

ANNOTATIE

Overmacht en het anticiperen op de fouten van andere verkeersdeelnemers.

mr. M. Verheijden en mr. R. Rutten

Annotatie bij Rechtbank Overijssel, 27-09-2017, ECLI:NL:RBOVE:2017:3839 (PS-2017-0813)

Het vonnis van de Rechtbank Overijssel van 27 september 2017 is een zeldzaam voorbeeld van een geval waarin overmacht bij een verkeersongeval tussen een gemotoriseerde en ongemotoriseerde verkeersdeelnemer wordt aangenomen. Voor een geslaagd beroep op overmacht moet de gemotoriseerde verkeersdeelnemer aannemelijk maken dat hem rechtens geen enkel verwijt kan worden gemaakt ten aanzien van de wijze waarop hij aan het verkeer heeft deelgenomen (artikel 185 lid 1 WVV). Uit de rechtspraak blijkt dat de lat erg hoog ligt. Als een ongemotoriseerde verkeersdeelnemer zichtbaar was of zijn aanwezigheid verwacht had moeten worden, zal overmacht niet snel worden aangenomen. Een beroep op overmacht zal daarom slechts bij uitzondering slagen. Naar het oordeel van de Rechtbank Overijssel was in deze zaak sprake van een dergelijke uitzondering.

Het vonnis van de Rechtbank Overijssel van 27 september 2017 is een zeldzaam voorbeeld van een geval waarin overmacht bij een verkeersongeval tussen een gemotoriseerde en ongemotoriseerde verkeersdeelnemer wordt aangenomen. De ongemotoriseerde verkeersdeelnemer wordt als kwetsbare partij in het verkeer door de verzwaarde aansprakelijkheid van artikel 185 WVV beschermd. Zo kan een gemotoriseerde verkeersdeelnemer slechts in uitzonderingssituaties een geslaagd beroep op overmacht doen. Naar het oordeel van de Rechtbank Overijssel was in deze zaak sprake van een dergelijke uitzondering.

1. De uitspraak van de Rechtbank Overijssel

De uitspraak betreft een verkeersongeval dat plaatsvond op 24 april 2015 in de ochtendspits. Het slachtoffer stapte een stadsbus in en ook direct weer uit, nadat bleek dat een vriend van hem in een bus aan de overkant van de straat zat. Hij liep voor de bus langs om de straat over te steken naar de andere bus. De stilstaande bus werd op dat moment van links ingehaald door een auto en terwijl het slachtoffer de weg overstak, vond een botsing tussen het slachtoffer en de auto plaats. De verzekeraar van de automobilist heeft aansprakelijkheid afgewezen.

Het slachtoffer vordert een verklaring voor recht dat aansprakelijkheid bestaat voor (primair) al zijn schade dan wel (subsidiar) vijftig procent van zijn schade. Hij stelt dat (de verzekeraar van) de automobilist geen beroep op overmacht toekomt, omdat hem het verwijt treft dat hij onvoldoende rekening hield met de mogelijkheid dat mensen de weg over zouden steken. Het slachtoffer stelt dat het een krappe weg was, de automobilist geen zicht had op hetgeen zich voor de bus afspeelde, het gebeurde in de nabijheid van een bushalte en op deze plek voetgangers vanwege een tegelstrook in de middenberm over konden steken. Hierop had de automobilist moeten anticiperen.

De verzekeraar van de automobilist stelt zich op het standpunt dat sprake was van overmacht. De voetganger was volgens de verzekeraar tegen de zijkant van de auto aangelopen toen hij de weg overstak. De automobilist reed op een voorrangsweg, het was gebruikelijk en toegestaan om stilstaande stadsbussen bij deze bushalte te passeren en er was geen voetgangersoversteekplaats. Hij had bovendien zijn snelheid op de situatie aangepast en geminderd naar 20-25 km/u.

