

aansprakelijkheid erkend, maar stelt zich op het standpunt dat sprake is van eigen schuld omdat de motorrijder harder reed dan de maximumsnelheid van 30 km/uur. Nationale Nederlanden heeft zich bereid verklaard om 75% van de schade voor haar rekening te nemen. De nabestaanden van de motorrijder menen echter dat er geen sprake is geweest van eigen schuld. De kwestie wordt voorgelegd aan de deelgeschilrechter met het verzoek zich uit te laten over het percentage eigen schuld. De rechtbank heeft overwogen dat het te hard rijden van de motorrijder heeft bijgedragen aan het ontstaan van het ongeval en oordeelde dat er sprake was van bijdrage van de motorrijder aan het ontstaan van het ongeval van 25%. Vervolgens is de rechtbank van oordeel dat een billijkheidscorrectie op zijn plaats is. De rechtbank meent dat de fout van de bestuurder van de bestelbus ernstiger verwijtbaar is dan de fout van de motorrijder en daarbij wordt belang gehecht aan de omstandigheid dat sprake is van een dodelijk letsel en de daarmee samenhangende omvangrijke schade voor de nabestaanden vanwege het overlijden van de kostwinner. Voorts neemt de rechtbank in overweging dat sprake is van een verzekeringsplicht aan de zijde van de bestuurder van de bestelbus, hetgeen een uitdrukking is van de bescherming die de wetgever aan verkeersslachtoffers heeft willen geven. De rechtbank oordeelde dat Nationale Nederlanden gehouden is 90% van de schade te vergoeden. Ten aanzien van de kosten van de deelgeschilprocedure wordt vervolgens geen rekening gehouden met het percentage van 10% eigen schuld. Nationale Nederlanden moet naar het oordeel van de rechtbank alle kosten voor haar rekening nemen. De rechtbank rechtvaardigt deze beslissing met een verwijzing naar de parlementaire geschiedenis en het doel van de deelgeschilprocedure.

76

Rechtbank Oost-Brabant zp 's-Hertogenbosch
11 december 2015, nr. C/01/293865/EX RK
15-98, ECLI:NL:RBOBR:2015:7865
(mr. Van Dam)
Noot mr. P.J. klein Gunnewiek

Verkeersongeval. Overlijdensschade. Eigen schuld. Buitengerechtelijke kosten. Deelgeschil.

[BW art. 6:96, 6:101, 6:108]

In deze deelgeschilprocedure gaat het om de aansprakelijkheid van een bestuurder van een bestelbus, die een uitrit verlaat zonder voorrang te verlenen aan een motorrijder. De impact van het ongeval is groot, want de motorrijder overlijdt ter plaatse aan zijn verwondingen. Nationale Nederlanden, WAM-verzekeraar van de bestelbus heeft

1. [Verzoekster sub 1] te [woonplaats],
 2. [verzoekster sub 2] te [woonplaats],
 3. [verzoekster sub 3] te [woonplaats],
 4. [verzoekster sub 4] te [woonplaats],
 verzoekers,
 advocaat: mr. M. Zwagerman te Amsterdam,
 tegen
 de naamloze vennootschap Nationale-Nederlanden Schadeverzekering Maatschappij NV te 's-Gravenhage,
 verweerster,
 advocaat mr. A.K. Sjouw te 's-Hertogenbosch.

Verzoekers zullen hierna gezamenlijk "[verzoekers]" worden genoemd. Verweerster zal hierna Nationale Nederlanden worden genoemd.

1. De procedure (...; red.)

2. De feiten

2.1. Op 4 mei 2013 is de heer [naam slachtoffer] (hierna: [naam slachtoffer]) het slachtoffer geworden van een verkeersongeval.

2.2. [Naam slachtoffer] reed op zijn motor toen hij werd aangereden door een bestelbus die werd bestuurd door [bestuurder bestelbus] (hierna: [bestuurder bestelbus]). De bestelbus was in het kader van de WAM verzekerd bij Nationale Nederlanden.

2.3. [Naam slachtoffer] reed met zijn motor binnen de bebouwde kom op de [plaats ongeval]. Zijn snelheid lag tussen 50-61 km/u. De toegestane maximumsnelheid bedroeg 30 km/u.

2.4. [Bestuurder bestelbus] verliet met zijn bestelbus een uitrit van een bedrijfswoning aan de [adres]. Aan de linkerkant van de uitrit, de kant waar [naam slachtoffer] vandaan kwam, bevonden zich twee reclamezuilen. Uit de overgelegde foto's van de situatie ter plaatse kan worden opgemaakt dat deze zuilen circa 1,80 meter hoog zijn.

2.5. Om een aanrijding met de voor hem de weg op draaiende bestelbus te voorkomen heeft [naam slachtoffer] krachtig geremd. Daarbij is [naam slachtoffer] van de motor geslingerd en ten val gekomen. Hij is doorgeschoven over het wegdek en deels onder de bestelbus terecht gekomen. Hij is aan de verwondingen die hij daarbij opliep ter plaatse overleden.

2.6. Verzoekster sub 1 is de echtgenote van [naam slachtoffer], verzoekers sub 2-4 zijn de kinderen van [naam slachtoffer].

