

RAV 2012/5: Exoneratieclausule. Is een beroep op een exoneratieclausule waarin een deelnemer aan motorcrossactiviteiten zich verbindt de motorcros...

Essentie

Aansprakelijkheid wegens onrechtmatige daad. Exoneratieclausule. Redelijkheid en billijkheid. Is een beroep op een exoneratieclausule waarin een deelnemer aan motorcrossactiviteiten zich verbindt de motorcrossvereniging en medecrossers niet aansprakelijk te stellen ingeval van personen- of zaakschade aanvaardbaar?

Samenvatting

Een 19-jarige jongen is tijdens een vrije training op een crossbaan een ongeval overkomen. Ten gevolge van dit ongeval heeft hij ernstig lichamelijk letsel opgelopen. Het slachtoffer vordert schadevergoeding van vier partijen: de KNMV (vereniging van en voor motorrijders, waarbij een aantal motorclubs is aangesloten), de plaatselijke motorclub Flying Boetoe en de twee medecrossers door wie het ongeval is ontstaan. Het slachtoffer stelt dat de vier gedaagden allen onrechtmatig hebben gehandeld. De gedaagden verwerpen zich op inhoudelijke gronden en doen ook alle vier onder meer een beroep op de door het slachtoffer bij zijn licentiaaanvraag ondertekende exoneratieclausule.

Rb.: Een overkoepelende belangenorganisatie als de KNMV is niet gehouden actief en gedetailleerd bezig te zijn met alle door haar leden georganiseerde activiteiten. Evenmin is de KNMV gehouden een adequate verzekering ten behoeve van de motorcrossers af te sluiten. De KNMV is niet aansprakelijk. De twee medecrossers hebben in hoge mate gevaarzettend en daarmee onrechtmatig jegens eiser gehandeld. De medecrossers zijn aansprakelijk, behoudens voor zover hen een beroep op de exoneratieclausule toekomt. Aan de medecrossers komt een beroep op de exoneratieclausule toe, zodat de vorderingen van eiser jegens hen worden afgewezen.

In het onderhavige geval is sprake van volledig vrijwillige deelname door eiser aan een vrije motorcrosstraining bij een motorcrossvereniging. Op Flying Boetoe rust niet de plicht zorg te dragen voor een adequate verzekeringsdekking voor de schade van deelnemers. Flying Boetoe is echter toerekenbaar in haar zorgplicht tekort geschoten vanwege het houden van onvoldoende toezicht. Wat betreft het beroep van Flying Boetoe op de exoneratieclausule is de (on)verzekerbaarheid van de schade van belang. Het aansprakelijkheidsrisico van de motorcrossers is, naar als onvoldoende inhoudelijk betwist vast is komen te staan, zo groot dat dat onverzekerbaar is. Van opzet of bewuste roekeloosheid aan de zijde van Flying Boetoe is niet gebleken. Eiser was zich bewust (of

had zich bewust moeten zijn) van de gelding van de exoneratie. Dat eiser informatie over de risico's van de motorsport, het belang van een verzekering, de omvang van de door de KNMV geregelde dekking en de mogelijkheid tot bijverzekeren niet tot zich heeft laten doordringen komt voor eisers eigen rekening. Het door eiser gestelde verschil in maatschappelijke positie tussen hem als consument en Flying Boetoe als organisator van een vrije motorcrosstraining vormt evenmin een omstandigheid die bij de te maken afweging gewicht in de schaal ten gunste van eiser legt. Het beroep van Flying Boetoe op de exoneratieclausule is naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid niet onaanvaardbaar.

Zie ook

Zie ook:

- HR 28 oktober 2011, *RvdW* 2011/1313, *LJN* BQ2324 (dit arrest wordt gepubliceerd in *RAV* 2012, afl. 2): ongeval door school georganiseerde kartwedstrijd; een school is niet zonder meer gehouden zorg te dragen voor een ongevallenverzekering die bij risicovolle activiteiten dekking biedt;
- HR 14 juni 2004, *NJ* 2004/585, *LJNAO* 6913: bij beroep op buiten toepassing laten van een exoneratieclausule moeten alle omstandigheden van het geval worden meegewogen;
- Hof Amsterdam 8 juni 2010, *LJN* BN6919: eigenaar kartcentrum doet geslaagd beroep op exoneratieclausule;
- Rb. Zutphen 24 maart 2010, *LJN* BL9505: ongeval tijdens kartwedstrijd; beroep op exoneratie aanvaard.

Zie anders:

- HR 10 juni 2011, *RAV* 2011/85, *LJNBP* 9994: ongeval tijdens kartwedstrijd; beroep op exoneratieclausule niet gehonoreerd, omdat sprake was van ernstige verwijtbaarheid;
- HR 25 november 2005, *NJ* 2007/141, *LJN* AU4042 (*Skeeler*-arrest): beroep op exoneratieclausule niet gehonoreerd, omdat de strekking en reikwijdte van de exoneratieclausule onduidelijk was;
- Rb. Zutphen 26 mei 2010, *LJN* BM6031: exoneratie onredelijk bezwend na ongeval tijdens paardrijles.

Wenk

Wenk:

Deze zaak strandt voor het onfortuinlijke slachtoffer bij de rechtbank uiteindelijk op het beroep op de exoneratieclausule door Flying Boetoe en de twee medecrossers. Een beroep op deze exoneratieclausule is volgens de rechtbank naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid niet onaanvaardbaar (en evenmin onredelijk bezwend).

Om dat standpunt te toetsen heeft de rechtbank de omstandigheden van het geval gewogen, waaronder de mate van schuld van degenen die zich op de exoneratieclausule beroepen. Als sprake is van opzet of bewuste roekeloosheid zal het beroep op de exoneratieclausule in het algemeen naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar zijn (HR 12 december 1997, *NJ* 1998/208). Verder spelen een rol de (eventuele) verdere inhoud van de overeenkomst, de wijze van haar totstandkoming, de maatschappelijke positie van en de verhouding tussen de partijen, de mate waarin eiser zich van de

strekking van het beding bewust is geweest, de verzekeraarbaarheid van het risico en de omvang van de exoneratie in relatie tot de omvang van de (later gebleken) schade. Deze toets is in lijn met HR 14 juni 2004, *NJ* 2004/585 (zie onder 'Zie ook') en met HR 10 juni 2011, *RAV* 2011/85 (zie onder 'Zie anders'). Het betreft een casuïstische en feitelijke toets, zodat de uitkomst verschillend kan zijn.

De rechtbank oordeelt ten aanzien van de medecrossers ten eerste dat de mate van verwijtbaarheid in dit geval geen grond is hen een beroep op de exoneratieclausule te ontzeggen. Ook de andere omstandigheden van het geval vormen volgens de rechtbank geen aanleiding de exoneratie tussen hen niet te laten gelden. De rechtbank acht daarbij van belang dat alle deelnemers zich in dezelfde positie bevonden; de motorcrossers hebben zich allen (zo goed als) onverzekerd blootgesteld aan de gevaren van het motorcrossen. Van een verschil in maatschappelijke positie is evenmin gebleken. Het gevaar van motorcrossen heeft zich ten aanzien van eiser ook daadwerkelijk verwezenlijkt. Hoe betreurenswaardig ook, dat staat aan een beroep op de exoneratieclausule volgens de rechtbank niet in de weg.

De rechtbank weegt ook de omstandigheden ten aanzien van Flying Boetoe. Zij is van oordeel dat de mate van schuld van de motorcrossvereniging niet licht is. Of sprake is geweest van ernstige verwijtbaarheid laat de rechtbank echter in het midden. De andere omstandigheden wegens volgens de rechtbank zwaar genoeg om het beroep op de exoneratieclausule te honoreren. Daarbij weegt de rechtbank mee dat het aansprakelijkheidsrisico van motorcrossers onverzekerbaar is, dat de inhoud en strekking van de exoneratieclausule voor eiser bij ondertekening daarvan duidelijk moet zijn geweest en dat het door eiser gestelde verschil in maatschappelijke positie tussen partijen niet aan een beroep op de exoneratieclausule in de weg staat. Eiser stond als consument niet in een afhankelijkheidsrelatie of nadelige, ongelijkwaardige positie ten opzichte van Flying Boetoe, aldus de rechtbank.

Partij(en)

Eiser, adv. mr. F.P. de Jong,
tegen

1. Motorclub Flying Boetoe, gedaagde, adv. mr. F.A.M. Knüppe,
2. Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging, te Arnhem, hierna: de KNMV, gedaagde, adv. mr. F.A.M. Knüppe,
3. Gedaagde 3, adv. mr. A. Speksnijder,
4. Gedaagde 4, adv. mr. A. Speksnijder.

Uitspraak

Eindvonnis rechtbank d.d. 5 oktober 2011:

(...)

2. De verdere beoordeling

- 2.1. In het laatste tussenvonnis is aan Flying Boetoe verzocht zich bij akte nader uit te laten over, kort gezegd, de door haar gestelde onverzekerbaarheid van het risico op lichamenlijk letsel

van motorcrossers, in verband met haar beroep op de exoneratieclausule. Tevens is haar verzocht zich uit te laten — voor het geval dat beroep niet zou worden gehonoreerd — over de billijkheidscorrectie op grond van art. 6:101 BW.

- 2.2.** Flying Boetoe heeft, voor zover hier van belang, onder overlegging van nadere producties het volgende gesteld. De KNMV, niet zijzelf, heeft de aansprakelijkheidsverzekering zoals die gold in 2005 gesloten, na onderhandelingen met assurantiemakelaar Aon. Uit de schriftelijke verklaringen van personen die aan de zijde van de KNMV en Aon bij de totstandkoming van deze verzekering betrokken waren, blijkt het volgende. Het betreft een AVB-verzekering ter zake van schade van organisatoren, medewerkers en bestuursleden van de KNMV, publiek en officials tijdens wedstrijden en trainingen, met uitsluiting van de schade van de deelnemers aan de motorcrossactiviteiten. Het kostte in de relevante periode veel moeite deze dekking van de wettelijke aansprakelijkheid van niet-crossers te verlengen. Toen één van de deelnemende verzekeringsmaatschappijen de verzekering niet meer wenste te continueren, was het niet eenvoudig een andere verzekeraar bereid te vinden dit aandeel over te nemen. Het aansprakelijkheidsrisico van de schade van rijders is zo groot dat dat onverzekerbaar is. Daarnaast was er in 2005 een door de KNMV afgesloten collectieve ongevallenverzekering met een bescheiden dekking van € 5.000 bij algehele blijvende invaliditeit. Een hogere uitkering zou een hogere premie en daarmee verhoging van de prijs van licenties voor de motorrijders hebben meegebracht. Aangezien de prijs van licenties al als hoog werd ervaren, is daarvan afgezien, teneinde de motorsport toegankelijk te houden. Naast de verplichte collectieve verzekering met bescheiden dekking zijn alle licentieaanvragers in 2005 schriftelijk geattendeerd op de mogelijkheid tegen betaling van € 165 per jaar de verzekerde som bij algehele blijvende invaliditeit te verhogen naar € 25.000.
- 2.3.** Eiser heeft in zijn antwoordakte met betrekking tot de verzekerbaarheid van het risico het volgende, samengevat, aangevoerd. Hij betwist dat het niet mogelijk was het aansprakelijkheidsrisico te verzekeren tegen een redelijkerwijs op te brengen premie. Naar zijn mening kan dat niet worden aangenomen op grond van de door Flying Boetoe in het geding gebrachte verklaringen, aangezien dat partijgetuigenverklaringen betreft. In elk geval zijn de betrokken personen, vanwege de verbondenheid tussen Flying Boetoe enerzijds en de KNMV en Aon anderzijds, niet onpartijdig en hebben laatstgenoemde organisaties een eigen belang bij de inhoud van de afgelegde verklaringen dat niet strookt met dat van eiser. Evenmin is naar zijn oordeel aannemelijk gemaakt dat de in 2005 overeengekomen ongevallenverzekeringsdekking de hoogst haalbare was. Ter staving hiervan heeft eiser een polis van een door Motorsport Organisatie Nederland (hierna: MON) in 1985 afgesloten ongevallenverzekering overgelegd met een verzekerde som van f 25.000 bij blijvende invaliditeit alsmede een polisblad waaruit blijkt van verhoging van dit bedrag in 1989 naar f 50.000. Hieruit leidt eiser af dat Flying Boetoe (via de KNMV) in 2005 geacht moet worden in staat te zijn geweest een verzekerde som van (omgerekend) ruim € 56.000 te realiseren. Daarnaast heeft eiser een aanvraagformulier voor een ongevallenverzekering voor motorsporters bij Speed Secure/Van Teijlingen Assurantiën B.V. overgelegd waaruit volgens hem blijkt dat tegen betaling van € 133,84 per jaar een bedrag van € 100.000 bij blijvende invaliditeit te verzekeren valt. Op grond van dit alles meent eiser dat het beroep van Flying Boetoe op de

exoneratieclausule moet worden afgewezen. Eiser betoogt voorts dat hetzelfde geldt indien de rechtbank wel van de onverzekerbaarheid van het aansprakelijkheidsrisico en de in redelijkheid hoogst haalbare ongevallenverzekering van € 5.000 zou uitgaan. Met een beroep op onder meer het arrest van de Hoge Raad van 10 juni 2011 (*RvdW* 2011/274) heeft hij (nogmaals) uiteengezet dat en waarom naar zijn mening een beroep op die clausule naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar is. Kort gezegd maken de ernst van het aan Flying Boetoe te maken verwijt (ook als dat niet als opzet of bewuste roekeloosheid zou zijn te kwalificeren), de wijze van totstandkoming van de overeenkomst waarin de clausule is vervat (waardoor eiser zich evenals andere motorcrossers niet bewust is geweest van de betekenis en strekking ervan), het verschil in positie tussen hem en Flying Boetoe en de vergaande uitsluiting van de aansprakelijkheid in relatie tot de (aanzienlijke) omvang van de schade dat Flying Boetoe geen beroep op de exoneratieclausule toekomt.