Het beroep op overmacht slaagt. De rechtbank stelt vast dat de automobilist geen enkel verwijt kan worden gemaakt ten aanzien van de wijze waarop hij aan het verkeer heeft deelgenomen. De rechtbank stelt vast dat de auto en de voetganger elkaar ongeveer ter hoogte van de rechterhoek aan de voorkant van de auto raakten. De betreffende weg was verbreed, zodat automobilisten de stilstaande bussen bij de halte konden passeren. Het betrof een voorrangsweg en er was geen zebrapad of andere oversteekplaats. Er bevond zich ter hoogte van waar de botsing heeft plaatsgevonden in de middenberm een tegelstrook voor overstekende voetgangers, maar de rechtbank kwalificeert dit niet als oversteekplaats. De rechtbank oordeelt dat de automobilist goed anticipeerde op deze verkeerssituatie door zijn snelheid aan te passen naar 20-25 km/u; een lagere snelheid (stapvoets) zou een gevaarlijke situatie opleveren in verband met achteropkomend verkeer. De vorderingen van het slachtoffer worden afgewezen.

2. Overmacht

Het criterium voor overmacht – zoals ook gehanteerd door de Rechtbank Overijssel – is een

strikte: voor een geslaagd beroep op overmacht moet de gemotoriseerde verkeersdeelnemer aannemelijk maken dat hem *rechtens geen enkel verwijt* kan worden gemaakt ten aanzien van de wijze waarop hij aan het verkeer heeft deelgenomen (artikel 185 lid 1 VWW). Fouten van andere weggebruikers, waaronder het slachtoffer, zijn alleen van belang als deze voor de gemotoriseerde verkeersdeelnemer zo onwaarschijnlijk waren dat hij bij het bepalen van zijn rijgedrag met die mogelijkheid redelijkerwijs geen rekening hoefde te houden (HR 22 mei 1992, ECLI:NL:HR:1992:ZCo616 (*ABP/Winterthur*)). Ten overvloede merken wij op dat indien een beroep op overmacht slaagt, evenmin sprake zal zijn van aansprakelijkheid op grond van artikel 6:162 BW. Van toerekening is in het geval van overmacht immers geen sprake.

Een recent voorbeeld van een verkeersfout van een fietser waar de gemotoriseerde verkeersdeelnemer geen rekening mee had hoeven houden, biedt een uitspraak van de Rechtbank Den Haag van 26 januari 2017 (PS 2017-0194). Een automobilist stopte om een tegemoetkomende auto door te laten, maar de achteropkomende racefietser reed met hoge snelheid door in een poging zich tussen de twee auto's te wringen. De bestuurder had er naar het oordeel van de rechtbank van uit mogen gaan dat de fietser zou stoppen en zichzelf niet op deze wijze in gevaar zou brengen. Mogelijk heeft het feit dat het om een racefietser ging ook gewicht in de schaal gelegd voor een geslaagd beroep op overmacht. De Rechtbank Overijssel (18 april 2016, VR 2016, 137) en het Hof Den Haag (22 december 1994, ECLI:NL:GHSGR:1994:AK3478) lijken naar ons idee in een dergelijk geval een beroep op overmacht sneller te honoreren.

Uit het overgrote deel van de rechtspraak blijkt echter dat de strikte uitleg van het criterium voor overmacht meestal leidt tot afwijzing van dit verweer. Over het algemeen wordt bijvoorbeeld geen overmacht aangenomen wanneer sprake is van slechte weersomstandigheden (HR 21 januari 1937, NJ 1937/491) of gebreken van het motorrijtuig (HR 16 april 1942, NJ 1942/394). Het lijkt daarnaast van belang te zijn of de automobilist het slachtoffer heeft gezien of zijn aanwezigheid had moeten verwachten. Zo wordt een beroep op overmacht doorgaans afgewezen, wanneer het gaat om een overzichtelijke verkeerssituatie waarin het slachtoffer goed zichtbaar is (zie Rb. Gelderland 29 januari 2015, ECLI:NL:RBGEL:2015:1230) of wanneer de aanwezigheid van ongemotoriseerde verkeersdeelnemers kan worden verwacht door de aanwezigheid van verkeersvoorzieningen zoals een oversteekplaats of bushalte (zie Rb. Maastricht 6 augustus 2003, ECLI:NL:RBMAA:2003:AI6107, r.o. 3.5; Rb. Utrecht 25 augustus 2010, ECLI:NL:RBUTR:2010:BN5518, r.o. 4.3).