2.7. Nationale Nederlanden heeft voor 75% aansprakelijkheid voor de door het ongeval veroorzaakte schade erkend. Voor wat betreft de resterende 25% beroept zij zich op eigen schuld van [naam slachtoffer].

3. Het geschil

3.1. [Verzoekers] verzoekt de rechtbank te bepalen dat Nationale Nederlanden gehouden is de materiële en immateriële schade die bij [verzoekers] is ontstaan als gevolg van het overlijden van [naam slachtoffer] volledig te vergoeden, dan wel het percentage eigen schuld op minder dan 25% te bepalen. Voorts vordert zij de kosten van het deelgeschil te begroten op € 11.148,38 en Nationale Nederlanden te veroordelen tot betaling van dat bedrag.

3.2. [Verzoekers] legt aan het verzoek ten grondslag dat Nationale Nederlanden ten onrechte een beroep doet op eigen schuld van [naam slachtoffer].

Primair stelt [verzoekers] kort gezegd dat niet voldaan is aan het vereiste voor eigen schuld, namelijk dat de schade mede is veroorzaakt door [naam slachtoffer]. [Bestuurder bestelbus] heeft verzuimd voorrang te verlenen. Daardoor is de schade veroorzaakt. Weliswaar reed [naam slachtoffer] te hard, maar de vraag is of de snelheid van [naam slachtoffer] heeft bijgedragen aan het ontstaan van de schade. [Verzoekers] beantwoordt die vraag ontkennend, onder verwijzing naar het rapport van [naam rapporteur 1] (prod. 2 verzoekschrift). Daarin wordt geconcludeerd dat de aanrijding ook zou hebben plaatsgevonden als [naam slachtoffer] 30 km/u had gereden.

Subsidiair stelt [verzoekers] zich kort gezegd op het standpunt dat voor zover het rijgedrag van [naam slachtoffer] heeft bijgedragen aan de schade, op grond van de billijkheidscorrectie de schade volledig voor rekening van Nationale Nederlanden dient te komen. [Verzoekers] wijst daarbij op de uiteenlopende ernst van de wederzijds gemaakte fouten, de aard en ernst van het letsel en de omstandigheid dat de aansprakelijkheid van [bestuurder bestelbus] is gedekt door de WAM-verzekering.

3.3. Nationale Nederlanden voert kort gezegd als verweer dat sprake is van eigen schuld van [naam slachtoffer], vanwege de overschrijding van de toegestane maximumsnelheid. Nationale Nederlanden heeft een contra-expertise laten uitvoeren door [naam rapporteur 2] (hierna: [naam rappor-

teur 2]), waaruit volgens Nationale Nederlanden blijkt dat als [naam slachtoffer] zich aan de toegestane maximumsnelheid had gehouden, het ongeval niet zou hebben plaatsgevonden.

3.4. Op wat partijen verder over en weer hebben aangevoerd wordt hierna – voor zover relevant – nader ingegaan.

4. De beoordeling

4.1. Hetgeen partijen verdeeld houdt is de vraag of Nationale Nederlanden de door [verzoekers] geleden schade volledig dient te vergoeden of dat er sprake is van eigen schuld van [naam slachtoffer] op grond waarvan de schadevergoedingsplicht van Nationale Nederlanden moet worden vermindert. Beantwoording van deze vraag kan naar het oordeel van de rechtbank bijdragen aan de totstandkoming van een vaststellingsovereenkomst en daarmee aan de verdere schadeafwikkeling.

4.2. Artikel 6:101 lid 1 BW geeft een regeling voor het geval dat door een persoon (gelaedeerde) geleden schade niet slechts het gevolg is van een gebeurtenis waarvoor een ander aansprakelijk is te houden, maar ook is veroorzaakt door een gebeurtenis, die aan de gelaedeerde zelf is toe te rekenen. Voor het oorzakelijke verband tussen deze laatste gebeurtenis en de schade is ten minste vereist dat de schade zonder die gedraging hetzij in het geheel niet zou zijn ingetreden, hetzij lager zou zijn uitgevallen dan in werkelijkheid is geleden. Daarenboven speelt ook artikel 6:98 BW een rol bij de bepaling van het causaal verband. Bij de aan de gelaedeerde toe te rekenen gebeurtenissen gaat het niet slechts om door de gelaedeerde zelf gemaakte fouten, maar ook om omstandigheden die volgens de wet en/of de verkeersopvatting voor zijn risico komen. In genoemd geval wordt de schade over beide personen verdeeld in eerste instantie naar rato van de mate waarin de aan ieder van de betrokken partijen toe te rekenen omstandigheden aan het ontstaan van de schade hebben bijgedragen. Het gaat, anders gezegd, om een afweging van causaliteit, welke afweging in geval van een uit een aanrijding bestaand verkeersongeval neerkomt op het bepalen van de mate van waarschijnlijkheid dat de omstandigheden aan weerszijden aan het ontstaan van de geleden schade hebben bijgedragen. De causaliteitsafweging draagt een “kleurloos” karakter. De verwijtbaarheid van gedragingen aan weerszijden blijft in dit stadium van de verdeling van de schadelast buiten beschouwing. Zij kan een rol spelen bij de

in tweede instantie te beantwoorden vraag of de ernst van de gemaakte fouten of andere omstandigheden, bijvoorbeeld de ernst van het letsel, het billijk doen zijn dat de schade, in afwijking van de verdeling van de schadelast op basis van de causaliteitsafweging, anders wordt verdeeld dan wel dat de vergoedingsplicht geheel vervalt of juist geheel in stand blijft (de “billijkheidscorrectie”).