- 2.4.** Met betrekking tot de vraag of het aansprakelijkheidsrisico ter zake van de schade van de motorcrossers al dan niet verzekeraar was, wordt het volgende overwogen. Eiser heeft geen inhoudelijke argumenten geplaatst tegenover de stellingen daarover van Flying Boetoe en de schriftelijke verklaringen waarop die stellingen steunen. Anders dan de kennelijke opvatting van de partijen daarover, is over een (eventuele) bewijsopdracht aan Flying Boetoe nog geen beslissing is genomen. Er is hier geen sprake van ten overstaan van de rechter afgelegde getuigenverklaringen waaraan in bepaalde gevallen beperkte bewijskracht toekomt op grond van art. 164 lid 2 Rv, waarop eiser mogelijk doelt. Het betreft schriftelijke verklaringen met vrije bewijskracht ten aanzien waarvan geen bijzondere, wettelijke regels gelden. De waardering van de bewijskracht van dergelijke geschriften is aan het oordeel van de rechter overgelaten (HR 24 januari 2003, *NJ* 2003/166). In dit geval deelt de rechtbank niet de opvatting van eiser dat de door Flying Boetoe overgelegde, schriftelijke verklaringen niet kunnen dienen ter staving van haar stellingen. Het enkele feit dat degenen die deze verklaringen hebben afgelegd verbonden zijn of waren aan de KNMV en Aon, organisaties die zich (volgens eiser) in de onderhavige kwestie aan de zijde van Flying Boetoe hebben geschaard en bij de uitkomst van de procedure een eigen belang hebben, is daartoe onvoldoende. De inhoud van de verklaringen is consistent, ook in relatie tot die van eerder in deze procedure (onder meer ter comparitie) afgelegde verklaringen en de verklaringen zijn onderbouwd met stukken die de inhoud van de verklaringen daadwerkelijk ondersteunen. Daarom doet in dit geval aan de overtuigingskracht van de overgelegde verklaringen niet af dat zij niet ten overstaan van de rechter onder ede in het bijzijn van de wederpartij zijn afgelegd (vgl. HR 19 december 2003, *NJ* 2004/151). Op grond van het voorgaande worden de stellingen van Flying Boetoe over de onverzekerbaarheid van genoemd aansprakelijkheidsrisico, bij gebreke van voldoende (inhoudelijke) betwisting door eiser, als vaststaand aangenomen (art. 149 Rv).
- 2.5.** Op grond van de stellingen van beide partijen en de stukken die zij hebben overgelegd staat voorts het volgende vast. (Ook) voor de KNMV was het in 2005 mogelijk geweest een (verplichte) collectieve ongevallenverzekering af te sluiten ten behoeve van de licentiehouders met een hogere uitkering bij blijvende invaliditeit dan waarvoor is gekozen. Dat zou gepaard zijn gegaan met een hogere verzekeringspremie, die zou zijn doorberekend in de kosten van de licenties. Daarnaast was het voor de individuele motorcrossers mogelijk een aanvullende ongevallenverzekering te sluiten ter verhoging van de verzekerde som. Als

onweersproken door eiser staat eveneens vast dat hij, evenals de andere licentiehouders, in 2005 bij zijn licentieaanvraag hierover schriftelijke informatie heeft gekregen, waarbij tegen betaling van € 165 een uitkering van € 25.000 bij blijvende algehele invaliditeit zou zijn verzekerd via de KNMV.

- 2.6. Met inachtneming van het voorgaande zal thans worden beoordeeld of eiser zich jegens Flying Boetoe terecht op het standpunt stelt dat het naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar is dat zij zich op de exoneratieclausule beroept, mede gegeven de overige omstandigheden van het geval (rov. 3.42 en 3.46 van het laatste tussenvonnis).
- 2.7. Een van die omstandigheden betreft de mate van schuld die Flying Boetoe treft in verband met haar tekortkoming, bestaande uit — kort gezegd — het niet houden van adequaat toezicht op de vrije training door in de gegeven omstandigheden dat toezicht aan slechts één baancommissaris over te laten (rov. 3.21 laatste tussenvonnis). Van opzet is in elk geval geen sprake, ook volgens eiser niet. De vraag of van bewuste roekeloosheid (zie rov. 3.43. laatste tussenvonnis) sprake is, wordt eveneens ontkennend beantwoord. Vaststaat dat er geen KNMV-regels bestaan of bestonden inzake de wijze waarop bij haar aangesloten motorclubs toezicht dien(d)en te houden op vrije motorcrosstrainingen. Verder is vast komen te staan dat het in de motorcrosswereld, op een enkele uitzondering na, niet gebruikelijk (is en) was vlaggenisten in te zetten tijdens vrije trainingen. Ook kan niet worden gezegd dat Flying Boetoe zich concreet bewust was van het gevaar zoals dat uiteindelijk is gezet door gedaagde 3 en gedaagde 4. Daarvoor bestaan geen aanwijzingen. De mate van schuld van Flying Boetoe wordt, tegen de achtergrond van het voorgaande, geduid als niet licht. Of sprake is van ernstige verwijtbaarheid, zoals eiser meent, kan in het midden blijven. Indien veronderstellenderwijs wordt aangenomen dat Flying Boetoe ernstig verwijtbaar heeft gehandeld, zou enkel die omstandigheid niet met zich brengen dat het beroep op de exoneratieclausule onaanvaardbaar is. Van belang is immers daarnaast ook een heel aantal andere omstandigheden.
- 2.8. Een van die andere omstandigheden betreft in hoeverre eiser zich bewust is geweest (of had moeten zijn) van de gelding van de exoneratie. Vast staat dat hij begin 2005 een KNMV-licentieaanvraag heeft ondertekend waarin de exoneratie is uitgeschreven. Zonder omhaal staat daarin dat de ondertekenaar van de licentie verklaart (voor zover hier van belang) de KNMV en haar officials, organisatoren en haar officials alsmede de andere wedstrijddeelnemers niet aansprakelijk te zullen stellen voor personen- en/of zaakschade voortvloeiend uit deelname aan trainingen en of wedstrijden (zie het tussenvonnis van 23 december 2009 onder 2.3.). Anders dan het geval was in de zaak die leidde tot het arrest van de Hoge Raad van 25 november 2005 (*NJ 2007/141*), is deze vrijtekening voor een volwassen lezer (zoals eiser was in 2005) op zichzelf niet onduidelijk of onbegrijpelijk. Het kan zo zijn dat eiser ondanks de ondertekening van de licentie onvoldoende van de reikwijdte en strekking ervan doordrongen is geraakt, evenals als andere motorrijders, maar dat kan Flying Boetoe niet worden tegengeworpen. Eiser wordt niet gevolgd in zijn opvatting dat Flying Boetoe hem voorafgaand aan de training nog eens aan de vrijtekening had moeten herinneren. Dat de exoneratie ook op Flying Boetoe en de medecrossers ziet, volgt uit de tekst ervan. Niet valt in te zien op grond waarvan duidelijk had moeten zijn dat eiser ondanks ondertekening van de licentie zijn aanspraken jegens derden niet had willen prijsgeven. Eerder is al beslist dat van de aanvaarding door Flying Boetoe van dit derdenbeding moet worden uitgegaan (rov. 3.41 laatste tussenvonnis).

- 2.9.** Het gegeven dat eiser als motorcrosser vrijwel onverzekerd aan de vrije training heeft deelgenomen en dat hij zich ook daarvan niet bewust was, maakt het voorgaande niet anders. Vast staat (zie hiervoor, onder 2.5) dat hem schriftelijke informatie over de risico's van de motorsport, het belang van verzekering, de omvang van de door de KNMV geregelde dekking en de mogelijkheid tot bijverzekeren is verstrekt. Dat hij ook die informatie niet tot zich heeft laten doordringen en/of daarin geen aanleiding heeft gezien een aanvullende ongevallenverzekering te sluiten, komt eveneens voor zijn eigen rekening. De onverzekerbaarheid van het aansprakelijkheidsrisico van de motorcrossers is een gegeven. Niet kan worden gezegd dat de keuze van de KNMV om (onverplicht) via een ongevallenverzekering een geringe som bij blijvende algehele invaliditeit te verzekeren en het aan de individuele motorrijder over te laten zich desgewenst bij te verzekeren onredelijk is geweest. Gelet op de financiële consequenties van een hogere ongevallenverzekeringsdekking voor haar leden en de individuele mogelijkheid tot bijverzekeren, heeft zij in redelijkheid tot die keuze kunnen komen. Dit geldt temeer waar de hogere verzekerde som waarvoor de KNMV volgens eiser in 2005 een ongevallenverzekering zou hebben kunnen afsluiten (in navolging van de MON) afgezet tegen de door eiser geleden en nog te lijden, omvangrijke schade hoe dan ook inadequaat zou zijn geweest. Op het gebied van het (zo goed als) onverzekerd laten rijden van de motorcrossers valt in het verlengde hiervan Flying Boetoe geen verwijt te maken. Het aansprakelijkheidsrisico kon zij (ook via de KNMV) niet verzekeren en voor een hogere ongevallenverzekering hoefde zij niet te zorgen.
- 2.10.** Het door eiser gestelde verschil in maatschappelijke positie tussen hem als consument en Flying Boetoe als organisator van een vrije motorcrosstraining vormt evenmin een omstandigheid die bij de te maken afweging gewicht in de schaal legt ten gunste van eiser. Als onbetwist staat vast dat Flying Boetoe, onverzekerd en op niet-commerciële basis tegen een geringe tegemoetkoming van € 8 in de kosten, voorzag in de mogelijkheid te trainen op de motorcrossfiets. Niet goed valt in te zien dat eiser bij die stand van zaken als consument of anderszins in een bijzondere afhankelijkheidsrelatie of nadelige, ongelijkwaardige verhouding tot Flying Boetoe is komen te staan die eraan bijdraagt dat Flying Boetoe geen beroep op de exoneratie zou mogen doen.
- 2.11.** Op grond van al het voorgaande wordt geoordeeld dat het beroep van Flying Boetoe op de exoneratieclausule, ook al heeft zij een fout gemaakt en ook al heeft eiser (mede) daardoor een aanzienlijke schade geleden, niet naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar is. In het verlengde daarvan wordt op grond van dezelfde overwegingen geoordeeld dat — veronderstellenderwijs aangenomen dat sprake is van een algemene voorwaarde — die voorwaarde niet onredelijk bezwarend is en dat de exoneratieclausule niet in strijd is met de goede zeden, zoals eiser ook nog heeft betoogd (zie rov. 3.39 van het laatste tussenvonnis).
- 2.12.** Het voorgaande betekent dat ook de vorderingen gericht tegen Flying Boetoe moeten worden afgewezen. Hetgeen eiser in dit verband verder nog heeft aangevoerd, hoeft geen (nadere) bespreking meer.
- 2.13.** Eiser heeft in zijn antwoordakte gesteld, samengevat, dat ten aanzien van gedaagde 3 en gedaagde 4 bij de beoordeling van hun beroep op de exoneratieclausule tot uitgangspunt genomen had moeten worden dat hen een ernstig verwijt treft en dat niet vast staat dat hun aansprakelijkheid niet door hun aansprakelijkheidsverzekeringen wordt gedekt. De mate van

schuld en het al dan niet bestaan van een verzekering zijn door de rechtbank mee gewogen bij de genomen, bindende eindbeslissing (rov. 3.43 en 3.44 van het laatste tussenvonniss). Op grond van de niet weersproken stelling van hun raadsman ter comparitie is als vaststaand aangenomen dat zij niet verzekerd waren tegen wettelijke aansprakelijkheid. In hetgeen eiser heeft aangevoerd bestaat geen aanleiding van deze bindende eindbeslissing terug te komen.

- 2.14. Eiser heeft daarnaast uiteengezet dat en waarom hij het niet eens is met de beslissing van de rechtbank over de aanwezigheid van 'eigen schuld', in rov. 3.31 van het laatste tussenvonniss. Wat er van zijn bezwaren ook zij, bij een eventuele herbeoordeling van zijn argumenten heeft hij geen belang, nu de vorderingen jegens alle gedaagden moeten worden afgewezen.
- 2.15. Eiser zal als de in het ongelijk gestelde partij in de proceskosten worden veroordeeld. (...)

3. De beslissing

De rechtbank

- 3.1. wijst de vorderingen af,
- 3.2. veroordeelt eiser in de proceskosten, (...).

Voorgaande uitspraak

Tussenvonniss rechtbank d.d. 27 april 2011:

(...)