Kinderen krijgen overigens nog meer bescherming in het verkeersaansprakelijkheidsrecht. Als het slachtoffer jonger dan 14 jaar is, zal slechts sprake zijn van overmacht als het jeugdige slachtoffer opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid kan worden verweten (HR 1 juni 1990,

ECLI:NL:HR:1990:AB7631 (*Ingrid Kolkman*); HR 31 mei 1991, ECLI:NL:HR:1991:ZCo253 (*Marbeth van Uitregt*). In de praktijk is hiervan vrijwel nooit sprake.

In deze zaak voor de Rechtbank Overijssel was geen sprake van een overzichtelijke verkeerssituatie en het slachtoffer was achter de stadsbus niet zichtbaar voor de automobilist. Er was echter wel sprake van een verkeersvoorziening: het ongeval vond plaats voor een bushalte en hoewel de rechtbank oordeelt dat geen sprake was van een oversteekplaats, bevonden zich verderop in de middenberm wel tegels ten behoeve van overstekende voetgangers. Uit de lijn van de rechtspraak lijkt te volgen dat in een dergelijke situatie de aanwezigheid van een voetganger, ook al was deze niet zichtbaar, wel had moeten worden verwacht.

3. Voldoende anticiperen

De rechtbank oordeelt naar ons idee echter terecht dat desondanks sprake was van een overmachtssituatie. Het waarnemen van een ongemotoriseerde verkeersdeelnemer of het mogen verwachten van zijn aanwezigheid, betekent immers niet zonder meer dat geen sprake kan zijn van overmacht. In een dergelijke situatie mag van een gemotoriseerde verkeersdeelnemer worden verwacht dat hij datgene doet wat redelijkerwijs mogelijk is om op een fout van de andere verkeersdeelnemer te anticiperen. Doorgaans betekent dit dat een automobilist zijn snelheid moet minderen, zodat hij meer tijd heeft om de verkeersfouten van anderen te zien en hier vervolgens op te reageren. Als de verkeerssituatie daarom vraagt, moet de snelheid ook worden geminderd tot onder de maximumsnelheid (zie Hof 's-Hertogenbosch 17 juli 2001, ECLI:NL:GHSHE:2001:AE7916).

De Rechtbank Overijssel oordeelt dat de automobilist dat in deze zaak ook had gedaan. Ter plaatse gold een maximumsnelheid van 50 km/u. De automobilist had zijn snelheid geminderd tot 20-25 km/u. De enige resterende mogelijkheid om op fouten te anticiperen is nog langzamer – dus stapvoets – te rijden. De automobilist reed echter in de ochtendspits op een 50 km/u-weg. Wij zijn het met de rechtbank eens dat een nadere snelheidsvermindering niet in redelijkheid van de automobilist kon worden gevergd in verband met het achteropkomende verkeer.

De uitspraak van de Rechtbank Overijssel is naar onze mening een goed voorbeeld van een situatie waarin een beroep op overmacht slaagt. De automobilist kon de voetganger niet zien, maar had deze wel kunnen verwachten vanwege de aanwezigheid van een bushalte. Hierop diende hij daarom te anticiperen en dit heeft hij ook, voor zover naar het oordeel van de rechtbank redelijkerwijs mogelijk was, gedaan. De bescherming van het ongemotoriseerde slachtoffer gaat ver, maar niet zo ver dat van een automobilist het onmogelijke wordt

gevraagd.