4.3. Tussen partijen is niet in geschil dat [bestuurder bestelbus] de uitrit heeft verlaten zonder daarbij voorrang te verlenen aan de voor hem van links komende [naam slachtoffer]. [Bestuurder bestelbus] heeft daarmee artikel 54 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 overtreden. Nationale Nederlanden heeft de WAM-aansprakelijkheid daarvoor erkend. De overtreding van de voorrangsregel is een gevaarzettende handeling, waarvan een aanrijding als hier heeft plaatsgevonden het voorzienbaar gevolg is.

4.4. Voor wat betreft de bijdrage van [naam slachtoffer] aan het ontstaan van de schade wordt overwogen dat tussen partijen niet in geschil is dat [naam slachtoffer] vlak voor de aanrijding harder reed dan de ter plaatse toegestane snelheid van 30 kilometer per uur. Ook [naam slachtoffer] heeft dus een verkeersovertreding begaan. Partijen verschillen echter van mening over het antwoord op de vraag of de aanrijding voorkomen had kunnen worden indien [naam slachtoffer] zich aan de maximumsnelheid had gehouden, althans minder ernstige gevolgen had gehad.

4.5. Nationale Nederlanden stelt onder verwijzing naar het rapport van [naam rapporteur 2] dat er drie mogelijkheden waren als [naam slachtoffer] 30 km/u had gereden:

1. [Naam slachtoffer] had tijdig tot stilstand kunnen komen.

2a. [Naam slachtoffer] had, ervan uitgaande dat de bestelbus stil stond, zonder te remmen voor de bestelbus langs kunnen rijden.

2b. [Naam slachtoffer] had, ervan uitgaande dat de bestelbus ten tijde van de aanrijding een snelheid had van 12-14 km/u, zonder te remmen achter de bestelbus door kunnen rijden.

In al deze gevallen zou het ongeval dus niet hebben plaatsgevonden.

[Verzoekers] betwist onder verwijzing naar het rapport van [naam rapporteur 1] dat het ongeval bij 30 km/u voorkomen had kunnen worden.

4.6. De rechtbank heeft kennis genomen van de rapporten van [naam rapporteur 1] en [naam rapporteur 2], alsmede de reacties die over en weer op de rapportages zijn gegeven. Met betrekking tot de vraag of [naam slachtoffer] bij een snelheid van 30 km/u tijdig tot stilstand had kunnen komen, overweegt de rechtbank als volgt.

4.6.1. In het rapport van [naam rapporteur 1] van 7 mei 2014 (prod. 2 verzoekschrift) is – voor zover hier van belang – het volgende opgenomen:

“4.5. Vermijdbaarheid

Op de [plaats ongeval] is een snelheid van 30 km/h toegestaan. Indien de motorrijder op het moment van reageren, in de situatie waarbij de bovenwaarden voor afstanden worden aangehouden, met 30 km/h reed, zou zonder ingrijpen nog steeds een ongeval hebben plaatsgevonden. Het moment van reageren in die situatie ligt op ongeveer 32 meter van het botspunt. Omdat de Ford ook met een snelheid van 14 km/h reed, komen ze binnen 3 seconden vanaf dat punt met elkaar in aanraking. (...)

De aanrijding had voorkomen kunnen worden indien de schrikreactie van de motorrijder niet had plaatsgevonden en er maximaal zou kunnen worden gered. Met een remvertraging van 7,8 m/s² had de motorrijder stil kunnen staan in de besproken gevallen. In de praktijk zijn er weinig motorrijders die hiertoe in staat zijn. Of de schrikreactie bij 30 kilometer per uur ook had plaatsgevonden is door ons niet te beantwoorden.” De rechtbank overweegt dat “de besproken gevallen” in het hiervoor weergegeven citaat ziet op de door [naam rapporteur 1] bij de simulaties als bedoeld in 4.4 van het rapport gehanteerde hypothetische snelheden van de motor van 50 km/u en 61 km/u. Met andere woorden, [naam rapporteur 1] heeft in het rapport (nog) niet de vraag beantwoord of [naam slachtoffer] bij een snelheid van 30 km/u tijdig tot stilstand had kunnen komen. Daartoe zou in ieder geval een ingrijpen van de motorrijder vereist zijn. Wel geeft [naam rapporteur 1] aan niet te kunnen zeggen of bij die snelheid ook de schrikreactie zou hebben plaatsgevonden die ertoe heeft geleid dat [naam slachtoffer] zich “over de kop heeft gered” waardoor hij van de motor is geslingerd en onder de bestelbus is geschoven.

