



door Petra klein Gunnewiek en Lisan Homan
| beiden advocaat bij Van Benthem & Keulen

Het belang van de delta v Terugblik op de relevantie bij de beoordeling van juridische causaliteit

Inleiding

In 2015 verschenen er drie artikelen in het PIV-Bulletin waarin vanuit verschillende invalshoeken – juridisch, medisch en biomedisch – de betekenis van de zwaarte van de botsing bij achterop-aanrijdingen voor de toepassing van de juridische causaliteit werd besproken.¹ Er werd onder meer gesproken over de betekenis van de snelheidsverandering ('delta v') voor het risico op (langdurige) klachten en of het mogelijk is een absolute ondergrens aan te nemen voor het ontstaan van klachten. De auteurs waren niet eensgezind in hun conclusies en ook de rechtspraak liet destijds geen eenduidig beeld zien.

We zijn inmiddels vijf jaar verder en de verdeeldheid is er nog altijd. Vrij recent heeft het Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden² zich opnieuw uitgelaten over de relevantie van de delta v bij de beoordeling van juridische causaliteit. Aanleiding voor ons om eens terug te kijken op de materie en te onderzoeken welke betekenis het arrest van Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden heeft voor de praktijk.

Whiplash Associated Disorder I/II en delta v

Om bij het begin te beginnen: hoe zit het ook alweer met 'whiplash' en Whiplash Associated Disorder (WAD) I/II? In de

Richtlijn Whiplash Associated Disorder I/II van de Nederlandse Vereniging voor Neurologie (NVN) is WAD als volgt gedefinieerd:

"Een whiplash is een acceleratie-deceleratie mechanisme waarbij krachten inwerken op de nek. Het treedt op bij (auto-)ongevallen, met name bij een aanrijding van achteren of van de zijkant (whiplashongeval). Het mechanisme kan resulteren in een, waarschijnlijk tijdelijke, beschadiging van de weke delen van de halswervelkolom en kan een verscheidenheid aan klachten veroorzaken (whiplashklachten,

whiplashsyndroom of whiplash associated disorder - WAD)."

De term 'whiplash' verwijst dus naar de onverwachte en geforceerde zwiepbeweging van het hoofd met achteroverbuiging van nek/hoofd (hyperextensie) door een acceleratiekracht en vervolgens vooroverbuiging (flexie) door deceleratie. Bij WAD graad I/II zijn er geen aantoonbare beschadigingen, maar blijft de benadeelde toch pijnklachten ondervinden.

In de Richtlijn van de NVN wordt aanbevolen een uitgebreide anamnese af te nemen met aandacht voor de toedracht van het ongeval:

"Hierbij kan men denken aan factoren als de impact-snelheid, de richting van de aanrijding, het gebruik van hoofdsteunen, de plaats in de auto en dergelijke."

De impactsnelheid wordt door de NVN als relevante omstandigheid genoemd bij de beoordeling van de klachten van de patiënt. In de letselschadebehandeling ziet men vaak dat er - als er een indicatie is dat sprake is geweest van een 'low impact' ongeval - wordt besloten om een 'delta v-onderzoek' te laten verrichten, zodat er meer duidelijkheid komt over de precieze impact van de aanrijding. Delta v staat voor het verschil van de snelheid van het aangereden voertuig vlak voor en vlak na de verandering (delta - verandering; v(elocity) - snelheid). Een delta v-onderzoek behoort tot het vakgebied van een natuurkundig deskundige en de delta v wordt doorgaans uitgedrukt door middel van een ondergrens en een bovengrens in kilometers per uur.

Wat weten we nu precies over de relatie tussen WAD en delta v en hoe wordt daar in de jurisprudentie mee omgegaan? Daarvoor is het goed om weer even terug te kijken op de artikelen die in 2015 in het PIV-Bulletin verschenen.

Terugblik literatuur en jurisprudentie

Een van de aangehaalde artikelen in het PIV-Bulletin in 2015 betrof het artikel van prof. dr. J.S.H.M. Wismans waarin diverse onderzoeken over het verband tussen de zwaarte van de botsing en het risico op (aanhoudende) WAD-klachten werden samengevat. Op basis van de uitkomsten van die onderzoeken concludeerde Wismans dat het risico op WAD correlatie toont met de delta v en de gemiddelde voertuigvertraging. Het hanteren van een 'absolute ondergrens' van bijvoorbeeld 10 km/uur achtte Wismans niet verdedigbaar, maar hij meende dat een dergelijke grens wel kan worden gehanteerd voor een eerste inschatting van de kans op WAD. De onderzoeken toonden namelijk aan dat de meeste inzittenden bij een achterop-aanrijding met een delta v van 10 km/uur geen WAD zullen oplopen en zeker geen WAD met langdurige klachten.

