbank Breda was de casus als volgt.²⁷⁾ Een automobilist stond met pech aan de kant van de weg. Een andere auto reed op dezelfde weg en moest plotseling uitwijken voor de stilstaande auto. De bestuurder reed tegen een boom aan en liep een dwarslaesie op. Zij droeg weliswaar geen gordel, maar stelde dat het niet dragen van de gordel niet had bijgedragen aan het letsel. De rechtbank ging mee in dit verweer en oordeelde dat nergens uit bleek dat het slachtoffer uit de auto was geslingerd of met haar hoofd tegen de voorruit was gebotst. Het was nu aan de verzekeraar om te onderbouwen dat het niet dragen van de gordel toch had bijgedragen aan de schade. De rechtbank gelastte vervolgens een deskundigenbericht. Een verkeersongevallendeskundige en een orthopedisch chirurg werden aangewezen om te rapporteren. Het rapport van de orthopedisch chirurg was doorslaggevend. De deskundige legde uit dat de dwarslaesie was ontstaan door het abrupte stilstaan bij een hoge snelheid. De romp blijft staan, maar het hoofd wordt met kracht naar voren geworpen. Het dragen van een gordel zou in dat geval weinig verschil maken, zolang er geen airbag is die de krachten neutraliseert waarmee het hoofd naar voren schiet. De rechtbank verwierp op basis daarvan het beroep op de gordelkorting.

De volgende uitspraak betreft een deelgeschil bij de Rechtbank Midden-Nederland.²⁸⁾ In deze zaak raakte de betreffende auto in een slip en kwam deze ondersteboven terecht in een sloot. Het slachtoffer zat achterin, droeg geen gordel en hij liep een dwarslaesie op. Er werd zowel door het slachtoffer als de verzekeraar een ongeval-lenalist als deskundige ingeschakeld. De rechter vond het rapport aan de zijde van het slachtoffer niet overtuigend. De rechtbank acht het zeer aannemelijk dat de gordel een remmende werking zou hebben gehad en dat het letsel beperkt zou zijn gebleven. De bestuurder had weliswaar niet gecontroleerd of het slachtoffer een gordel om had, maar dit is de verantwoorde-

- 25. Bijvoorbeeld Rechtbank Midden-Nederland 18 oktober 2013, ECLI:NL:RBMNE:2013:5000.
- 26. Rechtbank Noord-Nederland 5 februari 2016, ECLI:NL:RBNNE:2016:414, VR 2016/84.
- 27. Rechtbank Breda 13 juli 2011, zaaknummer: 202172 / HA ZA 09-602.
- 28. Rechtbank Midden-Nederland 18 oktober 2013, ECLI:NL:RBMNE:2013:5000.

lijkheid van de inzittenden zelf.²⁹⁾ De rechtbank neemt een gordelkorting aan van 25%. Deze uitspraak wordt ook in paragraaf 5.1 behandeld, nu de bestuurder tevens onder invloed van alcohol was. In paragraaf 5.1 wordt ook de toepassing van de billijkheidscorrectie uitgewerkt.

De Rechtbank Oost-Brabant deed uitspraak in een zaak die een ongeval met een tuktuk betrof.³⁰⁾ De tuktuk werd aangemerkt als een gemotoriseerde driewieler. De tuktuk was gehuurd voor een bedrijfsuitje. Het voertuig raakte van de weg en kwam tegen een boom tot stilstand. Een van de inzittenden had ernstig breukletsel aan zijn rechterbovenbeen en -knie opgelopen, waardoor hij blijvend invalide was geraakt. Het slachtoffer had geen gordel gedragen. Hij voerde aan dat een gordel het letsel niet had kunnen voorkomen, nu de aanwezige gordels niet aan de wettelijke vereisten voldeden. De gordels zouden namelijk geen effect hebben gehad, omdat het 'even duurt' voordat de gordels aanspannen na een abrupte stilstand. Deze redenering werd niet gevolgd, nu de ondeugdelijkheid van de gordel slechts was onderbouwd door een onduidelijke zwart-wit kopie van een foto. De rechtbank stelde de gordelkorting vast op 25%.