4.6.2. In de rapportage van [naam rapporteur 2] d.d. 7 januari 2015 (prod. 3 verzoekschrift) die is opgemaakt naar aanleiding van het rapport van [naam rapporteur 1] staat in randnummer 12 het volgende:

“(…)

Als [naam slachtoffer] op ca. 32 meter gereden had met de ter plaatse geldende maximum snelheid van 30 km/u (8,3 m/s) zou hij normaal doorrijdend voor die 32 meter een tijd nodig hebben gehad van ca. 3,8 sec. (...)

Als [naam slachtoffer] op het zojuist genoemde reactiepunt (32 meter) besloten had om te gaan remmen, zou hij na het reageren een remafstand over hebben gehad van ca. 23,7 meter.

Vertragend met gemiddeld maximaal 1,5 m/s² (lichte remming) zou [naam slachtoffer] zijn motorfiets dan (heel eenvoudig) tot stilstand kunnen hebben gebracht ter hoogte van het botspunt.

Kortom: Vanuit de door de heren [naam rapporteur 1] genoemde uitkomsten is te berekenen dat [naam slachtoffer] vanuit een aangehouden snelheid van 30 km/u de aanrijding met de Ford (tamelijk eenvoudig) had kunnen voorkomen.”

4.6.3. De reactie hierop van [naam rapporteur 1] bij brief van 23 februari 2015 (prod. 4 verzoekschrift) luidt, voor zover hier van belang:

“(…) De vermijdbaarheid waarover dhr. [naam rapporteur 2] heeft gemaakt is een heel theoretische benadering. Wij hebben aangegeven dat bij 30 km/h een motorrijder zich ook over de kop kan remmen en had eveneens een aanrijding ontstaan. Bij 30 km/h en op voorwaarde dat er een gecontroleerde remming mogelijk is had de motorrijder voor het conflictpunt tot stilstand kunnen komen. Echter ook dit dient in een groot verband te worden gezien. De gemiddelde snelheid op dit wegvak ligt ver boven de 30 km/h omdat de weg niet het karakter heeft van een 30 km/h zone. Hierdoor gaat de gemiddelde snelheid omhoog en dienen bestuurders die uit de uitritten komen daar ook rekening mee te houden. Uit gesprekken met bewoners bleek dit ook. Er kan gewoon gesteld worden dat de bestuurder van de Ford de motorrijder niet heeft gezien door welke omstandigheden dan ook. (...)”

4.6.4. [Naam rapporteur 2] reageert daar weer op bij brief van 20 augustus 2015 (prod. 1 verzoekschrift):

“(…) ”

12. (...)

Omdat de berekende naderingssnelheid van de motorrijder (duidelijk) hoger heeft gelegen dan de ter plaatse geldende 30 km/u kan in het kader van de vermijdbaarheid gekeken worden naar de eventuele mogelijkheden die de motorrijder zou hebben gehad als hij op het reactiepunt gereden had met een (maximale) snelheid van 30 km/u. Als [naam slachtoffer] na het reageren (op de manoeuvre van de Ford bestuurder) geremd had zou hij vertraagd moeten hebben met maximaal ca. 1,5 m/s² om ter hoogte van de botsplaats stil te staan.

Genoemde vertraging betekent een lichte, normale, rustige remming. In deze voorstelling was [naam slachtoffer] dus in de gelegenheid geweest om zijn motorfiets (eenvoudig) tot stilstand te brengen en zodoende de aanrijding te voorkomen. (...)

13. (...)

Verderop staat genoteerd: 'Bij 30 km/u en op voorwaarde dat er een gecontroleerde remming mogelijk is had de motorrijder voor het conflict-punt tot stilstand kunnen komen.'

In dat geval zou een maximale remvertraging nodig zijn geweest van (slechts) 1,5 m/s² (zie punt 12). Dit is een waarde die met een lichte remming reeds bereikt kan worden en geen enkel risico voor een bestuurder met zich mee brengt. In artikel 5.4.38 onder lid a van het Voertuigreglement staat genoteerd dat een motorfiets op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg met gelijktijdig gebruik van beide remmen een remvertraging van ten minste 5,2 m/s² moet kunnen behalen."

4.7. Ter comparatie is zijdens [verzoekers] erkend dat [naam slachtoffer] bij een rustige, normale remming, bij een snelheid van 30 km/u tijdig tot stilstand had kunnen komen. Het gaat dan echter wel om een theoretische benadering, aldus [verzoekers] Er was sprake van een paniekstop omdat de bestelbus ineens de weg op kwam draaien, achter de reclamezuilen uit. De rechtbank volgt [verzoekers] niet in het standpunt dat het tijdig tot stilstand kunnen komen slechts een theoretische benadering betreft vanwege het paniekscenario. In de feitelijke toedracht van het ongeval was vanwege een mogelijke schrikreactie sprake van een noodstop. In die situatie werd [naam slachtoffer] rijdend met een snelheid van 50-61 km/u plotseling geconfronteerd met een voor hem de weg oprijdende bestelbus. Wanneer de snelheid van [naam slachtoffer] 30 km/u zou hebben bedra-

