

ANNOTATIE

Begrip ‘bestuurder’ in de zin van de WAM verduidelijkt.

mr. F.F. van Dalsen

Annotatie bij Rechtbank Noord-Nederland, 22-10-2020, ECLI:NL:RBNNE:2020:3725 (PS-2020-0811)

Bestuurder in de zin van de WAM is de persoon die ‘daadwerkelijk en zelfstandig de bedieningsorganen van het voertuig hanteert en aldus de voortbeweging, richting en snelheid van het voertuig bepaalt’, aldus de rechtbank Noord-Nederland. Dat betekent dat diegene die achter het stuur van een voertuig zit niet per definitie bestuurder in de zin van de WAM hoeft te zijn. Deze definitie is van belang voor de vraag of de uitsluiting ex artikel 4 lid 1 WAM aan iemand kan worden tegengeworpen.

1. Discussie over dekking

Verzoeker rijdt in een (bestel)bus van zijn voetbalvereniging. Hij heeft eerder die dag verdovende middelen gebruikt. Drie passagiers rijden met hem mee. Op enig moment trekt een van de passagiers aan de handrem. Hierdoor blokkeren de achterwielen van de bus. De bus gaat tollen en komt in botsing met een pilaar. Verzoeker loopt hierdoor ernstig (hersens)letsel op.

De WAM-verzekeraar van de bus is REAAL. Daarnaast was aanvullend een Schadeverzekering Inzittenden (hierna: SVI) bij REAAL afgesloten.

In deze procedure vordert verzoeker (de bestuurder van de bus) primair een verklaring voor recht dat REAAL volledig aansprakelijk is voor de schade die hij als gevolg van het verkeersongeval heeft geleden en nog zal lijden. Subsidiair vordert hij – voor zover REAAL niet volledig aansprakelijk is – een verklaring voor recht in welke mate (percentage) REAAL

dan wel aansprakelijk is.

In dit kader wordt zowel de SVI als de WAM als grondslag voor vergoeding van de schade aangedragen in deelgeschil. In deelgeschil gaat de rechter alleen in op de WAM omdat de dekkingsvraag ten aanzien van de SVI zich niet leent voor deelgeschil.

Aansprakelijkheid op grond van de WAM?

REAAL is van mening dat zij niet aansprakelijk is op grond van de WAM en de van toepassing zijnde polisvoorwaarden. Op grond artikel 4 lid 1 WAM is REAAL niet gehouden de schade te vergoeden van de bestuurder van het motorvoertuig dat het ongeval heeft veroorzaakt. Ook de van toepassing zijnde polisvoorwaarden (art. 24) sluiten een dergelijke vergoeding uit, aldus REAAL. REAAL stelt – kort gezegd – dat verzoeker de feitelijke bestuurder van de bus was in de zin van de WAM, zelfs als hij dat in juridische zin niet meer was door het aantrekken van de handrem door een van de passagiers. Zelfs wanneer een bestuurder geen enkel verwijt kan worden gemaakt van het schadeveroorzakende voorval, blijft de uitsluiting van artikel 4 lid 1 WAM gelden, aldus REAAL.

Verzoeker stelt dat artikel 4 lid 1 WAM niet van toepassing is. Hij voert aan dat hij ten tijde van het ongeval weliswaar achter het stuur van de bus zat, maar dat hij feitelijk niet meer als bestuurder van de bus in de zin van de WAM kan worden aangemerkt, omdat diegene die aan de handrem trok, zich op dat moment als bestuurder van de bus gedroeg.

2. Bestuurder in de zin van de WAM

Voor ieder voertuig dat in Europa is gestald, geldt een verzekeringsplicht. Met deze plicht is beoogd slachtoffers in het verkeer te beschermen. In Nederland is deze plicht neergelegd in de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (WAM).

Slachtoffers van verkeersongevallen kunnen aanspraak maken op vergoeding van de schade op de WAM-verzekering van het voertuig dat de schade heeft veroorzaakt. Dit geldt niet voor de bestuurder van het verzekerde voertuig. De bestuurder die het ongeval heeft veroorzaakt, kan geen aanspraak maken op de WAM-verzekering om zijn eigen schade vergoed te krijgen. Deze ‘uitsluiting’ volgt uit artikel 4 lid 1 WAM.

Bestuurder in de zin van de WAM?

Wat onder ‘bestuurder’ in de zin van de WAM moet worden verstaan is niet duidelijk. Het begrip ‘bestuurder’ wordt in de WAM niet nader omschreven. In de Wegenverkeerswet (WVW) wordt een ‘bestuurder’ omschreven als ‘de persoon die een motorvoertuig bestuurt’. Het Benelux Gerechtshof heeft overwogen dat onder ‘bestuurder’ in de zin van de WAM dient

te worden verstaan ‘hij die het voertuig werkelijk en zelfstandig bestuurt en aldus in feite verantwoordelijk is voor het sturen’ (BenGH 8 december 1994, ECLI:NL:XX:1994:AD6481, NJ 1995/529; VR 1995/114 (*Assurance-Liegeoise/Adam*)).

3. Uitspraak van rechtbank Noord-Nederland van 22 oktober 2020

De vraag die de rechtbank dient te beantwoorden is of verzoeker als bestuurder in de zin van de WAM kan worden aangemerkt. Als dat zo is, dan hoeft REAAL als WAM-verzekeraar van de bus de schade van verzoeker niet te vergoeden. De rechtbank oordeelt dat verzoeker *niet* als bestuurder in de zin van de WAM kan worden aangemerkt. Zij legt daaraan het volgende ten grondslag.