Uit de voorgaande uitspraken blijkt dat de rechter in beginsel uitgaat van de schadebeperkende werking van de gordel. Wel is er ruimte voor het slachtoffer om de rechter op andere gedachten te brengen. Uit de manier waarop het letsel is ontstaan is af te leiden of een gordel het letsel zou hebben beperkt. Soms blijkt dit uit de wijze waarop het slachtoffer is aangetroffen na het ongeval. Als de toedracht van het letsel onduidelijk is, moeten er deskundigen aan te pas komen. Met name medisch experts kunnen een doorslaggevende rol spelen, nu zij de rechter kunnen uitleggen hoe het menselijk lichaam reageert in de gegeven omstandigheden. Uit de uitspraak van de Rechtbank Oost-Brabant over de tuktuk blijkt dat een verweer over de ondeugdelijkheid van de gordel goed moet worden onderbouwd. Een onduidelijke foto is niet voldoende als bewijs.

4.4. Gordelkorting: gordel kenbaar aanwezig

Wanneer er geen gordel aanwezig is in de auto, kan het slachtoffer de gordel ook niet dragen. Sinds jaar en dag worden auto's standaard uitgevoerd met gordels, zowel voorin als achterin. Er zijn dan ook geen uitspraken gevonden waarin het slachtoffer vrijuit gaat door het ontbreken van de gordel. De vraag rijst wat rechtens is wanneer de gordel niet zichtbaar aanwezig is. Deze omstandigheid zal zich met name voordoen bij gordels die zich op de achterbank van de auto bevinden.

Het Hof Den Haag oordeelde dat het slachtoffer voldoende aannemelijk had gemaakt dat de gordels waren weggezaakt tussen de zitting en de leuning van de achterbank.³¹⁾ Nu de gordels niet

kenbaar aanwezig waren, wordt voorbij gegaan aan het niet dragen van de gordel. De gordelkorting kwam uit op 0%. In deze zaak werd in eerste instantie toch een causale verdeling aangenomen van 10%, omdat de rijder bekend was met de onervaren, agressieve rijstijl van de bestuurder. Op grond van de billijkheid bepaalde het hof dat de schade volledig moest worden vergoed. Het hof besloot dit op grond van de grote ernst van de gemaakte fouten van de bestuurder. De bestuurder had te veel alcohol gedronken. Daarnaast speelt het zeer ernstige, blijvende letsel (een dwarslaesie) een rol, evenals de jeugdige leeftijd van het slachtoffer en het feit dat de schade gedekt is door een verzekering.

De Rechtbank Noord-Nederland sloeg in 2016 een andere weg in dan het Hof Den Haag.³²⁾ Deze uitspraak is reeds behandeld in paragraaf 4.3. De rechtbank oordeelde dat het niet dragen van de gordel wel degelijk was toe te rekenen aan het slachtoffer, ook al was de gordel niet zichtbaar. De inzittenden hebben de verantwoordelijkheid om de gordel te zoeken en navraag te doen bij de bestuurder. Er was niet gesteld of gebleken dat de auto zodanig oud was, dat het slachtoffer ervan uit mocht gaan dat er geen gordel aanwezig was. Hij had actief moeten onderzoeken waar de gordel zich bevond. Het niet dragen van de gordel was daarom aan het slachtoffer toe te rekenen. De onzichtbaarheid van de gordel speelde bij de billijkheidscorrectie wel een verzachtende rol. Het niet dragen van de gordel was wel toe te rekenen aan het slachtoffer, maar de onzichtbaarheid van de gordel verminderde de verwijtbaarheid. De schade moest volledig worden vergoed.