gen ligt het vanwege die veel lagere snelheid en de langere tijd die het kost om op de plaats van de botsing te komen niet zonder meer voor de hand dat in dezelfde mate een schrikreactie zou zijn opgetreden als nu mogelijk het geval is geweest. Voorts wijst de rechtbank erop dat wanneer bij die lagere snelheid wel sprake zou zijn geweest van het "zich over de kop remmen", niet met zekerheid kan worden gesteld dat de gevolgen van het ongeval even ernstig zouden zijn geweest. [Naam slachtoffer] zou dan namelijk met lagere snelheid over het wegdek zijn geschoven. Gelet op het vorenstaande en de hiervoor beschreven rapportages en reacties van [naam rapporteur 1] en [naam rapporteur 2] is de rechtbank van oordeel dat de snelheid waarmee [naam slachtoffer] reed heeft bijgedragen aan de schade.

4.8. Gelet op het vorenstaande behoeven de twee andere door Nationale Nederlanden aangedragen hypothetische scenario's waarin de aanrijding voorkomen had kunnen worden verder geen bespreking.

4.9. Tussen partijen is niet in geschil dat de schade zich in het geheel niet zou hebben voorgedaan wanneer [bestuurder bestelbus] geen overtreding van de voorrangregel zou hebben begaan. De rechtbank is daarom van oordeel dat zijn fout moet worden geacht meer te hebben bijgedragen aan het ontstaan van de schade dan de fout van [naam slachtoffer]. De rechtbank bepaalt het percentage eigen schuld van [naam slachtoffer] op 25%.

4.10. [Verzoekers] doet een beroep op de billijkheidscorrectie van artikel 6:101 BW. Nationale Nederlanden voert daartegen op de eerste plaats aan dat zij niet bekend is met vergelijkbare jurisprudentie waarin een billijkheidscorrectie is toegepast bij overlijdensschade en dat toepassing van de billijkheidscorrectie daarom niet zo evident is als [verzoekers] doen voorkomen. Nationale Nederlanden voert geen steekhoudende argumenten aan die aan toepassing van de billijkheidscorrectie in een geval als dit in de weg staan. Daar komt bij dat in de door [verzoekers] aangehaalde uitspraken van deze rechtbank van 9 juli 2003 (ECLI:NL:RBSHE:2003:AH9668) en 28 september 2011 (ECLI:NL:RBSHE:2011:BT2741) uitdrukkelijk de billijkheidscorrectie bij overlijdensschade toepasbaar werd geacht. Of daar in die zaken vervolgens ook toepassing aan is gegeven kan verder in het midden blijven.

4.11. De rechtbank volgt evenmin het standpunt van Nationale Nederlanden dat [verzoekers] geen beroep kan doen op de tweede grond voor toepassing van de billijkheidscorrectie, de "overige omstandigheden van het geval". De reden daarvoor is volgens Nationale Nederlanden dat het daarbij gaat om verschillende subjectieve omstandigheden die maken dat alleen het slachtoffer zelf daar een beroep op kan doen. De rechtbank volgt dit niet nu voor dit standpunt geen steun is te vinden in wet of jurisprudentie.

4.12. Bij de toepassing van de billijkheidscorrectie kunnen een rol spelen de uiteenlopende ernst van de door betrokkenen gemaakte fouten of andere omstandigheden van het geval, zoals de ernst van het opgelopen letsel en de vraag of de aansprakelijkheid door een verzekering wordt gedekt.

4.13. Op het punt van de uiteenlopende ernst van de over en weer gemaakte fouten voert [verzoekers] op de eerste plaats aan dat [naam slachtoffer] geen, of in ieder geval slechts een zeer gering verwijt valt te maken van de door hem begane overtreding van de toegestane maximumsnelheid. Dit vanwege de omstandigheid dat onderzoek door [naam rapporteur 1] heeft aangetoond dat [naam slachtoffer] niet harder reed dan de ruime meerderheid van de weggebruikers op de [plaats ongeval]. Voorts voldeed de [plaats ongeval] in geen enkel opzicht aan de eisen die aan een 30km-zone worden gesteld. Het gaat om een rechte weg zonder weginrichting die dwingt tot een sterk gematigde snelheid. Dit argument faalt. Vast staat dat [naam slachtoffer] ter plaatse goed bekend was. Hij moet dus geacht worden te hebben geweten dat hij in een 30 kilometerzone reed. Het enkele feit dat vrijwel niemand zich aan de maximumsnelheid houdt en de weg uitnodigt tot harder rijden, is geen vrijbrief voor het overschrijden van de maximumsnelheid. Het overeenkomstig luidende verweer van Nationale Nederlanden op dit punt slaagt. De rechtbank overweegt voorts nog dat [naam slachtoffer], vanwege zijn bekendheid ter plaatse, er rekening mee moest en kon houden dat er verkeer vanuit de aan de [plaats ongeval] gelegen uitritten de weg op kon draaien, ook al diende dat verkeer voorrang te verlenen. [Naam slachtoffer] had zijn snelheid daarop aan moeten passen.