2. De verdere feiten

Naar aanleiding van hetgeen de partijen tijdens de comparitie hebben gesteld (en niet dan wel onvoldoende gemotiveerd is weersproken) kan thans — in aanvulling op de in het vorige tussenvonniss vastgestelde feiten — ook nog het volgende als vaststaand worden aangenomen.

- 2.12. Tijdens de fatale vrije motorcrosstraining droeg eiser zijn wedstrijdkleding.
- 2.13. Eiser, gedaagde 3 en gedaagde 4 zijn voor de aanvang van hun training op het circuit bij Flying Boetoe door de clubofficials niet gewezen op de huisregels inzake veiligheid en hebben ook geen veiligheidsinstructie gekregen.
- 2.14. Gedaagde 3 en gedaagde 4 zijn vijf à tien minuten bezig geweest met pogingen de afgeslagen motor van gedaagde 3 weer te laten starten.
- 2.15. Eiser heeft voor het ongeluk twee wedstrijd lengtes van 15 minuten gereden. Na iedere wedstrijd lengte heeft hij even gepauzeerd. Het ongeluk is gebeurd tijdens het eerste rondje van de derde wedstrijd lengte die eiser wilde rijden.
- 2.16. Tijdens wedstrijd trainingen en wedstrijden op het motorcrosscircuit van Flying Boetoe worden op 20 posities baancommissarissen ingezet.

3. De verdere beoordeling

- 3.1. Alle gedaagden hebben zich ter afwering van hun aansprakelijkheid beroepen op de

exoneratieclausule die eiser heeft ondertekend ter verkrijging van zijn KNMV-licentie (zie onder 2.3. van het vorige tussenvonnis). Op verschillende gronden heeft eiser betwist dat het beroep op deze exoneratieclausule aan hun aansprakelijkheid in de weg staat. Bij de beoordeling van dit geschilpunt komt ten dele mede betekenis toe aan de mate van verwijtbaarheid van de eventuele aansprakelijkheidscheppende gedragingen. Daarom zal, hoewel het beroep op de exoneratieclausule het meest verstrekkende verweer betreft, allereerst worden beoordeeld of de gedaagden jegens eiser een toerekenbare tekortkoming en/of onrechtmatige daad hebben gepleegd, uitgaande van de toedracht van het ongeval zoals die blijkt uit de onder 2.6. van het vorige tussenvonnis en de in aanvulling daarop in dit tussenvonnis weergegeven feiten.

onrechtmatige daad gedaagde 3 en gedaagde 4?

- 3.2.** Voor de verwijten die eiser gedaagde 3 en gedaagde 4 maakt en hun verweer daartegen wordt verwezen naar rov. 3.2. en 3.3. van dat tussenvonnis. Het toetsingskader aan de hand waarvan de vraag moet worden beantwoord of gedaagde 3 en gedaagde 4 jegens eiser in de gegeven omstandigheden onrechtmatig hebben gehandeld, is weergegeven in rov. 4.1. van dat tussenvonnis.
- 3.3.** Aangenomen moet worden dat er geen (geschreven) veiligheidsregel is op grond waarvan motorcrossers die tijdens een vrije training geconfronteerd worden met motorpech het circuit onder alle omstandigheden onmiddellijk dienen te verlaten. Op grond van hetgeen eiser, Flying Boetoe en de KNMV hierover hebben aangevoerd, moet het er echter voor worden gehouden dat als ongeschreven veiligheidsregel bij het motorcrossen tijdens een vrije training geldt dat een crosser met motorpech zich zo snel mogelijk met zijn crossmotor van het circuit moet verwijderen of zich naar een zo veilig mogelijke plek op het circuit moet begeven, met dien verstande dat afhankelijk van de plaats op het circuit waar de motorcrosser zich bevindt tot op zekere hoogte mag worden geprobeerd de motor weer gestart te krijgen, indien en voor zover dat geen gevaar oplevert voor de overige motorcrossers.
- 3.4.** Bezien in het licht van deze ongeschreven veiligheidsregel geldt dat de aanvankelijke pogingen van gedaagde 3 en gedaagde 4 om de afgeslagen motor weer aan te duwen, vóór zij daarbij van de springbult gebruik maakten, op zichzelf niet als onrechtmatig jegens eiser zijn aan te merken. Deze aanvankelijke pogingen vonden plaats op een voor de overige motorcrossers overzichtelijk deel van het circuit, aan de uiterst rechterzijde daarvan. Daardoor ging van die pogingen geen onaanvaardbare verhoging uit van de kans op een ongeval. Van gevaarzetting in relevante mate was toen nog geen sprake.
- 3.5.** Daarin is echter verandering gekomen vanaf het moment dat zij de crossmotor de relatief hoge springbult die zich vlakbij hen bevond hebben opgeduwd en de motor aan de andere zijde naar beneden hebben laten rollen met gedaagde 3 erop, waarna ook gedaagde 4 naar beneden is gelopen. Deze actie moet worden gekwalificeerd als in hoge mate gevaarzettend, omdat gedaagde 3 en gedaagde 4 vanaf dat moment onzichtbaar werden voor de achteropkomende motorcrossers. Het handelen van gedaagde 3 en gedaagde 4 vond immers plaats tijdens een vrije motorcrossstraining zonder vlaggenisten en met een diversiteit aan deelnemers. Het betreft bovendien een sport die op zichzelf reeds uitnodigt tot het nemen van risico's. Bovendien ging

het hier om een springbult waarbij een crosser vanaf de top door de lucht zweeft, zonder mogelijkheid nog van koers te veranderen. De van achter de springbult komende crosser komt zo letterlijk uit de lucht vallen. De kans op ongevallen — met, uit de aard van deze gemotoriseerde sport, mogelijk ernstige gevolgen voor de betrokken personen — werd door het handelen van gedaagde 3 en gedaagde 4 aanmerkelijk vergroot. Hieraan doet niet af dat zij hun gevaarlijke actie op het rechter gedeelte van het circuit uitvoerden terwijl volgens hen de door eiser te volgen lijn links op dat deel van het circuit lag. Eiser heeft ter comparitie gemotiveerd betwist dat de ideale lijn bij die springbult links lag, zodat dat niet als vaststaand kan worden aangenomen. Maar zelfs indien er — als hypothese — vanuit zou worden gegaan dat de ideale lijn daar inderdaad op het linkerdeel van het circuit lag, mochten gedaagde 3 en gedaagde 4 er in verband met de hiervoor al genoemde omstandigheden niet vanuit gaan dat de andere crossers geen gebruik zouden maken van het rechterdeel van het circuit. Verder is ook niet gesteld of gebleken dat eiser op grond van enige geschreven of ongeschreven regel links op het circuit behoorde te rijden. De omstandigheid dat gedaagde 3 en gedaagde 4 tijdens hun handelingen aan de rechterzijde van het circuit zijn gebeven, doet aan het gevaarzettende karakter daarvan dus niet af. Ook het verweer van gedaagde 3 en gedaagde 4 dat zij vóór de springbult het circuit niet met de motor konden verlaten wordt verworpen. Daargelaten dat niet vast staat dat het circuit ter plaatse niet kon worden verlaten, gelet op hetgeen de heer A (bestuurder van Flying Boetoe en bekend met het circuit) ter comparitie daarover heeft verklaard, doet ook niet ter zake of dit al dan niet mogelijk was. Immers, ook indien het niet mogelijk was op die plek het circuit met de afgeslagen motor te verlaten hadden gedaagde 3 en gedaagde 4 zich van hun gevaarzettende handelen moeten onthouden. Zij hadden de motor van gedaagde 3 op een zo ongevaarlijk mogelijke plaats aan de zijkant van het circuit — of wellicht zelfs naast het circuit — kunnen en moeten achterlaten, op dezelfde wijze als gedaagde 4 met zijn motor heeft gedaan toen hij gedaagde 3 ging helpen. Na afloop van de training hadden zij de motor van gedaagde 3 veilig kunnen weghalen.

- 3.6.** Op grond van al het voorgaande geldt dat het zojuist beschreven handelen van gedaagde 3 en gedaagde 4 in de gegeven omstandigheden zo gevaarlijk was en de kans op een ongeval ten gevolge daarvan zo groot dat zij hetzij zich van deze handelingen hadden moeten onthouden hetzij veiligheidsmaatregelen hadden moeten nemen. Het was in dit concrete geval als veiligheidsmaatregel niet onmogelijk of onredelijk bezwaarlijk geweest voor gedaagde 3 en gedaagde 4 af te spreken, zoals eiser (gesteund door de KNMV en Flying Boetoe) heeft gesteld, dat gedaagde 4 aan de zijkant op de springbult zou achterblijven om door zijn aanwezigheid, al dan niet aangevuld met armgebaren, het achteropkomend crossverkeer te attenderen op het dreigende gevaar dat was ontstaan door de onzichtbare aanwezigheid achter de springbult van gedaagde 3 en zijn afgeslagen crossmotor. Het was redelijkerwijs te verwachten dat eiser zijn rijgedrag dan zou hebben aangepast en het in het leven geroepen gevaar in relevante mate was weggenomen.
- 3.7.** Met het voorgaande is echter nog niet beslist of het gevaarzettende gedrag van gedaagde 3 en gedaagde 4 ook in het licht van de jurisprudentie inzake 'sport-enspelsituaties' (eveneens vermeld in rov. 4.1 van het vorige tussenvonnis) als

aansprakelijkheid scheppende onrechtmatige daad jegens eiser kan worden gekwalificeerd. Op grond van deze jurisprudentie geldt voor het aannemen van aansprakelijkheid in dergelijke situaties een verhoogde drempel. Eiser wordt niet gevolgd in zijn betoog dat aan de sport-en-spelsituatie ten tijde van het ongeval reeds een einde was gekomen. Het feit dat gedaagde 3 en gedaagde 4 ten tijde van het ongeval niet daadwerkelijk aan het motorcrossen waren — en op dat moment dus geen handelingen verrichtten die karakteristiek zijn voor de eigenlijke beoefening van die sport — betekent niet automatisch dat van een sport-en-spelsituatie geen sprake meer was. De feitelijke gebeurtenissen die tot het ongeval hebben geleid, hielden rechtstreeks verband met de training. De handelingen van gedaagde 3 en gedaagde 4 vonden plaats op het circuit gedurende de training en waren gericht op het creëren van de mogelijkheid tot voortzetting daarvan door gedaagde 3. Daarom bestaat er voldoende direct verband tussen hun gedragingen en de motorcrosstraining die gaande was om de sport-en-spelmaatstaf tot uitgangspunt te nemen.

- 3.8.** Het in dit verband te geven oordeel komt neer op beantwoording van de vraag of de gedragingen van gedaagde 3 en gedaagde 4 behoren tot de gevaarlijke, slecht gecoördineerde, verkeerd getimedede of onvoldoende doordachte gedragingen die motorcrossers bij de beoefening van hun sport tijdens vrije trainingen in redelijkheid en tot op zekere hoogte van elkaar moeten verwachten. Daarbij is wel van belang, maar niet doorslaggevend, dat de gedragingen van gedaagde 3 en gedaagde 4 in strijd zijn met de eerder beschreven ongeschreven veiligheidsregel (rov. 3.3.). De vraag of eiser, gegeven de sport-en-spelsituatie, erop bedacht had moeten zijn dat deze regel geschonden zou worden op de wijze zoals hier is geschied, beantwoordt de rechtbank ontkennend. De overtreden veiligheidsregel raakt aan een elementair veiligheidsaspect van het motorcrossen. De handelwijze van gedaagde 3 en gedaagde 4 lag weinig voor de hand en er bestond ook geen voorzienbare noodzaak zo te handelen als zij hebben gedaan. Eiser hoefde er niet op bedacht te zijn dat medecrossers zich bewust met een afgeslagen motor achter één van de hoogste springbulten van het circuit zouden begeven en zich zo onzichtbaar zouden maken voor de overige crossers. Gedaagde 3 en gedaagde 4 hebben ook niet gehandeld in het vuur van het motorcrossen. Van een slecht gecoördineerde of verkeerd getimedede gedraging in het kader van het crossen zelf is geen sprake. Zij hadden daarom ook voldoende tijd hun actie vooraf te doordenken.
- 3.9.** Op grond van al het voorgaande wordt geoordeeld dat gedaagde 3 en gedaagde 4 in de gegeven omstandigheden jegens eiser onrechtmatig, want gevaarzettend en daardoor in strijd met hetgeen in het maatschappelijk verkeer betaamt, hebben gehandeld.
- 3.10.** Gedaagde 3 en gedaagde 4 hebben nog aangevoerd dat het ongeval niet is veroorzaakt door hun aanwezigheid achter de springbult en de aanraking tussen de rug van gedaagde 3 en de crossmotor van eiser, maar door een stuurfout van eiser waardoor de achterkant van zijn crossmotor naar rechts uitzwaaide. Volgens hen is eiser daardoor met zijn crossmotor dwars op het parcours geland in plaats van in de rijrichting en werd hij daardoor — en niet door de aanraking met gedaagde 3 — gelanceerd, met het ernstige letsel tot gevolg. Eiser heeft gemotiveerd betwist, ook ter comparitie, dat het zo is gegaan. Volgens hem heeft hij een normale sprong ingezet

en is hij gewoon recht geland, zij het op gedaagde 3, omdat hij hem en gedaagde 4 pas opmerkte op het moment dat hij in de lucht zweefde en niet meer kon bijsturen of -remmen. Van uitzwaaien naar rechts was geen sprake; pas na en door de aanraking met gedaagde 3 heeft hij een rare zwiep gemaakt, aldus eiser, die het voorts onaannemelijk vindt dat gedaagde 3 en gedaagde 4 in gaten hebben gehad wat er achter hen in de lucht gebeurde. Eiser beroept zich ter zake van de aanwezigheid van causaal verband tussen de fout van gedaagde 3 en gedaagde 4 en de schade op de omkeringsregel.