De Rechtbank Oost-Brabant volgde de lijn van de Rechtbank Noord-Nederland. Deze zaak betrof het ongeval met de tuktuk dat eerder is behandeld in paragraaf 4.3.³³⁾ Het slachtoffer had geen gordel gedragen. Hij voerde aan dat de gordel niet zichtbaar was en dat er geen instructies waren gegeven vanuit het evenementenbureau dat de tuktuk verhuurde. De rechtbank oordeelde dat het slachtoffer zelf verantwoordelijk was voor het dragen van de gordel. De gordelkorting werd vastgesteld op 25%. Wel speelde ook hier de onzichtbaarheid van de gordel en het gebrek aan instructies een verzachtende rol in de billijkheidscorrectie. De schade moest uiteindelijk volledig worden vergoed.

Uit de voorgaande uitspraken blijkt dat het Hof Den Haag in 2007 de lijn volgde dat de onzichtbaarheid van de gordel leidt tot een gordelkorting van 0%. Echter, de meer recente uitspraken uit 2016 laten de primaire verantwoordelijkheid voor het dragen van de gordel rusten op de inzittenden van de auto. De inzittenden hebben in beginsel de plicht om de gordel te zoeken wanneer deze niet direct zichtbaar is. Wel speelt de onzichtbaarheid van de gordel een verzachtende rol in de billijkheidscorrectie.



Verantwoordelijkheid voor dragen van de gordel ligt (ook) bij de inzittende.



29. Overigens bepaalde de rechter wel dat de verzekeraar 85% van de kosten van de ongevallenanalist aan de zijde van het slachtoffer moest vergoeden.

30. Rechtbank Oost-Brabant 25 april 2016, VR 2016/173.

31. Hof 's-Gravenhage, 19 juni 2008, ECLI:NL:GHSGR:2008:BD6919, VR 2010/38.

32. Rechtbank Noord-Nederland, 5 februari 2016, ECLI:NL:RBNNE:2016:414, VR 2016/84.

33. Rechtbank Oost-Brabant, 25 april 2016, VR 2016/173.



Dronkenschap van de bestuurder is door- gaans kenbaar voor de inzittende.



5. Nederlandse jurisprudentie: beschonken bestuurder

In een aantal onderzochte zaken speelden meerdere omstandigheden die een percentage eigen schuld kunnen rechtvaardigen. Het is niet altijd duidelijk welk percentage gekoppeld is aan het feit dat de rijder meerijdt met een beschonken bestuurder. In de zaken waar alleen deze kwestie speelde, is dit wel vast te stellen. Net als in het geval van de gordelkorting, wordt er in beginsel een percentage van 25% eigen schuld gehanteerd.³⁴⁾ In de komende paragrafen worden uitspraken belicht waaruit de omstandigheden blijken die relevant kunnen zijn voor het toetsen van het percentage eigen schuld vanwege het meerijden met een beschonken bestuurder.

5.1. Beschonken bestuurder: causaal verband

In alle onderzochte uitspraken wordt aangenomen dat het ongeval in meer of mindere mate is veroorzaakt door het alcoholgebruik van de bestuurder.³⁵⁾ Dit is niet onlogisch, nu het algemeen bekend is dat alcohol onder meer de reactiesnelheid van de drinker aantast. Ook indien de primaire oorzaak extern zou zijn, is het aannemelijk dat de schade groter is wanneer de bestuurder beschonken is. Dit zou wellicht anders zijn in het geval dat de bestuurder geen enkele uitwijkmogelijkheid heeft. In geen van de uitspraken is dit aan de orde en het causaal verband tussen de alcohol en de schade wordt ook niet betwist. In het algemeen wordt ervan uitgegaan dat de schade niet was ontstaan als de bestuurder niet zou hebben gedronken en dat de schade meer beperkt was gebleven als het slachtoffer niet zou hebben meegereden met de beschonken bestuurder.