Dat er geen absolute ondergrens kan worden aangenomen, maar dat de delta v wel een van de relevante omstandigheden is voor de beoordeling, is een uitgangspunt dat we ook in de huidige jurisprudentie terugzien. Wij zullen enkele relevante uitspraken bespreken die dateren van na het drieluik in het PIV-Bulletin in 2015.

Te beginnen met het vonnis in kort geding van de Rechtbank Overijssel van 17 februari 2017.³ De vordering tot betaling van een voorschot werd afgewezen omdat het bestaan en de omvang van de schade volgens de rechtbank 'allesbehalve in hoge mate aannemelijk' was. Toedrachtsonderzoek had namelijk aangetoond dat de delta v tussen de 6,5 en 14 km/uur had gelegen. De rechtbank concludeerde dat uit dat onderzoek kon worden afgeleid dat de aanrijding niet hard was gegaan en dat de benadeelde derhalve niet had blootgestaan aan dermate hevige krachten dat die de langdurige en heftige gevolgen zoals door eiser werden gesteld, konden verklaren. De rechtbank concludeerde zelfs dat het bestaan van een causaal verband onwaarschijnlijk was.

Waar Rechtbank Overijssel nog wel lijkt aan te nemen dat het bij een delta v tussen de 6,5 en 14 km/uur onwaarschijnlijk is dat er langdurige klachten ontstaan, wilde Rechtbank Gelderland in de beschikking van 13 september 2017 zich niet uitlaten over een ondergrens.⁴ De verzekeraar had betoogd dat het ongeval überhaupt geen flexie/extentietrauma kon veroorzaken omdat de impact van het ongeval dusdanig beperkt was (delta v tussen de 4 en 8 km/uur) dat er geen noemenswaardige krachten op het lichaam inwerkten. De rechtbank gaf aan daar zonder nader onderzoek geen oordeel over te kunnen geven, maar omdat er al op andere gronden was geconcludeerd dat niet kon worden vastgesteld dat de klachten reëel, niet ingebeeld, niet voorgewend en niet overdreven waren, werd aan dat onderzoek niet toegekomen.

Ook Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden overwoog dat een ondergrens niet kon worden aangenomen, maar achtte de delta v (3,4 tot 7,1 km/uur) wel degelijk relevant voor de beoordeling van het juridisch causaal verband. In het arrest van 23 januari 2018⁵ overwoog het hof namelijk:

'Het hof is, net als de rechtbank, van oordeel dat deze geringe Delta v op zichzelf niet in de weg staat aan het aannemen van causaal verband tussen de gezondheidsklachten van geïntimeerde en het ongeval, maar wel een omstandigheid is die in aanmerking moet worden genomen bij het antwoord op de vraag of sprake is van causaal verband.'

Het gerechtshof achtte nader onderzoek door onder meer een neuroloog noodzakelijk.

In vrijwel exact dezelfde bewoording wees Rechtbank Rotterdam in een vonnis in kort geding van 22 januari 2020⁶ de vordering om een voorschot af. In die zaak was sprake van een delta v van 8,2 tot 11 km/uur en ook de rechtbank oordeelde dat een geringe delta v niet in de weg hoefde te staan aan het

aannemen van causaal verband tussen het ongeval en de gezondheidsklachten van de benadeelde, maar dat het wel een omstandigheid is die in aanmerking moest worden genomen bij het antwoord op de vraag óf sprake is van causaal verband. Daarvoor achtte de rechtbank nader onderzoek door een deskundige noodzakelijk.

In een deelgeschilbeschikking van 17 juni 2020 oordeelde de Rechtbank Midden-Nederland⁷ in het kader van een verzoek om overlegging van medische informatie van voor het ongeval dat het

"ook zonder delta v-onderzoek duidelijk was dat de snelheid van de voertuigen die bij het ongeval betrokken waren gering was. De klachten van [verzoekster] die volgens haar volledige uitval voor haar werk en haar huishouden tot gevolg hadden, zijn daarom niet zonder meer te verklaren uit de ernst van het ongeval, zodat nader onderzoek zoals hiervoor bedoeld nodig is."