- 3.11.** Ingevolge vaste rechtspraak strekt de omkeringsregel ertoe dat in bepaalde gevallen een uitzondering wordt gemaakt op de hoofdregel van art. 150 Rv in die voege dat het bestaan van causaal verband (in de zin van *condicio-sine-qua-non*-verband) tussen een onrechtmatige gedraging of tekortkoming en het ontstaan van de schade wordt aangenomen, tenzij degene die wordt aangesproken bewijst — waarvoor in het kader van het hier te leveren tegenbewijs voldoende is: aannemelijk maakt — dat de bedoelde schade ook zonder die gedraging of tekortkoming zou zijn ontstaan. Voor toepassing van deze regel is vereist dat sprake is geweest van een gedraging in strijd met een norm die strekt tot het voorkomen van een specifiek gevaar ter zake van het ontstaan van schade, en dat degene die zich op schending van deze norm beroept, ook bij betwisting aannemelijk heeft gemaakt dat in het concrete geval het specifieke gevaar waartegen de norm bescherming beoogt te bieden, zich heeft verwezenlijkt (o.a. HR 19 december 2008, *NJ* 2009/28). Naar het oordeel van de rechtbank is aan de voorwaarden om aan toepassing van de omkeringsregel toe te komen hier voldaan. Vast staat dat gedaagde 3 en gedaagde 4 onrechtmatig jegens eiser hebben gehandeld door zich onzichtbaar voor hem met een afgeslagen crossmotor achter de springschans te begeven tijdens een vrije motorcrosstraining, zonder het achteropkomend verkeer daarvoor te waarschuwen. Het specifieke gevaar van ongevallen waartegen de hier geschonden norm beoogt te beschermen, heeft zich verwezenlijkt, zo is ondanks de betwisting door gedaagde 3 en gedaagde 4 aannemelijk, omdat in ieder geval vaststaat dat eiser met zijn motor bij het landen in aanraking is gekomen met gedaagde 3. Gedaagde 3 en gedaagde 4 zullen niet worden toegelaten tot het leveren van tegenbewijs hiertegen. Weliswaar staat het leveren van tegenbewijs vrij, maar ook in geval van tegenbewijs moet de partij die het wil leveren voldoen aan een zekere op haar rustende stelplicht en aldus voldoende concrete aanknopingspunten voor dat tegenbewijs hebben aangedragen (o.a. HR 14 november 2003, *NJ* 2005/269). Daarvan is in dit geval geen sprake. Het vermoeden van eiser dat gedaagde 3 en gedaagde 4 niet hebben gezien wat er in de lucht achter hen gebeurde, wordt bevestigd door de verklaringen van gedaagde 3 en gedaagde 4 ter comparitie. gedaagde 3 heeft niets zien aankomen en alleen de klap gevoeld toen hij werd geraakt door de crossmotor van eiser. gedaagde 4 heeft het eerste deel van de sprong van eiser niet gezien, maar alleen hoe de achterbrug van diens motor gedaagde 3 raakte. Zonder nadere toelichting, die gedaagde 3 en gedaagde 4 niet hebben gegeven, kan uit hetgeen gedaagde 4 verklaart te hebben gezien niet worden geconcludeerd dat vóór de aanraking tussen de crossmotor van eiser en de rug van gedaagde 3 sprake was van enig naar rechts uitzwaaien van de achterzijde van die motor, laat staan een uitzwaaien in zodanige mate dat dat als zelfstandige oorzaak

van het ongeval kan worden gezien. Als vaststaand wordt daarom aangenomen dat het ongeval is veroorzaakt door de voor eiser onzichtbare aanwezigheid van gedaagde 3 met zijn motorfiets en gedaagde 4 achter de springbult.

- 3.12.** Met het voorgaande is nog niet beslist op de verdere verwijten die eiser gedaagde 3 en gedaagde 4 maakt: dat zij zich met daartoe ongeschikte motoren en met onvoldoende ervaring op het circuit hebben begeven. Of eiser hun dit terecht verwijt, kan echter in het midden blijven, omdat zonder nadere toelichting, die ontbreekt, niet valt in te zien dat tussen deze omstandigheden en het ongeval *condicio sine qua non*-verband bestaat. Het maakt immers niet uit met welk soort motor (geschikt of ongeschikt) de positie achter de springbult zou zijn ingenomen. Gelet op het (ook voor niet-motorcrossers) evidente gevaar daarvan is evenmin aannemelijk dat die onervarenheid een (zelfstandige) rol heeft gespeeld bij de toedracht van het ongeval. Verder is niet gesteld of gebleken dat van ervaren motorcrossers en/of crossers met betere motorfietsen de motor nooit uitvalt. De aansprakelijkheid van gedaagde 3 en gedaagde 4 kan niet op deze verwijten worden gegrond.
- 3.13.** Gedaagde 3 en gedaagde 4 hebben voorts nog aangevoerd dat, op grond van art. 6:101 BW, wegens de eigen bijdrage van eiser aan het ontstaan van de schade, die schade voor zijn eigen rekening moet blijven. Allereerst hebben zij aangevoerd dat het dragen door eiser van andere of betere hulp- of beschermingsmiddelen hem mogelijk zouden hebben kunnen beschermen tegen het opgelopen letsel. Ter zitting heeft eiser onweersproken gesteld dat hij ten tijde van het ongeval zijn wedstrijdkleding droeg. Gedaagde 3 en gedaagde 4 hebben niet gesteld dat er betere beschermende kleding had kunnen worden gedragen en ook niet dat die eiser wel had kunnen beschermen tegen de gevolgen van het ongeval. De enkele opmerking namens gedaagde 3 en gedaagde 4 dat onduidelijk was hoe goed de wedstrijdkleding van eiser was, is onvoldoende ter fundering van een eigen schuld verweer. Omdat zij in dit opzicht niet aan hun stelplicht hebben voldaan, wordt hun stelling verworpen zonder dat aan bewijslevering wordt toegekomen.
- 3.14.** Hetzelfde geldt voor het verweer van gedaagde 3 en gedaagde 4 dat eiser eigen schuld heeft aan het ongeval omdat hij hen had kunnen (en dus moeten) opmerken vóór het ongeval. Eiser heeft gemotiveerd betwist dat hij gedaagde 3 en gedaagde 4 heeft gezien of heeft kunnen zien. Vast staat dat het ongeval gedurende de eerste ronde van zijn derde wedstrijdlengthe, na een pauze, heeft plaatsgevonden (zie onder 2.15). Het staat dus niet vast dat hij een keer of vaker langs hen is opgereden. Deze stelling van gedaagde 3 en gedaagde 4 is onvoldoende onderbouwd. Verder mag het zo zijn dat gedaagde 4 zijn eigen motorfiets vóór de springbult, aan de rechterkant van het circuit zichtbaar voor anderen had achtergelaten, daarmee is niet zeker dat de aanwezigheid van die motorfiets door de andere crossers ook daadwerkelijk werd opgemerkt. Eiser betwist dat hij die crossmotor heeft zien liggen. Bewijs (te leveren door gedaagde 3 en gedaagde 4) van de stelling dat eiser hem had kunnen zien liggen is niet ter zake dienend. Een in de berm achtergelaten motorfiets is namelijk niet zonder meer een aanwijzing voor de aanwezigheid achter de eerstvolgende springbult van twee personen met een afgeslagen motorfiets, een gevaar waar eiser (ook dan) niet bedacht op behoefde te zijn. Tot slot menen gedaagde 3 en gedaagde 4 dat het rijgedrag van eiser onaangepast was aan de aanwezigheid van

ongelijkwaardige deelnemers, aangezien hij zelf aangaf dat de racende motorcrossers risico's namen en niet erg voorzichtig over de baan zouden gaan. Waar echter zojuist is overwogen dat op zichzelf tussen het ongeval en de onervarenheid van gedaagde 3 en gedaagde 4 als motorcrossers geen causaal verband bestaat (rov. 3.12), geldt omgekeerd dat eiser in verband met de vastgestelde feitelijke toedracht van het ongeval evenmin kan worden verweten dat zijn rijgedrag causaal heeft bijgedragen aan het ontstaan van de schade. De conclusie luidt dat op geen van de door gedaagde 3 en gedaagde 4 aangevoerde gronden het beroep op eigen schuld slaagt.

- 3.15.** Op grond van al het voorgaande moet worden geconcludeerd dat gedaagde 3 en gedaagde 4 in beginsel aansprakelijk zijn voor de schade die het ongeval eiser heeft berokkend, behoudens indien en voor zover hun (hierna te beoordelen) beroep op de exoneratieclausule slaagt.

aard relatie eiser - Flying Boetoe/de KNMV

- 3.16.** Voor de verwijten die eiser Flying Boetoe en de KNMV maakt en hun verweer daartegen wordt verwezen naar rov. 3.4., 3.5. en 4.3. van het vorige tussenvonnis. Er is aanleiding voorafgaand aan de beoordeling daarvan ambtshalve in te gaan op de aard van de relatie tussen eiser enerzijds en Flying Boetoe en de KNMV anderzijds. Hoewel eiser Flying Boetoe en de KNMV verwijt dat zij jegens hem onrechtmatig hebben gehandeld en eiser volgens de tekst van de dagvaarding op die juridische grondslag zijn vorderingen jegens hen grondt, speelt — zo volgt logischerwijs uit het partijdebat — het geschil tussen hen zich (mede) af tegen de achtergrond van een contractuele relatie. In het partijdebat reppen de partijen immers over (onder andere) het exoneratiebeding, de nietigheid of vernietigbaarheid ervan als al dan niet onredelijk bezwarende algemene voorwaarde en de eventuele derogerende werking van de redelijkheid en billijkheid van art. 6:248 BW. Het wordt er daarom voor gehouden dat eiser met de KNMV een overeenkomst heeft gesloten — waarvan deel uit maakt het exoneratiebeding — op grond waarvan eiser tegen betaling van enig bedrag aan de KNMV een licentie heeft verkregen, op grond waarvan hij mag deelnemen aan door de KNMV of bij haar aangesloten organisatoren georganiseerde motorcrossactiviteiten. Verder wordt het ervoor gehouden dat eiser met Flying Boetoe een overeenkomst is aangegaan op grond waarvan het hem tegen betaling van € 8 was toegestaan gebruik te maken van de crossbaan van Flying Boetoe tijdens de vrije training op 2 april 2005. De feiten en omstandigheden die de partijen aan hun stellingen en verweren ten grondslag hebben gelegd met betrekking tot de zorgplicht van Flying Boetoe en de KNMV zullen daarom ambtshalve (mede) worden beoordeeld binnen het aanwezige contractuele kader (art. 25 Rv).

toerekenbaar tekortschieten Flying Boetoe?

- 3.17.** Bij de beantwoording van de vraag of Flying Boetoe toerekenbaar is tekortgeschoten jegens eiser wordt vooropgesteld dat, zoals Flying Boetoe op zichzelf terecht heeft aangevoerd, motorcross een gevaarlijke sport is gezien de grote kans op ongevallen en dat niet van haar kan worden verlangd de aan deze sport verbonden risico's weg te nemen. Wel rijst de vraag of van Flying Boetoe als organisator van vrije motorcrosstrainingen die tegen betaling eiser gebruik liet maken van haar circuit, in

het kader van haar contractuele relatie met hem kon worden gevergd de door eiser genoemde bijzondere maatregelen te nemen ter vermindering van de kans op ongevallen en/of ter beperking van de schadelijke gevolgen ervan (HR 6 oktober 1995, *NJ* 1998/190), in aanvulling op de door Flying Boetoe en de KNMV al genomen maatregel bestaande uit, kort gezegd, veiligheidsaanpassingen aan het circuit zelf.