Het feit dat het slachtoffer bij een beschonken bestuurder in de auto is gestapt, wordt als zelfstandige fout gezien. De ernst en gevolgen van de individuele fouten van alle partijen worden tegen elkaar afgewogen. Deze afweging kan worden gemaakt in het kader van de causale verdeling of de billijkheidscorrectie.

De eerste uitspraak is gewezen door het Hof Den Haag.³⁶⁾ Het slachtoffer reed mee op de achterbank van de auto, met een bestuurder waarvan hij wist dat hij nog maar kort zijn rijbewijs had, een agressieve rijstijl had, vaak te hard reed en te veel alcohol had gedronken. Ze reden tegen een boom, waarbij de inzittende uit de auto werd geslingerd en een dwarslaesie opliep. Het hof oordeelde dat vol- doende aannemelijk was dat het alcoholgebruik een belangrijke rol heeft gespeeld bij het ongeval. Het hof oordeelde in het kader van de causale verdeling dat het percentage eigen schuld 10% was. Het slachtoffer had niet bij de bestuurder in de auto moeten stappen, nu hij wist dat deze beschonken was en een gevaarlijke rijstijl had. Toch is het de primaire verantwoordelijkheid van de bestuurder om niet te veel te drinken en veilig te rijden. De fouten van de bestuurder vindt het hof zeer ernstig te noemen. Daar komt bij dat het jeugdige slachtof-

fer zeer ernstig, blijvend letsel heeft opgelopen. Op grond van de billijkheidscorrectie moest daarom alsnog de volledige schade worden vergoed.

Een andere uitspraak betrof een deelgeschil bij de Rechtbank Midden-Nederland.³⁷⁾ Ook in deze zaak had de bestuurder te veel alcohol gedronken. De auto raakte in een slip en kwam ondersteboven terecht in een sloot. Het slachtoffer liep een dwarslaesie op. De rechter koppelde geen percentage eigen schuld aan de keuze van het slachtoffer om bij de beschonken bestuurder in de auto te stappen. Wel was het percentage eigen schuld in eerste instantie 25%, omdat het slachtoffer eveneens te verwijten viel geen gordel te hebben gedragen. In het kader van de billijkheidscorrectie achtte de rechter het relevant dat de bestuurder dronken was. Het rijden onder invloed zag de rechter als een zeer ernstig vergrijp, waarbij de bestuurder willens en wetens het risico nam dat hij schade zou toebrengen aan anderen. De rechter bepaalde dat het rijden onder invloed van alcohol de belangrijkste factor was voor het ontstaan van het ongeval. De fouten van het slachtoffer waren van een andere orde dan de fouten van de bestuurder. Bovendien was sprake van ernstig, blijvend letsel. Het slachtoffer zal voor de rest van zijn leven afhankelijk zijn van zorg en hulp van anderen. Op grond van de billijkheidscorrectie oordeelde de rechtbank dat het percentage eigen schuld 15% moest zijn.

5.2. Beschonken bestuurder: kenbaarheid dronkenschap

Voor de inzittende moet het evident zijn geweest dat de bestuurder beschonken was en daardoor onbekwaam was om te rijden. In de volgende uitspraken nam de rechter aan dat de dronkenschap van de bestuurder kenbaar was. Er zijn geen uitspraken gevonden waarin werd geoordeeld dat de dronkenschap niet kenbaar was voor de inzittende.