4.14. [Verzoekers] stelt voorts dat [bestuurder bestelbus] bij herhaling heeft verklaard dat hij [naam slachtoffer] niet heeft gehoord of heeft gezien. Hij heeft verklaard dat hij de bestelbus tot

aan de weg heeft gereden en naar links en naar rechts heeft gekeken, maar [naam slachtoffer] niet heeft gezien. Gelet op de situatie ter plaatse had hij [naam slachtoffer] wel gezien moeten hebben. Voorts was de motor van [naam slachtoffer] volgens verklaringen van getuigen duidelijk hoorbaar. Nationale Nederlanden voert hiertegen aan dat op basis van de voorhanden stukken niet uitgesloten is dat [bestuurder bestelbus] [naam slachtoffer] niet heeft zien aankomen. De rechtbank verwerpt het verweer van Nationale Nederlanden op dit punt.

4.15. In het proces-verbaal Verkeers Ongevallen Analyse (onderdeel van prod. 1 bij verzoekschrift) zijn op pagina 25 twee foto's opgenomen. Uit die foto's blijkt dat het zicht naar links vanaf de bewuste uitrit ernstig wordt belemmerd door de twee reclamezuilen als bedoeld hiervoor in 2.4. Voorbij de reclamezuilen, op het trottoir, is het zicht naar links op de [plaats ongeval] onbeperkt. Nationale Nederlanden stelt dat [bestuurder bestelbus] aan het einde van de oprit, dus voorbij de reclamezuilen, heeft stilgestaan en naar links en naar rechts heeft gekeken (2.4 verweerschrift), maar naar het oordeel van de rechtbank valt gelet op de situatie ter plaatse niet in te zien hoe het mogelijk is dat [bestuurder bestelbus] [naam slachtoffer] niet heeft gezien. Nationale Nederlanden heeft niet weersproken dat de motor van [naam slachtoffer] verlichting voerde. Gesteld noch gebleken is dat [naam slachtoffer] zo hard reed dat [bestuurder bestelbus] hem ook niet eerder kon zien dan het moment waarop het al te laat was. De conclusie is dat [bestuurder bestelbus] voordat hij de weg opreed niet (goed) heeft gekeken of hij die manoeuvre wel veilig kon uitvoeren zonder verkeer op de weg te hinderen.

4.16. De rechtbank is alles in onderling verband bezien en gewogen van oordeel dat de fout van [bestuurder bestelbus] ernstiger verwijtbaar is dan de fout van [naam slachtoffer]. Voorts hecht de rechtbank groot belang aan het feit dat sprake is van dodelijk letsel en de daarmee samenhangende omvangrijke schade voor de nabestaanden vanwege het overlijden van de kostwinner. Tot slot neemt de rechtbank in aanmerking dat sprake is van een verzekeringsplicht aan de zijde van [bestuurder bestelbus], hetgeen een uitdrukking is van de bescherming die de wetgever aan verkeersslachtoffers heeft willen geven.

De rechtbank is van oordeel dat een billijkheids-correctie op zijn plaats is, in die zin dat Nationale Nederlanden gehouden is 90% van de door [verzoekers] geleden schade te vergoeden. De rechtbank zal een verklaring voor recht met die strekking geven.

4.17. [Verzoekers] verzoekt de rechtbank de kosten van de deelgeschilprocedure te begroten en Nationale Nederlanden in die kosten te veroordelen. Nu de conclusie luidt dat Nationale Nederlanden gehouden is 90% van de door [verzoekers] geleden schade te vergoeden, is veroordeling in de door [verzoekers] genoemde kosten aan de orde. Deze kosten zullen eerst op grond van artikel 1019aa Rv worden begroot. Hierbij dient de dubbele redelijkheidstoets te worden gehanteerd: het dient redelijk te zijn dat de kosten zijn gemaakt en de hoogte van de kosten dient eveneens redelijk te zijn.

4.18. De totale kosten van de deelgeschilprocedure begroot [verzoekers] op € 11.148,38. Nationale Nederlanden betwist niet het door de raadslieden van [verzoekers] gehanteerde uurtarief, maar maakt wel bezwaar tegen het aantal in rekening gebrachte uren. Met het deelgeschil zijn volgens de opgave van [verzoekers] 35,5 uren gemoeid. Daarvan ziet 22 uur op het opstellen van het verzoekschrift en 13,5 uur werkzaamheden na het opstellen, zoals de voorbereiding van de zitting, reistijd, bijwonen van de zitting etc. Volgens Nationale Nederlanden mag vanwege het door mr. Zwagerman in rekening gebrachte specialistentarief een efficiënte behandeling van een niet bovenmatig ingewikkelde zaak worden verwacht. Voorts is het verzoekschrift opgesteld door een andere advocaat dan de advocaat die de zitting bijwoont, wat niet efficiënt is. Bovendien heeft mr. Zwagerman voorafgaand aan deze deelgeschilprocedure al een artikel 12 Sv-procedure gevoerd voor [verzoekers], waarin al op de deelgeschilprocedure is geanticipeerd. Verder heeft [verzoekers] twee advocaten aan het dossier laten werken, wat haar vrij staat, maar wat niet betekent dat Nationale Nederlanden dient op te komen voor de kosten van beide advocaten, die bovendien dubbel werk hebben gedaan. Tot slot is volgens Nationale Nederlanden het aantal uren dat is gerekend voor de voorbereiding en het bijwonen van de mondelinge behandeling te ruim gerekend. Nationale Nederlanden verzoekt de rechtbank het aantal uren voor het opstellen van het verzoekschrift en het opstel-

len van de pleitnota terug te brengen tot in totaal 18 uur. Het totaal aantal te vergoeden uren komt daarmee op 25,5 uur.