- 3.18.** Ten aanzien van de volgens eiser te treffen maatregel van toezicht op de vrije training door meer baancommissarissen zoals dat ook gebeurt tijdens wedstrijden en officiële trainingen, heeft Flying Boetoe betoogd dat zij die maatregel — voor zover redelijkerwijs mogelijk is — ook heeft genomen. Volgens haar hielden de zandbaanofficial en de crossbaanofficial tijdens vrije trainingen toezicht op de naleving van de regels en waren zij daartoe de gehele training daar aanwezig, ook op 2 april 2005. Meer (al dan niet betaalde) baancommissarissen bij vrije trainingen, zoals bij officiële KNMV-activiteiten, is volgens Flying Boetoe door de KNMV niet verplicht gesteld en is uit de geringe trainingsbijdragen en de clubcontributie bovendien niet te financieren. De inzet van vrijwilligers — zoals kennelijk gebruikelijk is bij de MACSEV te Lochem — is naar de mening van Flying Boetoe niet haalbaar, omdat zij dan 20 vrijwilligers per training nodig zou hebben, daargelaten dat het de vraag is of binnen de groep van potentiële vrijwilligers wel 20 voldoende gekwalificeerde baancommissarissen zouden zijn aan te wijzen. Zij meent dat ongekwalificeerde baancommissarissen het gevaar van het motorcrossen juist zouden kunnen vergroten. Op de grote bezwaarlijkheid van deze maatregel stuit haar verplichting die te treffen af, aldus Flying Boetoe, terwijl het niet gebruikelijk is (en ook niet was in 2005) dat tijdens vrije trainingen bij alle springbulten baancommissarissen staan. Flying Boetoe heeft hieraan nog toegevoegd dat dit laatste algemeen bekend is en dat indien geoordeeld zou worden dat zij bij vrije trainingen bij iedere springschans een baancommissaris zou moeten neerzetten, het gevolg daarvan zou zijn dat de vrije trainingen niet meer zouden kunnen plaatsvinden. Eveneens algemeen bekend is volgens Flying Boetoe dat bij pech de crossbaan onmiddellijk dient te worden verlaten in verband met het gevaar van aanrijdingen, zodat het geen verschil zou hebben gemaakt als zij gedaagde 3 en gedaagde 4 vóór de aanvang van de training deze instructie zou hebben gegeven. Zij gaat er verder vanuit dat deze instructie in het verleden wel eens aan eiser, gedaagde 3 en gedaagde 4 zal zijn gegeven, bij eerdere gelegenheden. Het gegeven dat tussen de aan de training deelnemende crossers verschillen in ervaring en snelheid bestonden, heeft naar de mening van Flying Boetoe niet bijgedragen aan het ontstaan van het ongeval.
- 3.19.** In reactie op het verweer van Flying Boetoe heeft eiser betwist dat twee van de drie volgens Flying Boetoe ten behoeve van de vrije training aanwezig baancommissarissen daadwerkelijk toezicht hielden op de training. Voorts heeft hij aangevoerd dat zo niet bij alle, dan toch wel bij de gevaarlijkste springbulten dan wel op minstens drie à vier plaatsen vrijwilligers als baancommissaris hadden kunnen worden ingezet waardoor adequaat toezicht mogelijk zou zijn geweest en het ongeval zou zijn voorkomen. Voor beter toezicht was temeer aanleiding daar gelijktijdig ervaren en onervaren motorcrossers werden toegelaten en er verschillen in rijnsnelheid bestonden. Verder meent hij dat juist instructies die verband houden met algemeen bekende regels frequent moeten worden herhaald, omdat deze gauw worden

vergeten. Hij betwist overigens (evenals gedaagde 3 en gedaagde 4) in het verleden ooit te zijn geïnstrueerd de baan te verlaten bij motorpech.

- 3.20.** In het midden kan blijven of, zoals Flying Boetoe heeft betoogd en eiser heeft betwist, tijdens de vrije training op 2 april 2005 — zoals altijd — twee officials buiten aanwezig zijn geweest om toezicht te houden op de naleving van de regels, waarvan één op de zandbaan en één op de crossbaan. Indien veronderstellenderwijs wordt uitgegaan van de juistheid van de stelling van Flying Boetoe, dan is daarmee immers nog niet gegeven — zoals zal blijken uit het navolgende — dat sprake is geweest van in de gegeven omstandigheden adequaat toezicht, dat wil zeggen toezicht dat voldoet aan de daaraan in de gegeven omstandigheden redelijkerwijs te stellen eisen. Het (tegen-)bewijsaanbod van Flying Boetoe op dit punt wordt — als niet ter zake dienend — gepasseerd.
- 3.21.** Bij de vaststelling van de te stellen eisen aan het door Flying Boetoe op de vrije training te houden toezicht, acht de rechtbank het volgende van belang. Motorcrossen is een gevaarlijke sport. De kans op ongevallen is groot, evenals de kans dat door een ongeval ernstig lichamelijk letsel ontstaat. Flying Boetoe beheert een motorcrosscircuit dat zij tijdens vrije trainingen ter beschikking stelt aan motorcrossers van binnen en buiten haar vereniging. Niet-leden moeten een dagpas kopen. De enige voorwaarden om tot die training te worden toegelaten zijn het hebben van een KNMV-licentie en het beschikken over voor de motorcross geschikt materiaal (motor, helm, kleding) dat voldoet aan bepaalde, in KNMV-reglementen opgenomen vereisten. Die licentie wordt, zo blijkt uit de verklaring namens de KNMV ter comparitie, aan crossers afgegeven zonder dat blijkt van (een bepaald niveau van) crossvaardigheden moet worden gegeven. De licentie dient in wezen uitsluitend om crossers te binden aan de motorcrossreglementen (die op de website van de KNMV staan), om de verzekeringsdekking te regelen en om de aansprakelijkheid van alle bij de motorcross betrokken partijen uit te sluiten. De verzekeringsdekking voor de crosser zelf komt neer op een bescheiden ongevallenverzekering, met een maximale uitkering van € 5.000 bij blijvend letsel. Tijdens de vrije training bij Flying Boetoe crossen ervaren en minder ervaren crossers gelijktijdig. Hun onderlinge snelheden kunnen daardoor en door verschil in het vermogen van de crossmotoren sterk uiteen lopen. Het circuit, dat een aantal hoge springbulten kent en vele bochten, vereist bij wedstrijdtrainingen en wedstrijden de aanwezigheid van baancommissarissen op 20 locaties. Op grond van al deze factoren, in onderlinge samenhang bezien, is de rechtbank van oordeel dat Flying Boetoe tekort is geschoten in haar zorgplicht voor de crossers door tijdens vrije trainingen slechts één baancommissaris te belasten met het toezicht op de crossbaan. Dit geldt temeer indien — zoals vaststaat met betrekking tot de training van 2 april 2005 — de rijders tevoren niet (allen) de veiligheidsinstructie hebben gekregen de baan onmiddellijk te verlaten bij motorpech. Van Flying Boetoe mag worden gevergd dat zij onder de hiervoor genoemde omstandigheden tijdens vrije trainingen meer baancommissarissen inzet. Dat hoeven er niet per se 20 te zijn, zoals bij wedstrijden en wedstrijdtrainingen — waarbij de crossers geneigd zullen zijn nog meer risico te nemen dan bij een vrije training — , maar wel een zodanig aantal, geplaatst op een aantal strategisch gekozen punten van het circuit, dat vanuit die plaatsen de meest gevaarlijke punten op het circuit kunnen

worden overzien. Op grond van hetgeen onder meer ter comparitie namens de KNMV en Flying Boetoe over het circuit is verklaard, is aannemelijk dat dat mogelijk is. Eisers stelling dat dat mogelijk is, hebben zij ook niet betwist.

- 3.22.** Aan het voorgaande doet niet af dat, zoals Flying Boetoe heeft aangevoerd, binnen de motorcrosssport de aanwezigheid van vlaggenisten bij vrije trainingen niet gebruikelijk is en was. Dit enkele gegeven ontslaat Flying Boetoe namelijk niet van het maken van een eigen afweging daaromtrent, met het oog op de veiligheid van de rijders die zij toelaat om bij haar op het circuit te komen crossen. Hetzelfde geldt voor het feit dat de KNMV de aangesloten clubs niet verplicht tot de inzet van (meer) vlaggenisten bij vrije trainingen. Het beleid van de MACSEV te Lochem illustreert dat over de noodzaak van aanwezigheid van baancommissarissen c.q. vlaggenisten bij vrije trainingen anders gedacht kan worden. Het betoog van Flying Boetoe dat het financieel niet haalbaar is om tijdens vrije trainingen meer baancommissarissen in te zetten wordt evenmin gevolgd. Zo al niet met door de crossers zelf mee te brengen vrijwilligers zou kunnen worden gewerkt, heeft Flying Boetoe in het geheel niet aannemelijk gemaakt dat door het heffen van meer contributie van de leden en/of het verhogen van de vergoeding voor de dagpas niet voldoende gekwalificeerde (of door opleiding te kwalificeren) vrijwilligers zou kunnen worden gewerkt. De door Flying Boetoe daartegen ingebrachte argumenten wegen niet op tegen het belang dat ermee is gediend dat de rijders die — zo goed als onverzekerd — deelnemen aan een vrije training zich niet zonder enig (adequaat) toezicht bloot stellen aan de aanzienlijke gevaren van de motorcross, die bij officiële wedstrijden en trainingen wel zoveel mogelijk worden weggenomen door het inzetten van vlaggenisten.
- 3.23.** Tegen het laatste verwijt dat eiser Flying Boetoe maakt — inzake de nagenoeg ontbrekende verzekeringsdekking — heeft zij zich verweerd met het volgende. Een zelfstandige grond voor aansprakelijkheid kan dit niet zijn. Zij is ook niet gehouden tot het afsluiten van een verzekering ten behoeve van degenen die bij haar crossen. De vergelijking van de zorgplicht van de werkgever ten aanzien van het verzekeren van zijn werknemer die eiser maakt, gaat niet op. Het is ook onmogelijk een verzekering met een onbeperkte dekking te sluiten. De door de KNMV — bij wijze van onverplichte service — geregelde verzekeringsdekking is volgens haar behoorlijk.
- 3.24.** Overwogen wordt als volgt. Vooropgesteld wordt dat de via de KNMV geregelde dekking uit de ongevallenverzekering bij blijvende invaliditeit zoals die van eiser niet als behoorlijk kan worden gekwalificeerd, gezien de te verwachten omvang van de schade. Dit laat onverlet dat, anders dan in een arbeidsrelatie waarbinnen de werknemer op grond van de arbeidsovereenkomst door de werkgever op grond van de tussen hen bestaande gezagsverhouding in potentieel gevaarlijke situaties wordt gebracht, in het onderhavige geval sprake is van volledig vrijwillige deelname door eiser aan een vrije motorcrosstraining bij een motorcrossvereniging. Op die vereniging rust daarom niet dezelfde plicht te zorgen voor adequate verzekeringsdekking voor de schade van deelnemers als op de werkgever ten aanzien van de schade van een werknemer rust. Een met art. 7:611 BW vergelijkbare bepaling ontbreekt in de verhouding tussen eiser en Flying Boetoe, even als een ongeschreven norm waaruit — sec — een dergelijke zorgplicht voor Flying Boetoe zou kunnen voortvloeien. Een zelfstandige grond voor aansprakelijkheid levert het ontbreken van enige adequate,

door Flying Boetoe geregelde verzekeringsdekking niet op. Wel speelt het aspect van de verzekeringsdekking een rol bij de vraag naar de veiligheidsmaatregelen die van haar rondom de vrije training mocht worden verwacht (zie hiervoor, onder 3.21) en bij de vraag of Flying Boetoe een beroep toekomt op de exoneratieclausule uit de KNMV-districtslicentie (waarover hierna meer).

- 3.25.** Zoals uit al het voorgaande volgt, is Flying Boetoe jegens eiser te kort geschoten in de op haar jegens hem op grond van hun contractuele relatie geldende zorgplicht doordat zij voor onvoldoende toezicht op de crossbaan heeft gezorgd. Flying Boetoe betwist dat causaal verband bestaat tussen deze tekortkoming en de schade, omdat de aanwezigheid van één à twee extra baancommissarissen het ongeval niet zou hebben voorkomen. Zij heeft echter niet betwist de stelling van eiser dat het voor de hand had gelegen dat de extra in te zetten baancommissarissen in elk geval bij de hoogste springbulten — waartoe de springbult van het ongeval behoort — zouden zijn geplaatst.
- 3.26.** Evenals eiser, acht de rechtbank het aannemelijk dat op de springbult waar het ongeval plaatsvond extra toezicht zou zijn gehouden indien meer baancommissarissen zouden zijn ingezet. Het betreft immers (volgens de schriftelijke verklaring van de voorzitter van Flying Boetoe; zie het laatste tussenvonnis onder 2.9) een van de hoogste springbulten van het circuit. Aangezien gedaagde 3 en gedaagde 4 in totaal wel 5 à 10 minuten bezig zijn geweest de motor van gedaagde 3 weer aan te krijgen, is eveneens voldoende aannemelijk dat hun pogingen zouden zijn opgevallen en dat de in de buurt van de bewuste springbult aanwezige baancommissaris zou hebben ingegrepen vóór zij zichzelf met de afgeslagen motor onzichtbaar hadden kunnen maken achter de springbult. Flying Boetoe heeft haar betwisting van het causale verband tussen het gebrek aan voldoende toezicht en het ongeval niet toegelicht, zodat dit verweer gepasseerd wordt zonder dat plaats is voor een tegenbewijsopdracht.
- 3.27.** Hoewel Flying Boetoe in het kader van de aansprakelijkheidsvraag (terecht) geen beroep heeft gedaan op 'risico-aanvaarding' door eiser, heeft zij betoogd dat de vraag naar de eigen bijdrage van eiser aan het ontstaan van de schade — doordat hij zich willens en wetens heeft blootgesteld aan de gevaren van het motorcrossen — slechts ten dele opgaat in de vraag naar de veiligheidsmaatregelen die in redelijkheid van Flying Boetoe kunnen worden geveerd. In dit verband acht Flying Boetoe mede van belang de 'sport-en-speljurisprudentie', die ook voor haar als organisator een verhoogde aansprakelijkheidsdrempel met zich brengt, aldus Flying Boetoe. Voor het overige dient naar haar oordeel het eigen aandeel van eiser in het ontstaan van de schade te leiden tot toepassing van art. 6:101 BW, waarbij de uitkomst hier is dat de schade van eiser geheel of voor het grootste deel voor zijn eigen rekening moet blijven. Meer in het bijzonder valt eiser volgens haar te verwijten dat hij — nu hij waarschijnlijk minstens eenmaal langs gedaagde 4 en gedaagde 3 is gereden en hij toen heeft of moet hebben gezien dat zij met gedaagde 3's crossmotor rechts op het circuit bezig waren en dat gedaagde 4's motor daar aan de rechter zijkant lag — niet aan de rechterkant de springbult had moeten oprijden, omdat hij rekening had moeten houden met hun aanwezigheid daar. Verder acht Flying Boetoe van belang dat eiser wist dat tijdens een vrije training — althans die bij haar — geen baancommissarissen

aanwezig waren en hij dus zelf extra moest opletten, dat eiser het bord met de waarschuwing 'U betreedt dit terrein op eigen risico' heeft gezien en dat hij door ondertekening van de KNMV-licentie — met daarin de exoneratie — nogmaals is gewezen op de risico's die hij liep en de onverhaalbaarheid van zijn eventuele schade.