De eerste uitspraak is van de Rechtbank Amsterdam uit 2005. De bestuurder van de auto had het ongeval veroorzaakt. Achteraf bleek dat hij meer dan drie keer zoveel alcohol in zijn bloed had dan het toegestane promillage. Volgens de rechtbank kon het de rijder niet zijn ontgaan dat de bestuurder beschonken was. Dat de bestuurder desgevraagd aangaf dat hij goed in staat was om te rijden, deed daar niet aan af. De rechtbank oordeelde dat het percentage eigen schuld 25% bedroeg.³⁸⁾

De volgende uitspraak komt van het Hof Den Haag. Deze uitspraak is in de vorige paragraaf behandeld in het kader van de causale verdeling en in paragraaf 5.4, nu het slachtoffer tevens geen gordel droeg.³⁹⁾ Het slachtoffer reed mee met een bestuurder waarvan hij wist dat hij nog maar kort zijn rijbewijs had, een agressieve rijstijl had, vaak te hard reed en te veel alcohol had gedronken. De rijder verklaarde dat hij wist dat de bestuurder had gedronken, maar dat hij niet zodanig dronken leek dat hij de auto niet zou kunnen besturen. Het hof oordeelde dat de

34. Bijvoorbeeld: Rechtbank Amsterdam 21 september 2005, ECLI:NL:RBAMS:2005:AU5009 en Hof 's-Hertogenbosch, 29 november 2011, ECLI:NL:GHSHE:2011:BU8575.

35. Bijvoorbeeld Hof Den Haag, 19 juni 2008, ECLI:NL:GHSGR:2008:BD6919, VR 2010/38, en Rechtbank Oost-Brabant 13 januari 2013, ECLI:NL:RBOBR:2013:7868, VR 2014/177.

36. Hof 's-Gravenhage, 19 juni 2008, ECLI:NL:GHSGR:2008:BD6919, VR 2010/38.

37. Rechtbank Midden-Nederland, 18 oktober 2013, ECLI:NL:RBMNE:2013:5000.

38. Rechtbank Amsterdam 21 september 2005, ECLI:NL:RBAMS:2005:AU5009.

39. Hof 's-Gravenhage, 19 juni 2008, ECLI:NL:GHSGR:2008:BD6919, VR 2010/38.

bijrijder had kunnen en moeten beseffen dat te veel alcohol in combinatie met een onervaren, agressieve rijstijl een sterk verhoogde kans op ongevallen meebrengt. Het percentage eigen schuld werd uiteindelijk vastgesteld op 10%, nu de primaire fout bij de bestuurder lag.

Een andere zaak betrof een uitspraak van het Hof Den Bosch uit 2011.⁴⁰ In deze zaak draaide het om een eenzijdig auto-ongeval. De bestuurder was jarig en hij ging voor het feest samen met een vriendin nog even iets ophalen met de auto. De bestuurder verloor de macht over het stuur en reed tegen een boom. Hij overleed ter plaatse. De bijrijder hield blijvend orthopedisch letsel over aan het ongeval. Achteraf bleek dat de bestuurder te veel had gedronken, speed had gebruikt en geen geldig rijbewijs had. Het hof oordeelde dat het aan het slachtoffer toegerekend kon worden dat zij meereed terwijl de bestuurder te veel had gedronken. Ook al was het niet te zien of te ruiken aan de bestuurder dat hij te veel onder invloed was, het slachtoffer had erop bedacht moeten zijn dat dit het geval was, nu zij hem had zien drinken en speed gebruiken. Het is immers een algemeen bekend feit dat het gebruik van alcohol in combinatie met speed zeer gevaarlijk is in het verkeer. Het hof oordeelde dat 25% van de schade voor rekening van de bijrijder moest blijven. Het hof voegde daaraan toe dat het feit dat een ander gerechtshof tot een andere causale verdeling kwam in een geval van een bijrijder van een beschonken bestuurder, daar niets aan af doet. Dit impliceert dat het hof uitgaat van een individuele beoordeling van het geval.