Allereerst geeft de rechtbank een definitie van het begrip ‘bestuurder’ in de zin van de WAM. Zij kijkt daarbij naar de definitie van ‘bestuurder’ in de WVV en de definitie die het Benelux Gerechtshof aan ‘bestuurder’ heeft gegeven in eerdere uitspraken (zie hierboven). De rechtbank oordeelt dat een bestuurder in de zin van de WAM is ‘de persoon die daadwerkelijk en zelfstandig de bedieningsorganen van het voertuig hanteert en aldus de voortbeweging, richting en snelheid van het voertuig bepaalt’.

Vervolgens bekijkt de rechtbank of verzoeker aan dit criterium voldoet. Vast staat dat verzoeker ten tijde van het ongeval achter het stuur zat en dat door het aantrekken van de handrem de voortbeweging, rijrichting en snelheid van de bus werden beïnvloed. Naar het oordeel van de rechtbank heeft deze handeling tot gevolg dat verzoeker vanaf dat moment niet meer in staat was om zelf de auto feitelijk nog te besturen. REAAL heeft niet aangetoond dat dit anders was. Verzoeker is daarom, vanaf het moment van het aantrekken van de handrem, zijn hoedanigheid van bestuurder verloren. Verzoeker kan dus in dit geval niet als bestuurder worden aangemerkt. REAAL kan de uitsluiting, zoals volgt uit de WAM en uit de polisvoorwaarden, niet aan verzoeker tegenwerpen. REAAL dient als WAM-verzekeraar van de bus de schade van verzoeker te vergoeden.

4. Commentaar

In eerdere rechtspraak is geconcludeerd dat de uitsluiting niet kan worden ingeroepen tegen de ‘niet aansprakelijke, schade lijdende bestuurder van het motorrijtuig dat het ongeval veroorzaakt’, aldus het Benelux Gerechtshof (BenGH 8 december 1994, ECLI:NL:XX:1994:AD6481, r.o. 27, NJ 1995/529; VR 1995/114 (*Assurance-Liegeoise/Adam*)). Hierbij kan gedacht worden aan situaties waarin een passagier plotseling een ruk aan het stuur heeft gegeven, met een krant plotseling de bestuurder het uitzicht heeft ontnomen of een meegenomen lifter, die een ontsnapte misdadiger blijkt te zijn, met zijn pistool een automobilist dwingt een politieauto te rammen in een poging door een blokkade te breken

(zie F.J. Blees, *Vrb.* 1995, p. 27, en ECLI:NL:XX:1994:AD6481, *NJ* 1995/529, m.nt. M.M. Mendel). Het Benelux Gerechtshof heeft hiermee dus een uitzondering op de uitsluiting geformuleerd.

De rechtbank Noord-Nederland zoekt de oplossing in het nader invullen van het begrip 'bestuurder'. Een bestuurder in de zin van de WAM is 'de persoon die daadwerkelijk en zelfstandig de bedieningsorganen van het voertuig hanteert en aldus de voortbeweging, richting en snelheid van het voertuig bepaalt'. De rechtbank Noord-Nederland kiest dus voor een materiële invulling van het begrip 'bestuurder' om te beoordelen of de uitsluiting van toepassing is, waar het Benelux Gerechtshof vooral een uitzondering op de uitsluiting heeft geformuleerd.

Zou de rechtbank Noord-Nederland de lijn van het Benelux Gerechtshof hebben gevolgd dan zou verzoeker (wel) als bestuurder zijn aangemerkt (namelijk de 'niet aansprakelijke, schade lijdende bestuurder'). In dat geval zou sprake zijn geweest van een uitzondering op de uitsluiting. Beide methoden leiden dus tot dezelfde uitkomst, maar de route is anders.

De rechtbank Noord-Nederland heeft gekozen voor een materiële benadering. Mijns inziens had het echter veel meer voor de hand gelegen dat de rechtbank de route van het Benelux Gerechtshof had gevolgd door aan te nemen dat verzoeker wel bestuurder was, maar dat de omstandigheden rechtvaardigen dat een uitzondering op de uitsluiting op zijn plaats is. Onderhavige kwestie lijkt namelijk op de plotselinge ruk aan het stuur, of de krant voor het gezicht, die belemmeren dat de bestuurder zijn functie adequaat vervult.

De uitspraak is in lijn met het doel van de WAM, namelijk de bescherming van verkeersslachtoffers. In dit geval valt daar ook de bestuurder onder (die uiteindelijk toch geen bestuurder blijkt te zijn). In onderhavige zaak is vast komen te staan dat verzoeker het ongeval niet had kunnen voorkomen. Ook is niet vast komen te staan dat het middelengebruik heeft bijgedragen aan het ongeval. Ik denk dat het oordeel van de rechtbank niet hetzelfde zou zijn geweest als wel vast was komen te staan dat verzoeker nog wel had kunnen ingrijpen, maar dit niet heeft gedaan als gevolg van het middelengebruik. Zou de rechtbank in dat geval (ook) hebben gekozen voor een materiële benadering, dan zou verzoeker wel als bestuurder in de zin van de WAM zijn aangemerkt. Doordat hij nog had kunnen ingrijpen, had hij de auto kort gezegd feitelijk nog kunnen besturen.

Het gegeven dat in onderhavige zaak vast is komen te staan dat verzoeker het ongeval niet had kunnen voorkomen pleit mijns inziens juist voor de route van het Benelux Gerechtshof in plaats van voor de materiële benadering, waar de rechtbank Noord-Nederland voor heeft gekozen.