- 3.28.** Eiser bestrijdt dat ook voor Flying Boetoe een verhoogde aansprakelijkheidsdrempel geldt. In reactie op het eigen-schuldverweer betwist hij dat hij voor het ongeval gedaagde 3 en (de motorfiets van) gedaagde 4 heeft opgemerkt. Verder heeft eiser toegegeven dat hij bekend was met het gevaar van motorsport, maar hij betwist dat hij wist 'verzekeringstechnisch vogelvrij' te zijn toen hij zich op de crossbaan begaf. Ook het ontbreken van baancommissarissen was hem vooraf niet bekend, aangezien dat per crossbaan verschilt, aldus eiser.
- 3.29.** Met hetgeen in rov. 3.17. voorop is gesteld, is bij het vaststellen van de aansprakelijkheidsmaatstaf rekening gehouden met het gegeven dat, samengevat, eiser zich willens en wetens aan het risico van het motorcrossen heeft blootgesteld. Daarin zijn de gevaren voortvloeiend uit, samengevat, gevaarlijke en/of onverwachte gedragingen van medecrossers in wezen verdisconteerd. In zoverre is ten gunste van Flying Boetoe rekening gehouden met het gegeven dat het ongeval tijdens de beoefening van een risicovolle sport heeft plaatsgevonden. Voor een verdergaande bescherming van Flying Boetoe op grond van de sport-en-speljurisprudentie is geen plaats. Zij bevindt zich in de onderhavige context niet op gelijke voet met gedaagde 3 en gedaagde 4. Flying Boetoe is immers organisator, geen deelnemer.
- 3.30.** Dan het (eigenlijke) art. 6:101 BW-verweer van Flying Boetoe. Op grond van hetgeen vaststaat over het verloop van de training van eiser (zie onder 2.15.), wordt het ervoor gehouden dat eiser niet eerder langs gedaagde 3 en (de motorfiets van) gedaagde 4 is gereden. Voor zover dit verweer van Flying Boetoe erop berust dat eiser zijn rijgedrag had moeten aanpassen omdat hij gedaagde 3 en (de motorfiets van) gedaagde 4 daardoor eerder heeft gezien, stuit het daarop af. Ook overigens geldt, in het licht van de gemotiveerde betwisting door eiser, dat Flying Boetoe haar stelling dat eiser vanuit allerlei posities op het circuit gedaagde 3 en (de motorfiets van) gedaagde 4 had kunnen waarnemen, onvoldoende heeft toegelicht. Zij heeft in zoverre niet aan haar stelplicht voldaan, zodat aan dit verweer voorbij wordt gegaan zonder dat het tot een bewijsopdracht komt.
- 3.31.** Het andere eigen-schuldverweer van Flying Boetoe slaagt wel. Eiser heeft er bewust voor gekozen een gevaarlijke sport met een aanzienlijk kans op — mogelijk ernstig — letsel te bedrijven. Enkel dat kan hem niet worden aangerekend, maar wel dat hij er voor heeft gekozen deel te nemen aan de bewuste vrije training waaraan crossers van onderling verschillend ervaringsniveau en met onderling in zwaarte verschillende motoren deelnamen terwijl er weinig (en volgens eiser zelfs geen) toezicht werd gehouden op de crossbaan. Eiser heeft deze omstandigheden op 2 april 2005 zelf ter plaatse kunnen constateren en hij had er op die grond voor kunnen kiezen daarom niet te gaan trainen. Zijn keuze desondanks deel te (blijven) nemen aan die vrije training geldt als aan hem toe te rekenen omstandigheid die heeft bijgedragen aan het ontstaan van de schade. De vraag of hij er zich op 2 april 2005 voldoende van bewust was dat hij (zo goed als) onverzekerd rondreed, ziet op de gevolgen van het ongeval

en zal niet in dit verband, maar bij de beoordeling van het beroep door Flying Boetoe op de exoneratieclausule worden beoordeeld. Waar gesteld noch gebleken is dat eisers deelname aan de vrije motorcrosstraining afhankelijk was van de vraag of zijn eventuele eigen schade wel verzekerd was, doet dit argument bij de beoordeling van de vraag of hijzelf door in de gegeven omstandigheden deel te nemen aan de vrije motorcrosstraining heeft bijgedragen aan het ontstaan van de schade niet af. Die vraag heeft de rechtbank bevestigend beantwoord, waarbij geldt dat Flying Boetoe door haar tekortschietend toezicht op de crossbaan en eiser door zijn deelname aan de motorsport onder hem bekende extra risicovolle omstandigheden ieder in gelijke mate aan het ontstaan van de schade hebben bijgedragen.

- 3.32.** Naast deze causale weging dient echter, ter vaststelling van de omvang van de eventuele schadevergoedingsplicht van Flying Boetoe, te worden beoordeeld of, zoals zij heeft betoogd, de billijkheid wegens de omstandigheden van dit geval vereist dat deze schadevergoedingsplicht geheel of voor het grootste deel moet komen te vervallen. Het debat over de al dan niet aanwezige gronden voor toepassing van deze billijkheidscorrectie is nog niet voltooid, zodat hierover — zonodig — later zal worden beslist, nadat de partijen zich hierover (nader) hebben kunnen uitlaten. Voorafgaand daaraan zal echter moeten worden beslist of Flying Boetoe al dan niet een geslaagd beroep toekomt op de exoneratieclausule. Mocht dat het geval zijn, dan is van enige schadevergoedingsplicht geen sprake en kan de noodzaak van een billijkheidscorrectie in het midden blijven. Op proceseconomische gronden — de zaak zal in verband met de over de exoneratie te geven beslissing naar de rol worden verwezen voor het nemen van een akte (zie rov. 3.46) — zullen de partijen thans reeds in de gelegenheid worden gesteld zich bij die akte eveneens uit te laten over de eventuele gronden voor toepassing van de billijkheidscorrectie.

onvoldoende toezicht/toerekenbaar tekortschieten KNMV?

- 3.33.** De KNMV, die volgens eiser dezelfde blaam treft als Flying Boetoe, heeft zich allereerst verweerd met de stelling dat zij geen directe zeggenschap of verantwoordelijkheid heeft over de door de bij haar aangesloten clubs georganiseerde vrije trainingen. Dat de training ‘onder auspiciën’ van de KNMV plaatsvond, wil in dit geval niet meer zeggen dan dat die gehouden werd bij een motorclub die lid is van de KNMV en waarvan het circuit zelf door de KNMV op veiligheid is getoetst, aldus de KNMV. Zij is geen mede-organisator en meent dat haar reeds bij gebreke van invloed op de wijze waarop Flying Boetoe haar vrije training inrichtte geen rechtstreekse verwijten kunnen worden gemaakt 1) ter zake van het ontbreken van instructie aan de rijders over wat te doen bij pech voorafgaand aan de training, 2) het ontbreken van (voldoende) baancommissarissen en 3) de samenstelling van de trainingsgroep.
- 3.34.** Op grond van de door de partijen aangedragen stellingen moet worden geconcludeerd dat van concrete, rechtstreekse betrokkenheid van de KNMV bij de organisatie van de vrije training op 2 april 2005 bij Flying Boetoe inderdaad geen sprake was. Terecht trekt de KNMV hier de vergelijking met de KNVB, waarvan evenmin kan worden gezegd dat die zich rechtstreeks bezig houdt met de feitelijke organisatie van alle voetbalactiviteiten die worden georganiseerd bij de bij haar aangesloten voetbalverenigingen. Geoordeeld moet worden dat in het algemeen van

een overkoepelende belangenvereniging als de KNMV niet kan worden gevergd dat die zich actief en gedetailleerd bezig houdt met alle door haar leden georganiseerde activiteiten. Niet valt in te zien op welke grond zij daartoe gehouden zou zijn. In dit licht bezien kan de KNMV op grond van de hiervoor opgesomde verwijten — wat daarvan overigens ook zij — door eiser niet met succes aansprakelijk worden gehouden voor zijn schade.

- 3.35.** In het verlengde van dit alles geldt dat van de KNMV evenmin kan worden gevergd dat zij direct toezicht houdt op het nemen van de hiervoor bedoelde veiligheidsmaatregelen bij de activiteiten van de aangesloten clubs, zoals de onderhavige vrije training. Uit de omstandigheden dat die training werd gehouden bij een aan de KNMV verbonden club en dat daaraan alleen KNMV-licentiehouders konden deelnemen kan ook geen gehoudenheid tot dergelijk, alomvattend direct toezicht worden afgeleid. De stelling van de KNMV dat haar (toezichhoudende) taak in dit geval — bij niet (mede) door de KNMV zelf georganiseerde activiteiten — beperkt is tot het toezien op de veiligheid van de crossvoorzieningen van de aangesloten vereniging en het regelen van de verzekering is door eiser onvoldoende gemotiveerd betwist, zodat daarvan zal worden uitgegaan. Reeds omdat de schade niet is veroorzaakt door enig gebrek aan de door de KNMV (goed-)gekeurde crossbaan bij Flying Boetoe, is op de hier besproken grond ook geen sprake van tekortschieten door de KNMV. Of de KNMV gehouden was een hogere en ruimere verzekeringsdekking te regelen — waarover hierna zal worden geoordeeld — heeft met toezicht niet van doen.
- 3.36.** Daarmee resteert in relatie tot de KNMV het verwijt van eiser dat zij heeft nagelaten te zorgen voor een adequate verzekering voor de motorcrossers. De KNMV heeft (ook) hiertegen hetzelfde verweer gevoerd als Flying Boetoe, zoals hiervoor weergegeven onder 3.23. Overwogen wordt dat de positie van de KNMV ook hier afwijkt van die van Flying Boetoe, maar dan omgekeerd: hier staat — in tegenstelling tot bij de overige verwijten — de rechtstreekse betrokkenheid van de KNMV voorop. De blijkens de districtslicenties van gedaagde 3 en gedaagde 4 (zie onder 2.5 van het laatste tussenvonnis) bestaande verzekeringsdekking, die door eiser ook is aangetroffen op de website van de KNMV, is immers in het leven geroepen door de KNMV. Dit neemt niet weg dat over het inzake de verzekeringsdekking gemaakte verwijt ten aanzien van de KNMV hetzelfde wordt geoordeeld als ten aanzien van Flying Boetoe (zie hiervoor, onder 3.25.). Ook op de KNMV rustte niet de verplichting te zorgen voor een adequate dekking van de eventuele schade van de crossers, zodat zij — hoewel van een adequate verzekeringsdekking geen sprake is — niet op die grond aansprakelijk kan worden gehouden voor de schade van eiser.
- 3.37.** Op grond van het voorgaande zullen de vorderingen van eiser tegen de KNMV moeten worden afgewezen.

exoneratie

- 3.38.** Zoals al aangekondigd (rov. 3.1.), zal thans worden beoordeeld in hoeverre aan gedaagde 3, gedaagde 4 en Flying Boetoe een beroep toekomt op de exoneratieclausule. Tussen de partijen is niet in geschil — want door eiser erkend — dat hij zich door ondertekening van de exoneratieclausule op het aanvraagformulier

heeft verbonden (onder meer) de aan de KNMV gelieerde organisatoren (zoals Flying Boetoe) en andere licentiehouders (zoals gedaagde 3, gedaagde 4) niet aansprakelijk te zullen stellen voor zijn personen- of zaakschade die voortvloeit uit deelname aan bepaalde crossactiviteiten (zoals de vrije training op 2 april 2005 bij Flying Boetoe). Deze op eiser rustende verbintenis staat in beginsel aan aansprakelijkheid van gedaagde 3, gedaagde 4 en Flying Boetoe voor de door eiser ten gevolge van het ongeval geleden schade in de weg.