4.19. De rechtbank volgt Nationale Nederlanden niet in haar verweer dat de kosten de dubbele redelijkheidstoets niet doorstaan. Ter comparitie is door [verzoekers] aangevoerd dat met betrekking tot de buitengerechtelijke kosten van het deelgeschil geen sprake is van dubbele werkzaamheden. De rechtbank overweegt dat Nationale Nederlanden niets concreets heeft gesteld waaruit blijkt dat daadwerkelijk (onnodig) dubbel werk is verricht. Voorts heeft [verzoekers] erop gewezen dat er juist efficiënt is gewerkt doordat de stukken zijn opgesteld door de medewerker van mr. Zwagerman, die tegen een goedkoper tarief werk, terwijl tevens de (duurdere) uren van mr. Zwagerman daardoor worden beperkt. Dit is door Nationale Nederlanden niet meer gemotiveerd weersproken. De rechtbank is voorts anders dan Nationale Nederlanden van oordeel dat het aantal uren gemoeid met het opstellen van het verzoekschrift en de voorbereiding en het bijwonen van de zitting niet te ruim zijn gerekend, mede gelet op het feit dat na indiening van het verzoekschrift en het verweerschrift nog stukken zijn gewisseld van de over en weer ingeschakelde experts, die extra werkzaamheden met zich hebben gebracht. Weliswaar is het aantal in rekening gebrachte uren fors, maar de rechtbank ziet geen aanleiding te twifelen aan de juistheid van de door de advocaat gekozen aanpak van deze specifieke zaak, die mede vanwege de over en weer overgelegde rapportages meer dan gemiddeld complex is en daarnaast een groot belang kent. De rechtbank ziet dan ook geen aanleiding om de door [verzoekers] opgevoerde uren te matigen naar 25,5 uur. De rechtbank begroot de kosten van de deelgeschilprocedure conform de opgave op € 11.148,38.

4.20. Dan resteert nog de vraag of de uit te spreken veroordeling in de kosten van het deelgeschil evenredig met de mate van eigen schuld van [naam slachtoffer] – 10% – moet worden vermindert. Nationale Nederlanden betoogt dat dit het geval moet zijn. Indien de schadevergoedingsplicht op grond van artikel 6:101 BW evenredig met de mate van eigen schuld van de benadeelde wordt vermindert, dient ook de verplichting om de in artikel 6:96 lid 2 BW bedoelde kosten te vergoeden in beginsel in dezelfde mate te worden

verminderd. De kosten van de deelgeschilprocedure hebben te gelden als kosten in de zin van artikel 6:96 lid 2 BW.

4.21. De rechtbank verwerpt het standpunt van Nationale Nederlanden. Op grond van artikel 1019aa Rv gelden de kosten van de deelgeschilprocedure als kosten in de zin van artikel 6:96 lid 2 BW. De benadeelde kan de kosten in beginsel dus volledig vergoed krijgen. De rechtvaardiging daarvoor is blijkens de Memorie van Toelichting (Kamerstukken II 2007/08, 31518, nr. 3, p. 4, 12-13 en 22-23) gelegen in het feit dat de deelgeschilprocedure een voorziening beoogt te bieden in de buitengerechtelijke onderhandelingsfase, waardoor de procedure zozeer is verbonden met een afwikkeling buiten rechte dat deze kosten in beginsel volledig voor vergoeding in aanmerking komen.

Op zichzelf gezien zou de conclusie moeten zijn dat ook de kosten van het deelgeschil, vanwege de verwijzing naar artikel 6:96 lid 2 BW, onderhevig zijn aan een mogelijk beroep op eigen schuld van de gelaedeerde. Echter, niet moet uit het oog worden verloren wat het doel is van de deelgeschilprocedure: het verschaffen van een extra instrument aan de partijen die zich in een traject van personenschade bevinden om een impasse in de buitengerechtelijke onderhandelingen te doorbreken door het mogelijk te maken de rechter in de buitengerechtelijke onderhandelingsfase te adïëren. De verbinding met artikel 6:96 lid 2 BW verlaagt de financiële drempel voor de gelaedeerde om een deelgeschilprocedure in te stellen (Kamerstukken II 2007/08, 31518, nr. 3, p. 8). Wanneer de bepaling over eigen schuld onverkort van toepassing zou zijn op de kosten van het deelgeschil, zou die financiële drempel deels weer worden verhoogd. De rechtbank is van oordeel dat dat zich niet verdraagt met het doel waarvoor de deelgeschilprocedure in het leven is geroepen. De rechtbank zal daarom Nationale Nederlanden veroordelen in de volledige kosten van het deelgeschil aan de zijde van [verzoekers]. Het vorenstaande neemt niet weg dat in een eventuele bodemprocedure over buitengerechtelijke of proceskosten mogelijk anders wordt geoordeeld.