Hoewel op grond van de richtlijn van de NVN en de aangehaalde onderzoeken duidelijk is dat een relevant acceleratie-deceleratiemechanisme noodzakelijk is voor het ontstaan van WAD I/II, laat bovenstaande rechtspraak zien dat rechters zich (nog) niet willen vastleggen op een absolute ondergrens. De rechtspraak laat echter wel eensgezind zien dat de delta v als 'een van de relevante omstandigheden' een uitdrukkelijke rol speelt bij de beoordeling van de juridische causaliteit.

Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden

Zoals al aangegeven heeft Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden zich recent (weer) uitgelaten over de relevantie van de delta v.⁸ Aanleiding was een kopstaartbotsing waarna de benadeelde aanhoudende nek- en schouderklachten ontwikkelde. Partijen hadden in gezamenlijk overleg een gecombineerde orthopedische en neurologische expertise laten

verrichten. Uit de anamnese, zoals opgenomen in de definitieve rapportage, bleek dat de benadeelde tegenover de deskundigen had verklaard dat hij met 'veel te grote snelheid' (zo'n 30 km/uur) van achter was aangereden terwijl hijzelf stilstond. Er zou sprake zijn geweest van een 'ferme klap' en de trekhaak en de bumper van zijn auto zouden sterk ingedeukt en opgevouwen zijn geweest na het ongeval. De deskundigen concludeerden dat het goed mogelijk was dat de benadeelde een acceleratie-deceleratietrauma had opgelopen en dat het tevens goed mogelijk was dat hij daardoor klachten had ontwikkeld. De door de benadeelde aangegeven beperkingen werden door de deskundigen als aannemelijk bestempeld en gerelateerd aan het ongeval.

Delta v staat voor het verschil van de snelheid van het aangereden voertuig vlak voor en vlak na de verandering (delta = verandering; v(elocity) = snelheid). Een delta v-onderzoek behoort tot het vakgebied van een natuurkundig deskundige en de delta v wordt doorgaans uitgedrukt door middel van een ondergrens en een bovengrens in kilometers per uur.

De verzekeraar betwistte echter de door de benadeelde gestelde toedracht. Op het door beide partijen ondertekende schadeformulier en in het door de politie opgestelde proces-verbaal, stond namelijk dat er geen zichtbare schade was aan het voertuig van de benadeelde en dat het voertuig van de wederpartij slechts licht beschadigd was. De verzekeraar ging daarom uit van de door zijn verzekerde gestelde toedracht, namelijk dat beide partijen ongeveer 30 km/uur

hadden gereden toen zij met elkaar in botsing kwamen en dat de delta v minder dan 5 km/uur zou hebben bedragen. De verzekeraar betoogde dat het rapport van de deskundigen niet tot uitgangspunt kon worden genomen omdat zij uit waren gegaan van een onjuiste toedracht.

Minnelijk kon geen overeenstemming worden bereikt waarna de zaak werd voorgelegd aan Rechtbank Noord-Nederland en die zag aanleiding om aanvullende vragen te stellen aan de deskundigen. Aan hen werd gevraagd of zij hun conclusies zouden herzien wanneer uitgegaan werd van de door de verzekeraar gestelde toedracht, waarbij beide auto's met vergelijkbare snelheid reden en het voertuig van de benadeelde slechts zacht werd aangetikt door het achteropkomende voertuig. De deskundigen traden echter buiten de concrete opdracht die hun door de rechtbank was gegeven en lieten weten de door de verzekeraar gestelde toedracht niet aannemelijk te vinden, waarmee ze de vraag van de rechtbank niet beantwoordden en uit bleven gaan van een ongeval met een delta v van 30 km/uur.

De rechtbank concludeerde uiteindelijk dat het rapport van de deskundigen niet bruikbaar was, maar gelet op de vaststaande feiten en het feit dat de pijnklachten van de benadeelde niet ongebruikelijk waren na een achteropaanrijding, werd voorshands aangenomen aan dat er sprake was van een causaal verband. Omdat de verzekeraar ervan afzag tegenbewijs te leveren, bleef dat vermoeden in stand.

In hoger beroep betoogde de verzekeraar nogmaals dat het causaal verband niet kon worden aangenomen. Hij stelde dat het ongeval, gelet op de zeer geringe impact van het ongeval, de voortdurende pijnklachten niet kon hebben veroorzaakt en dat er bovendien andere oorzaken aan te wijzen waren voor de klachten van benadeelde.