- 3.39.** Eiser betoogt dat aan gedaagde 3, gedaagde 4 en Flying Boetoe geen beroep op die clause toekomt op de volgende gronden: de clause is als onredelijk bezwarende algemene voorwaarde buitengerechtelijk vernietigd bij brief aan de KNMV van 2 augustus 2007 en die vernietiging werkt ook jegens de overige gedaagden, althans een beroep op de clause is naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar, althans het betreft een vernietigbare want onredelijk bezwarende algemene voorwaarde zoals bedoeld in art. 6:237 onder f BW, althans eiser heeft door ondertekening van de clause geen afstand gedaan/willen doen van zijn aanspraak uit onrechtmatige daad jegens medecrossers (artt. 6:217 jo. 3:35 BW), althans de clause is nietig wegens strijd met de goede zeden. Eiser acht mede van belang dat hij — in tegenstelling tot Flying Boetoe — zich er niet van bewust was dat hij zo goed als onverzekerd deelnam. Hem is nooit — ook niet door de tekst op het bord bij de ingang — duidelijk geworden dat hij onder alle omstandigheden voor eigen risico aan de training deelnam. Hij betwist dat het risico niet (beter) verzekeraar is.
- 3.40.** Volgens gedaagde 3 en gedaagde 4 is de exoneratieclause ondanks al hetgeen eiser heeft aangevoerd niet van de baan. Zij wijzen in dit verband op de onderlinge gelijkwaardigheid van gedaagde 3, gedaagde 4 en eiser als deelnemers aan die vrije training en het ontbreken van enige verzekeringsdekking aan hun zijde voor de door eiser geleden schade. Flying Boetoe is dezelfde mening toegedaan, waarbij zij naast de exoneratieclause ook betekenis toekent aan de tekst op het bord bij de ingang van haar terrein, die luidt: 'U betreedt dit terrein op eigen risico' (zie onder 2.2. van het laatste tussenvonnissen). Volgens haar is de exoneratie niet onredelijk bezwarend, omdat eiser zich wilens en wetens heeft blootgesteld aan de aan motorcross verbonden risico's die tot grote schade kunnen leiden, terwijl hij door het bord en de clause wist dat hij eventuele schade niet op anderen zou kunnen verhalen. Zij wijst er voorts op dat het een niet dan wel slechts tegen een niet op te brengen premie verzekeraar risico is. Flying Boetoe wijst ook op de wanverhouding van het door haar van eiser gevraagde bedrag voor deelname aan de training (€ 8) en de mogelijke schade. Onder deze omstandigheden is het niet onredelijk de schade (voor een groot deel) bij de motorcrosser zelf te laten, aldus Flying Boetoe. Daarom, maar ook omdat aan haar zijde geen sprake is van opzet of bewuste roekeloosheid, meent zij dat haar een beroep op de exoneratieclause niet kan worden ontzegd. Volgens haar ontbeert de — slechts aan de KNMV gerichte — buitengerechtelijke vernietigingsverklaring werking jegens de anderen die onder de exoneratieclause vallen.
- 3.41.** Allereerst zal worden beslist over de reikwijdte van de — alleen aan de KNMV gerichte — buitengerechtelijke vernietigingsverklaring en, in dat verband, de plaats van de exoneratieclause in de verhouding tussen de partijen. De exoneratieclause maakt deel uit van tussen de KNMV en eiser tot stand gekomen overeenkomst (zie

hiervoor, onder 3.16.). Ambtshalve wordt overwogen dat het beding een derdenbeding betreft (art. 6:253 lid 1 BW). Het schept immers voor derden (hier: gedaagde 3, gedaagde 4 en Flying Boetoe) het recht jegens één van de oorspronkelijke contractspartijen (hier: eiser) een beroep op de overeenkomst te doen. Het moet er voor worden gehouden dat het beding, dat onherroepelijk was en jegens derden om niet is gemaakt, ter kennis is gekomen van gedaagde 3, gedaagde 4 en Flying Boetoe. Gedaagde 3 en gedaagde 4 hebben immers, zoals alle crossers die een KNMV-licentie hebben aangevraagd, op 2 april 2005 een (vrijwel) gelijkkluidende bepaling gelezen en ondertekend. Flying Boetoe kende het beding eveneens. Zij heeft op 2 april 2005 gecontroleerd, zoals zij bij alle crossers doet, of eiser over een KNMV-licentie beschikte alvorens hem toe te laten tot de training. Gedaagde 3, gedaagde 4 en Flying Boetoe hebben het beding na kennisneming niet onverwijld verworpen. Het beding geldt dan ook als aanvaard door gedaagde 3, gedaagde 4 en Flying Boetoe (art. 6:253 lid 4 BW). Vanaf het moment van aanvaarding gelden zij als partijen bij de overeenkomst (art. 6:254 lid 1 BW). Uitgaande van hun hoedanigheid van contractspartijen bij de overeenkomst valt niet in te zien dat de enkel aan de KNMV gerichte buitengerechtelijke vernietigingsverklaring ook werking heeft jegens gedaagde 3, gedaagde 4 en Flying Boetoe. Het beroep op buitengerechtelijke vernietiging van het beding jegens deze drie gedaagden stuit hierop af. Daarmee is, behoudens een andersluidend oordeel van de rechtbank op grond van één van de andere door eiser aangedragen gronden, uitsluiting van de aansprakelijkheid van deze drie gedaagden het uitgangspunt.

- 3.42.** Met betrekking tot de door eiser ingeroepen derogerende werking van de redelijkheid en billijkheid wordt het volgende overwogen. De vraag of gelding tussen de partijen van het exoneratiebeding naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar is, moet worden beantwoord door weging van de omstandigheden van het geval. Tot die omstandigheden behoort in elk geval ook (maar niet uitsluitend) de mate van schuld van degenen die zich op de exoneratie beroepen aan het ontstaan van de schade. Indien sprake is van opzet of bewuste roekeloosheid, dan zal het beroep op de exoneratie in het algemeen naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar zijn (o.a. HR 18 juni 2004, *NJ* 2004/585). De verdere omstandigheden die hier van belang (kunnen) zijn, zijn de (eventuele) verdere inhoud van de overeenkomst, de wijze van haar totstandkoming, de maatschappelijke positie van en de verhouding tussen de partijen, de mate waarin eiser zich van de strekking van het beding bewust is geweest, de verzekerbaarheid van het risico en de omvang van de exoneratie in relatie tot de omvang van de (later gebleken) schade.
- 3.43.** In de overwegingen 3.5. t/m 3.9. is overwogen en beslist dat, hoe en waarom gedaagde 3 en gedaagde 4, ook al ging het om een sport-en-spelsituatie, onrechtmatig hebben gehandeld jegens eiser. Met deze beslissingen is echter niet gegeven dat aan de zijde van gedaagde 3 en gedaagde 4 ook sprake is van opzet of bewuste roekeloosheid. Voor de aanwezigheid van opzet valt in de stellingen van de partijen geen enkel aanknopingspunt te vinden. Voor de aanwezigheid van bewuste roekeloosheid, een in laakbaarheid aan opzet grenzende schuld, moet komen vast te staan dat gedaagde 3 en gedaagde 4 zich bij hun gedragingen niet alleen bewust waren van het gevaar voor schade door een ongeval, maar ook dat de kans dat dit

gevaar zich zou verwezenlijken aanmerkelijk was en dat zij zich daardoor niettemin niet van hun gedragingen hebben laten weerhouden. Het gaat, met andere woorden, om een subjectief te benaderen begrip (vgl. onder andere HR 1 februari 2008, *NJ* 2009/330). Wel kan de bewustheid eventueel worden afgeleid uit objectieve feiten en omstandigheden (HR 30 maart 2007, *NJ* 2008/64). Geoordeeld wordt dat ook voor bewuste roekeloosheid van gedaagde 3 en gedaagde 4 in de stukken geen aanwijzing is te vinden. Uit de (in dit opzicht onweersproken) stellingen van gedaagde 3 en gedaagde 4, dat zij hun pogingen de crossmotor van gedaagde 3 weer aan te krijgen bewust zoveel mogelijk rechts op het circuit hebben gedaan, omdat zij op basis van hun inschatting van 'de ideale lijn' op die plaats geen andere crossers verwachtten, blijkt eerder het tegendeel. De conclusie moet zijn dat de mate van verwijtbaarheid van de gedragingen van gedaagde 3 en eiser geen grond is aan hen een beroep op de exoneratieclausule te ontzeggen.

- 3.44.** Ook de verdere omstandigheden van het geval die eiser enerzijds en gedaagde 3 en gedaagde 4 anderzijds hebben aangevoerd vormen geen aanleiding de exoneratie tussen hen niet te laten gelden. Voor alle partijen geldt hier dat zij zich (zo goed als) onverzekerd hebben blootgesteld aan de gevaren van het motorcrossen. Zij hebben alle drie een licentie aangevraagd en verkregen en zich als licentiehouders geconformeerd aan de exoneratie. Daarmee gold voor alle drie dat, normaliter, zij voor eventuele eigen schade een andere deelnemer niet aansprakelijk zou kunnen houden, terwijl omgekeerd zij voor het toebrengen van schade aan andere deelnemers niet aansprakelijk gehouden zouden kunnen worden. Alle drie stellen zij zich hiervan destijds niet bewust te zijn geweest. De onderlinge positie als deelnemer aan die vrije training op 2 april 2005 was daarmee gelijkwaardig. Niet relevant in dit verband is of, zoals namens eiser ter comparitie nog is aangevoerd, de KNMV en Flying Boetoe er in redelijkheid niet op hadden mogen vertrouwen dat eiser door ondertekening van de licentiaanvraag ook afstand heeft willen doen van zijn aanspraken uit onrechtmatige daad jegens medecrossers. Van een verschil in maatschappelijke positie tussen gedaagde 3, gedaagde 4 en eiser is evenmin gebleken. Wat overblijft, is het gegeven dat ten aanzien van (alleen) eiser het aan de motorcross inherente risico van blijvend, zwaar lichamelijk letsel zich heeft verwezenlijkt. Daarvan draagt hij niet alleen de fysieke gevolgen, maar ook de aanzienlijke financiële consequenties. Enkel dit gegeven — hoe buitengewoon betreurenswaardig ook — rechtvaardigt in de hiervoor besproken omstandigheden niet aan gedaagde 3 en gedaagde 4 hun beroep op de exoneratieconclusie te ontzeggen.
- 3.45.** Het voorgaande betekent dat de vorderingen van eiser ten aanzien van gedaagde 3 en gedaagde 4 zullen moeten worden afgewezen.
- 3.46.** Thans is aan de orde de vraag of het beroep van Flying Boetoe op de exoneratieclausule naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar is. Eén van de daarbij te betrekken omstandigheden (zie onder 3.42) betreft de verzekerbaarheid van het risico dat zich hier heeft gerealiseerd. In het licht van de gemotiveerde betwisting door eiser kan op grond van hetgeen Flying Boetoe hierover tot nu toe heeft gesteld niet als vaststaand worden aangenomen dat het aansprakelijkheidsrisico inderdaad niet tegen een redelijkerwijs op te brengen premie

verzekeraar was en ook niet dat de afgesloten ongevallenverzekering de in redelijkheid hoogst haalbare sommenverzekering betrof. Aan haar wordt verzocht zich over de mogelijkheden van deze beide verzekeringen (onderbouwd met stukken) nader uit te laten. Aan haar wordt verzocht daarbij in elk geval ook in te gaan op de prijzen die in 2005 voor KNMV-licenties, contributies, dagpassen etc. werden betaald en de prijzen die bij andere/hogere verzekeringsdekking zouden hebben moeten worden betaald en de haalbaarheid daarvan. Aan haar wordt voorts verzocht de (ten tijde van het ongeval geldende) polisvoorwaarden van de aansprakelijkheidsverzekering en de ongevallenverzekering alsmede informatie over de daarmee gemoeide premies (en door wie die worden opgebracht en op wie die worden afgewenteld) over te leggen. Aan Flying Boetoe wordt eveneens verzocht dezelfde stukken en informatie met betrekking tot de ter comparitie genoemde AVB-verzekering (voor zover dat een andere verzekering is) over te leggen en aan de hand daarvan toe te lichten op grond waarvan zij meent dat de door eiser geleden schade daardoor niet wordt gedekt, in het licht van het ter comparitie gevoerde debat daarover. De zaak zal voor de door Flying Boetoe te nemen akte naar de rol worden verwezen. Eiser zal bij antwoordakte mogen reageren

3.47. In afwachting hiervan zal iedere verdere beslissing worden aangehouden.

4. De beslissing

De rechtbank

- 4.1. bepaalt dat de zaak weer op de rol zal komen van 25 mei 2011 voor het nemen van een akte door Flying Boetoe over hetgeen is vermeld onder 3.46. en 3.32.,
- 4.2. houdt iedere verdere beslissing aan.

Voorgaande uitspraak

Tussenvonnissen rechtbank d.d. 23 december 2009:

(...)