5. De beslissing

De rechtbank

5.1. verklaart voor recht dat Nationale Nederlanden gehouden is 90% van de materiële en immateriële schade die bij [verzoekers] is ontstaan als gevolg van het overlijden van [naam slachtoffer] op 4 mei 2013 te vergoeden,

5.2. begroot de kosten van de procedure op € 11.148,38 en veroordeelt Nationale Nederlanden tot betaling van dit bedrag aan [verzoekers],

5.3. wijst het meer of anders verzochte af.

NOOT

Deze deelgeschilprocedure kent een bijzondere afloop. Dat heeft niet zozeer te maken met het percentage eigen schuld (art. 6:101 BW) dat wordt vastgesteld, maar des te meer met de vaststelling van de vergoedingsplicht ten aanzien van de kosten van de deelgeschilprocedure. De rechtbank heeft vastgesteld dat de verzekeraar gehouden is 90% van de schade van de nabestaanden te vergoeden. De (redelijke) kosten in deelgeschil dienen echter voor 100% te worden vergoed, aldus de rechtbank.

In art. 1019aa Rv is kort gezegd bepaald dat de kosten van de deelgeschilprocedure moeten worden gezien als buitengerechtelijke kosten en dienen te worden begroot met in achtneming van het bepaalde in art. 6:96 BW.

De Hoge Raad heeft in 2007 overwogen dat ook de buitengerechtelijke kosten in de zin van art. 6:96 BW (immers ook schade van de benadeelde) geraakt worden door de korting van eigen schuld in de zin van art. 6:101 BW. In het arrest Van der Slot/Manege Bergemo (HR 21 september 2007, ECLI:NL:HR:2007:BA7624, «JA» 2007/175, m.nt. J. Wildeboer) heeft de Hoge Raad het volgende overwogen: "Wanneer een schadevergoedingsplicht op de voet van art. 6:101 BW wordt verminderd, dan wordt ook de verplichting om de in art. 6:96 lid 2 BW bedoelde kosten te vergoeden in beginsel in dezelfde mate verminderd, zij het dat de billijkheidscorrectie van het slot van art. 6:101 lid 1 BW kan meebrengen dat de verplichting om de in art. 6:96 lid 2 BW bedoelde kosten te vergoeden niet, of niet in gelijke mate als de primaire schadevergoedingsplicht, wordt verminderd."

Met andere woorden het percentage eigen schuld wordt in beginsel ook gehanteerd in het kader van de begroting van de buitengerechtelijke kosten. Een en ander geldt dus ook voor de

begroting van de kosten welke gemoeid zijn met de deelgeschilprocedure. In dit kader wordt onder meer verwezen naar de beschikkingen van de Rechtbank Midden-Nederland van 19 december 2012 (ECLI:NL:RBUTR:2012:BY7764, «JA» 2013/38) en 18 oktober 2013 (ECLI:NL:RBMNE:2013:5000) waarin de schadevergoedingsplicht van respectievelijk 50% en 85% wordt gehanteerd in het kader van de begroting van de buitengerechtelijke kosten. De rechtbank volgt de Hoge Raad.

De Rechtbank Oost-Brabant doet echter in onderhavige kwestie een uitspraak die mijns inziens niet in overeenstemming is met de overwegingen van de Hoge Raad. De rechtbank meent dat er reden is om af te wijken van de *hoofdregel* aangezien de kosten van de deelgeschilprocedure volledig voor vergoeding in aanmerking komen. Zij verwijst daarvoor naar de parlementaire geschiedenis en het doel van de procedure, te weten een extra instrument in de buitengerechtelijke onderhandelingsfase. De rechtbank is van oordeel dat – als het percentage eigen schuld zou doorwerken op de kosten van de deelgeschilprocedure – de lage financiële drempel zal worden verhoogd en dat is niet de bedoeling van de procedure.

De rechtbank zoekt geen aansluiting bij de billijkheidscorrectie, hetgeen conform de overwegingen van de Hoge Raad wellicht nog een uitzondering op de *hoofdregel* kan vormen. De rechtvaardiging voor de beslissing wordt gevonden in de parlementaire geschiedenis en het doel van de wet.

Overigens wordt de billijkheidscorrectie wel gehanteerd door de rechtbank, maar in het kader van de primaire schadevergoedingsplicht en de weging van de verwijtbaarheid van de gedragingen van beide partijen, waardoor de schadevergoedingsplicht reeds wordt verhoogd van 75% naar 90%.

Als de rechtbank de rechtvaardiging voor de volledige vergoeding van de kosten in de deelgeschilprocedure al kan verwoorden als een omstandigheid/factor die meeweegt in het kader van de billijkheidscorrectie (hetgeen ze niet doet of onderbouwt) dan zou dat betekenen dat er

tot tweemaal toe een billijkheidscorrectie wordt toegepast, hetgeen mijns inziens merkwaardig en ongebruikelijk is.

P.J. klein Gunnewiek,
advocaat bij Van Benthem & Keulen te Utrecht