De laatste relevante zaak betreft een deelgeschil bij de Rechtbank Oost-Brabant.⁴¹ Het betrof opnieuw een eenzijdig ongeval. De auto sloeg meerdere malen over de kop. De bijrijder werd de auto uitgeslingerd en liep hersenletsel op, een ruptuur van de lever, een ruptuur van de rechtekern en een long- en pancreascontusie. De rechtbank stelde vast dat het alcoholpromillage in het bloed van de bestuurder ruim drie keer het wettelijk toegestane promillage overtrof. Dit promillage was zodanig hoog dat aan de bestuurder te zien moet zijn geweest dat hij dronken was. De bijrijder voerde nog aan dat de bestuurder eveneens cocaïne had gebruikt en dat dit een dempende werking zou hebben op de werking van alcohol. Daardoor zou minder goed zichtbaar zijn geweest dat de bestuurder dronken was. De rechtbank ging niet mee in dit verweer en oordeelde dat een percentage eigen schuld van 40% moest worden aangenomen. Het feit dat de bijrijder geen gordel droeg was als omstandigheid meegenomen in dit percentage. In deze zaak oordeelde de rechtbank dat geen billijkheidscorrectie moest worden toegepast, omdat noch het letsel, noch de ernst van de normschending van de bestuurder dit rechtvaardigde.

Opvallend aan de voorgaande uitspraken is dat de rechters niet snel aannemen dat de dronken-

schap van de bestuurder niet kenbaar zou zijn geweest voor de inzittende. Wanneer het slachtoffer de bestuurder heeft zien drinken, is dit voldoende om de kenbaarheid aan te nemen. Indien het alcoholpromillage in het bloed van de bestuurder driemaal de toegestane hoeveelheid overschrijdt, gaat de rechter ervan uit dat aan de bestuurder te zien was dat hij dronken was. De vraag rijst waar de grens ligt. Indien het alcoholpromillage in het bloed van de bestuurder het toegestane promillage net zou overschrijden en de bestuurder niet bekend staat als een roekeloze, onervaren bestuurder, zou de uitkomst wellicht anders kunnen zijn.

6. Toets Europees recht

Gezien de zojuist behandelde jurisprudentie, lijkt het erop dat de Rechtbank Den Haag het bij het juiste eind had met haar uitspraak uit 2009.

In principe wordt een percentage eigen schuld gehanteerd van 25% naar aanleiding van het niet dragen van de gordel of het meedrijven met een beschonken bestuurder. Dit percentage is een uitgangspunt dat arbitrair is vastgesteld. De rechter gaat ervan uit dat het niet dragen van de gordel of het rijden onder invloed heeft bijgedragen aan de omvang van het letsel of het ontstaan van het ongeval. Gezien de aard van de fouten lijkt dit uitgangspunt op zichzelf niet onrechtvaardig. Immers, uit vele onderzoeken blijkt dat een gordel in de meeste gevallen het letsel beperkt en dat alcohol het reactievermogen van mensen aantast.

Het standaardpercentage van 25% lijkt op het eerste gezicht wellicht niet in lijn met de uitspraak Candolin, nu in deze uitspraak is bepaald dat het hanteren van een standaardpercentage niet is toegestaan. Echter, het staat de rechter vrij om van het percentage van 25% af te wijken wanneer dit gerechtvaardigd is. De rechter is niet verplicht op basis van de wet of polisvoorwaarden om 25% eigen schuld aan te nemen. De wet biedt ruimte voor een individuele toets en de Nederlandse rechter lijkt gebruik te maken van deze ruimte. Als de rechter niet overtuigd is, geeft hij bewijsopdrachten of benoemt hij deskundigen. Indien de rechter oordeelt dat het percentage eigen schuld van 25% niet billijk is in het concrete geval, kunnen verzachtende omstandigheden worden meegewogen in de billijkheidscorrectie.

Gezien het voorgaande lijkt de Nederlandse invulling van het aansprakelijkheidsrecht niet in strijd met de Europese richtlijnen. Het doel van de richtlijnen is het bieden van bescherming aan verkeersslachtoffers. Nu de vergoeding van de geleden schade niet standaard op wettelijke of contractuele basis wordt uitgesloten of beperkt, wordt het doel van de richtlijnen niet doorkruist door het Nederlandse recht.