Het gerechtshof concludeerde dat de benadeelde de door hem gestelde toedracht (delta v 30 km/uur) niet had bewezen. Dat had tot gevolg dat de bevindingen van de deskundigen

omtrent het causaal verband niet konden worden gevolgd, omdat zij uit waren gegaan van een onjuiste toedracht. Het gerechtshof kwam vervolgens toe aan de beoordeling of, wanneer werd uitgegaan van de toedracht met een delta v van ongeveer 5 (hooguit 10) km/uur, er sprake was van een causaal verband tussen het ongeval en de klachten. Het gerechtshof overwoog vervolgens in lijn met zijn eerdere arrest uit januari 2018 dat een geringe delta v op zichzelf niet in de weg staat aan het aannemen van causaal verband tussen de pijnklachten en het ongeval, maar dat het wel een omstandigheid is die in aanmerking moet worden genomen bij het antwoord op de vraag of sprake is van causaal verband. Het gerechtshof verwees daarbij expliciet naar de conclusies uit het eerder aangehaalde artikel van prof. dr. Wismans, omdat de benadeelde daarop een beroep had gedaan.

Het gerechtshof overwoog vervolgens:

"Bij de (...) stand van zaken, waarin moet worden uitgegaan van een lage Delta v van 5, hooguit 10 kilometer per uur, kan het gegeven dat sprake is geweest van een achteroprijding met geringe materiële schade en dat [appellant] na het ongeval per ambulance naar het ziekenhuis is afgevoerd in combinatie met de vaststelling dat de pijnklachten van [appellant] door de deskundigen zijn gevalideerd, niet de conclusie dragen dat de pijnklachten kunnen zijn veroorzaakt door het ongeval. Dat wordt niet anders door dat, zoals de rechtbank heeft overwogen, dergelijke pijnklachten niet ongebruikelijk zijn na een aanrijding. Uit de aangehaalde onderzoeken blijkt immers dat bij een lage Delta v dergelijke (langdurige) pijnklachten juist wel ongebruikelijk zijn. De conclusie dat ondanks een lage Delta v het ongeval toch de klachten kan hebben veroorzaakt, dient te worden onderbouwd

door een deugdelijk deskundigenrapport, waarin wordt aangenomen dat sprake is van een lage Delta v maar waaruit volgt dat ook dan sprake is van causaal verband tussen het ongeval en de klachten van de betrokkene."

Daarnaast overwoog het gerechtshof nog dat een geringe delta v alle reden is voor gereede twijfel en dat een deskundigenrapport juist moet dienen om die twijfel weg te nemen. Dat was niet het geval. Het gerechtshof concludeerde daarom uiteindelijk dat de benadeelde niet had bewezen, ook niet voorshands behoudens tegenbewijs, dat de aanrijding zijn klachten kon hebben veroorzaakt.

Conclusie

In de rechtspraak zoals hiervoor besproken wordt geen absolute ondergrens aangenomen, maar delta v is wel een van de omstandigheden die meegevoerd moet worden in de beoordeling van de causaliteit. In het kader van de bepaling van de medische causaliteit door een neuroloog volgt dit uit de NVN-richtlijn. Voor beoordeling van de juridische causaliteit volgt dat uit de formulering die in de jurisprudentie is ontwikkeld. Onderdeel daarvan is



De impactsnelheid wordt door de NVN als relevante omstandigheid genoemd bij de beoordeling van de klachten van de patiënt.

immers dat de gezondheidsklachten op zich door het ongeval kunnen zijn veroorzaakt.

Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden heeft in twee arresten het belang van delta v bevestigd, maar met name uit het laatste arrest menen wij te mogen concluderen dat het gerechtshof net wat verder gaat voor wat betreft de bewijslast aan de zijde van de benadeelde bij een 'low impact aanrijding'. Overwogen is immers dat een lage/geringe delta v alle reden is voor gereede twijfel en dat het geven van "het voordeel van de twijfel" dan niet direct aan de orde is. De twijfel moet juist worden weggenomen. Dat kan dan bijvoorbeeld door een deskundigenrapport waaruit de noodzakelijke onderbouwing volgt van het causaal verband tussen het ongeval en de klachten met inachtneming van de lage delta v.

Voor de praktijk geeft dit arrest een duidelijk handreiking en het belang om in voorkomende gevallen – waarin sprake lijkt te zijn van een low impactaanrijding – altijd een delta v-onderzoek te laten verrichten, zodat er duidelijkheid komt over de impact en dit vervolgens kan worden meegewogen in de causaliteitsbepaling door zowel de arts als de jurist.