Nederlandse invulling van het aansprakelijkheidsrecht in lijn met de Europese richtlijnen.



40. Hof 's-Hertogenbosch, 29 november 2011, ECLI:NL:GHSHE:2011:BU8575.

41. Rechtbank Oost-Brabant 13 januari 2013, ECLI:NL:RBOBR:2013:7868, VR 2014/177.

Opgemerkt dient te worden dat het belangrijk is dat rechters zich bewust zijn van het feit dat het percentage eigen schuld van 25% geen standaardpercentage hoeft te zijn, maar dat concrete en/of verzachtende omstandigheden altijd in het oordeel moeten kunnen meewegen. Het is belangrijk dat rechters nagaan of zulke omstandigheden er zijn. Ook belangenbehartigers moeten ernaar streven de rechter zoveel mogelijk argumenten te geven om het afwijken van de “standaard” te kunnen rechtvaardigen. Een deskundigenrapportage van een medisch expert of een ongevallendeskundige kan daartoe goede aanknopingspunten bieden.

Het percentage wordt in de literatuur tot nu toe echter weinig ter discussie gesteld. Het is denkbaar dat dit op enig moment wel gebeurt, bijvoorbeeld omdat de gevolgen van het niet dragen van de gordel nauwkeuriger in het concrete geval zijn vast te stellen door nieuwe meetinstrumenten of wetenschappelijke inzichten.

Daarnaast kunnen in beide typen gevallen eventuele verzachtende omstandigheden worden meegenomen in de billijkheidscorrectie. Al met al lijkt de Nederlandse uitwerking van de eigen schuld in het geval dat het slachtoffer geen gordel draagt of met een beschonken bestuurder meerijdt, niet in strijd te zijn met het Europese recht.

Het is belangrijk dat rechters zich bewust zijn van het feit dat het percentage eigen schuld van 25% geen standaardpercentage mag zijn dat willekeurig wordt vastgesteld. Het is van belang om zoveel mogelijk daadwerkelijk een individuele toets te hanteren en niet blind te varen op uitgangspunten.



Ruimte voor individuele beoordeling per geval.



Conclusie

De Europese richtlijnen verplichten de EU-lidstaten om verzekeringsdekking te garanderen voor ongevallen met motorvoertuigen. De bedoeling van deze richtlijnen is een bepaald niveau van bescherming te bieden aan verkeersslachtoffers. De omvang van de voor vergoeding in aanmerking komende schade wordt geregeld in nationale wetgeving van de EU-lidstaten. Uit rechtspraak van het Europese Hof van Justitie blijkt dat het in beginsel niet is toegestaan om de uitkering van geleden schade op basis van de wet of polisvoorwaarden standaard te beperken of uit te sluiten. Een algemene uitsluiting is alleen toegestaan in zeer uitzonderlijke omstandigheden. Tot nu toe is er één omstandigheid bekend: het (mee)rijden in een gestolen voertuig. In alle andere gevallen moet per geval een individuele toets plaatsvinden.

Het leerstuk eigen schuld is in de Nederlandse wet geregeld in art. 6:101 BW. Zowel voor het niet dragen van een gordel als voor het meerijden met een beschonken bestuurder geldt in Nederland in principe een verdeling van de aansprakelijkheid van 25% voor de gelaedeerde en 75% voor de vergoedingsplichtige. De Rechtbank Den Haag was van oordeel dat de gordelkorting van 25% niet in strijd is met het Europese recht, nu geen sprake leek te zijn van een standaardkorting van de uit te keren schade.

De Nederlandse jurisprudentie laat zien dat er ruimte is voor een individuele beoordeling per geval. Voor de toepassing van de gordelkorting wordt onder meer beoordeeld of er causaal verband bestaat tussen het niet dragen van de gordel en de schade. In het geval dat het slachtoffer meereed met een beschonken bestuurder, wordt onder andere onderzocht of het kenbaar was dat de bestuurder dronken was.