2. De feiten

- 2.1. De KNMV is een vereniging van en voor motorrijders, waarbij een aantal motorclubs is aangesloten. Tot de aangesloten clubs behoort Flying Boetoe.
- 2.2. Flying Boetoe organiseert onder andere vrije trainingen. Dat zijn trainingen waarbij een motorcrosser die beschikt over een licentie en/of startbewijs van de KNMV mag trainen op de motorcrossbaan van Flying Boetoe. Niet-leden van Flying Boetoe — zoals eiser — betalen daarvoor een vergoeding van (in april 2005:) € 8. Op het terrein van Flying Boetoe staan borden — die er ook in april 2005 al stonden — met daarop (onder meer) de teksten:
'Rijders dienen zich voor aanvang van de training eerst te melden in de kantine.
U dient zich te houden aan het KNMV-motorsportreglement.
U dient de aanwijzingen van de baanofficial te allen tijde op te volgen.

U betreedt dit terrein op eigen risico.'

- 2.3. Eiser heeft op 12 januari 2005 een 'KNMV-licentie-aanvraag 2005' ingevuld en ondertekend. Op dit formulier is onder de vragen betreffende de aanvraag vermeld:

'Aansprakelijkheid

Door ondertekening van dit aanvraagformulier verklaart de licentiehouder dat hij/zij de KNMV, haar officials, organisatoren en haar medewerkers noch de andere wedstrijddeelnemers aan trainingen en of wedstrijden, aansprakelijk zal stellen voor personenschade en/of zaakschade, incl. gevolgschade, voortvloeiend uit deelname aan deze trainingen en/of wedstrijden. Tevens verklaart de licentiehouder zich te onderwerpen aan de bepalingen, statuten en reglementen van de KNMV.

De aanvra(a)g(st)er verklaart dit formulier naar waarheid te hebben ingevuld. Voorts verklaart de aanvrager zich ervan bewust te zijn dat de licentie wordt verleend voor evenementen waarvoor de KNMV toestemming geeft. De licentiehouder verklaart zich hieraan te onderwerpen en niet deel te nemen aan andere motorsportevenementen.'

- 2.4. Op 2 april 2005 namen eiser, gedaagde 3 en gedaagde 4 deel aan een vrije training van Flying Boetoe.
- 2.5. Gedaagde 3 en gedaagde 4 hebben op 2 april 2005 — vóór zij tot de training bij Flying Boetoe werden toegelaten — allebei een hun door Flying Boetoe verstrekt formulier ingevuld en ondertekend met het oog op verkrijging van de vereiste KNMV-districtslicentie 2005. Op dat formulier is, voor zover hier van belang, vermeld:

'Bestemd voor de rijder districtslicentie 2005

Voorwaarden

1. Training uitsluitend toegestaan op de door de vereniging/stichting/club vastgestelde tijden en dagen.
2. Niet voldoen aan de door de vereniging/stichting/club gestelde gedragsregels, door houder en/of helpers, kan intrekking van de licentie tot gevolg hebben.
(...)

Deze districtslicentie geldt uitsluitend voor trainingen op circuits van de bij de KNMV aangesloten verenigingen/stichtingen/clubs, voor bij de KNMV aangemelde districts- en clubwedstrijden alsmede op incidentele circuits die niet als vast trainingscircuit te boek staan, maar waarvoor de KNMV wel een verzekeringsbewijs heeft afgegeven.

Aan deze districtslicentie is verbonden:

- a. Wettelijke aansprakelijkheidsverzekering met een dekking van € 1.250.000 per gebeurtenis tijdens KNMV clubtrainingen en door de KNMV goedgekeurde clubwedstrijden
- b. Persoonlijke ongevallenverzekering voor Nederlanders woonachtig in Nederland met een verzekerd risico van:
(...)
€ 5.000 bij algehele invaliditeit
- c. (...)

De deelnemers mogen op grond van deze licentie elkaar niet onderling aansprakelijk

stellen. Door ondertekening van deze districtslicentie verklaart de licentiehouder dat hij/zij de KNMV, haar officials, de organisatoren, haar medewerkers en de andere (wedstrijd)deelnemers niet aansprakelijk zal stellen voor personenschade en/of zaakschade, inclusief gevolgschade, voortvloeiend uit deelname aan deze trainingen en of wedstrijden. Tevens verklaart de licentiehouder zich te onderwerpen aan de bepalingen, statuten en reglementen van de KNMV. De verzekering is geldig t/m 31 december 2005.

Polissen met volledige voorwaarden liggen ter inzage op het secretariaat van de KNMV'.

- 2.6.** Tijdens de vrije training op 2 april 2005 is de motor van de motorfiets van gedaagde 3 in een bocht voor een springbult afgeslagen. Gedaagde 4 zag dat gebeuren en is afgestapt om gedaagde 3 te gaan helpen, met achterlating van zijn eigen motorfiets uiterst rechts van het circuit. Samen hebben zij geprobeerd de motor te starten en aan te duwen. Toen dat niet lukte hebben zij geprobeerd de motor aan de gang te krijgen door deze met gedaagde 3 erop van een springbult af te laten rijden. Op enig moment bevonden gedaagde 3 en gedaagde 4 zich met de (nog steeds niet werkende) crossmotor van gedaagde 3 op het parcours van de motorcrossbaan, direct achter de springbult waarvóór gedaagde 3 tot stilstand was gekomen. Achter die springbult waren zij voor de achteropkomende motorcrossers niet zichtbaar. Op dat moment maakte eiser met zijn crossmotor een sprong over die bult en is hij tijdens de landing in aanraking gekomen met gedaagde 3. Door dit ongeval zijn eiser en gedaagde 3 gewond geraakt.
- 2.7.** Eiser, ten tijde van het ongeval 19 jaar, heeft door het ongeval een complete dwarslaesie ter hoogte van niveau Th. 5 en 6 opgelopen, alsmede een haematopnaeumothorax (klaplong met bloeduitstortingen) aan beide zijden. Eiser is drie maanden op de intensive care van het UMC Groningen verzorgd en is vervolgens, na een verblijf van enkele weken op de verpleegafdeling neurologie, naar het revalidatiecentrum Beatrixoord te Haren overgebracht. Door de dwarslaesie is zijn lichaam blijvend verlamd geraakt vanaf het onderste deel van zijn borstkas, met als gevolg het verlies van allerlei lichaamsfuncties, waaronder het gebruik van zijn benen. Eiser is rolstoelafhankelijk.
- 2.8.** Gedaagde 3 en gedaagde 4 hebben op 1 november 2005 respectievelijk 28 oktober 2005 ieder een schriftelijke verklaring over de toedracht van het ongeval ondertekend. De verklaring van gedaagde 3, die vrijwel gelijk is aan die van gedaagde 4, luidt (voor zover relevant):
- 'Op 2 april was ik op mijn in eigendom toebehorende crossmotor aan het crossen op het trainingsterrein '(...)' van de vereniging Flying Boetoe. Ik werd door voornoemde vereniging tot de trainingslocatie toegelaten omdat ik de beschikking heb over een door de KNMV uitgegeven start- dan wel districtslicentie. (Deze licentie kan aangeschaft worden, zonder dat (rij)vaardigheidseisen worden gesteld). Een kopie van de licentie heb ik bij deze verklaring gevoegd.)
- Tijdens het crossen ben ik op een gegeven moment 10 à 15 meter voor een springbult met een hoogte van circa 3 meter ten val gekomen, waardoor de koppelingshendel van mijn crossmotor brak. Ik heb vervolgens, met behulp van een andere motorcrosser, te weten gedaagde 4 (...) getracht de motor weer aan de praat te krijgen. Samen met gedaagde 4 probeerde ik voor voornoemde springbult de motor aan te drukken c.q. te slepen. Toen dat niet lukte heb ik met gedaagde 4 mijn motor op de springbult gedrukt en vervolgens getracht

de motor aan de praat te krijgen door die van de bult af te rijden. Ook dat lukte niet en onderaan de springbult gekomen probeerden wij uiteindelijk van de crossbaan te komen. Op dat moment sprong eiser met zijn motor over de springbult, waarna eiser op mij terecht kwam, met als gevolg dat eiser ernstig letsel opliep. Eiser kon bij het oprijden van voornoemde springbult gedaagde 4 en mij niet waarnemen aan de andere kant van de springbult.

Ook werd eiser, voor zover ik kan nagaan, niet door baanposten c.q. officials van de vereniging Flying Boetoe geattendeerd op het feit dat gedaagde 4 en ik onderaan de springbult met pech stilstonden. Er zijn voor zover mij bekend is, tijdens de trainingen op de zaterdag geen baanposten c.q. officials die een oogje in het zeil houden.

Ook is ondergetekende nimmer geïnstrueerd door de vereniging Flying Boetoe over de wijze waarop gehandeld moet worden tijdens pechgevallen en/of ongevallen op de crossbaan.

Ook schriftelijke instructies o.i.d. zijn mij nimmer door de vereniging Flying Boetoe (namens de KNMV) verstrekt. Van gedaagde 4 heb ik overigens achteraf nog begrepen dat gedurende diverse minuten na het ongeval motorcrossers over de bult bleven springen, alwaar eiser en ik gewond lagen. Ook op dat moment waren er geen baanposten c.q. officials van de vereniging Flying Boetoe aanwezig, aldus vernam ik van gedaagde 4.'

- 2.9. Op 6 november 2008 heeft de heer A, voorzitter van Flying Boetoe, een schriftelijke verklaring met — voor zover hier van belang — de volgende inhoud ondertekend:

' Vereniging en accommodatie

(...)

Trainingsaccommodatie

(...) De accommodatie omvat een cross circuit 1850 mtr, een zandbaan ovaal 420 mtr en een minicross baan voor de jeugd. (...)

Vrije trainingen

Het begrip vrije training is algemeen. Voor de motorsport betekent dat, dat er zonder wedstrijd vorm van het circuit gebruik kan worden gemaakt. Deelname uitsluitend voor sporters die voldoen aan de in het KNMV reglement genoemde bepalingen (verzekering — milieu — technisch) aangevuld met specifieke verenigingseisen. Handhaving wordt gecontroleerd door drie club officials. Bij vrije trainingen zijn verder geen BACO's (vlaggenisten) en/of medische ondersteuning aanwezig. (Enkele baanofficials zijn tevens EHBO-er.) Deze situatie is landelijk, en algemeen bekend.

De inzet van BACO's en medisch personeel is organisatorisch onmogelijk gebleken. Voor wedstrijden kunnen we een beroep doen op vrijwilligers. Het is echter niet de meest uitdagende functie, en wekelijks twee keer gebruik maken van deze vrijwilligers is een utopie. Deze BACO's worden overigens jaarlijks bijgeschoold. Medische ondersteuning (EHBO ers en een dokter) wordt betaald. Bij wedstrijden worden hiervoor de entree gelden aangewend, die er bij vrije trainingen uiteraard niet zijn.

Zou als regel gelden dat elke vrije training BACO's aanwezig moeten zijn, dan zijn diverse opties denkbaar.

- Publiek en begeleiders vrijblijvend vragen een BACO post in te nemen. Hiervoor bleek weinig tot geen animo. Bovendien, veel onervaren mensen (soms met kinderen) die kriskras over het circuit lopen om hun BACO plaats te bereiken.
- Begeleiders verplichten een BACO post in te nemen.

Vindt geen enkel draagvlak bij de deelnemers. Bovendien bleken deze begeleiders enkel op hun eigen rijder te letten.

Een andere mogelijke optie de veiligheid te vergroten is de ervaren en minder ervaren rijders per toerbeurt te laten trainen.

Lijkt logisch, maar de trainingen vinden meer geconcentreerd plaats (meer rijders dicht bij elkaar) waardoor volgens onze waarneming het aantal incidenten zeker niet afneemt. Met enige regelmaat worden de statistieken vergeleken met de collega's van een andere motorclub waar deze scheiding wel plaats vindt. (...)

(...) In de winter periode van november tot april (weersafhankelijk) is het circuit gesloten.

Clubofficials

De clubofficials zijn of bestuurslid of lid van de trainingsterrein commissie, ongeveer 20 in getal. Dezen zijn per drie bij toerbeurt bij iedere training aanwezig. (...)

De drie clubofficials zijn onderverdeeld in:

Een administratieve kracht — controleert en schrijft eventueel lidmaatschappen en verzekeringslicenties uit, beurt dagpassen.

Een zandbaan official — ziet toe op de naleving van de gestelde regels, controleert het naleven van de milieu regels, controleert de technische staat van de motoren, en de kleding voorschriften, verzorgt baan onderhoud en ondersteunt minder ervaren rijders. Dit zowel op de trainingbaan als in het rennerskwartier.

Een crossbaan official — zoals hierboven m.u.v. baanonderhoud.

(...)

Verslag 02 april 2005

Het was 2 april geen druk bezochte training. Wel veel deelnemers die zich als nieuw lid aanmelden, en/of waarvoor een nieuwe districtslicentie uitgeschreven moest worden. (...)

Inschrijving

Over de inschrijving van de bij het ongeluk betrokken rijders zijn geen specifieke details meer te achterhalen. (...) Eiser was geen clublid en heeft een z.g. dagpas gekocht. (Met de opbrengst van deze dagpassen wordt het circuit onderhouden). Hij is tot de training toegelaten, op basis van zijn KNMV startlicentie.

De KNMV kent twee soorten licenties: een districtlicentie waarop men een verzekering afsluit voor trainingen en clubwedstrijden, en een startlicentie waarop men aan landelijke door de KNMV georganiseerde wedstrijden kan deelnemen (in het algemeen voor de meer ervaren coureurs)

Voor gedaagde 4 en gedaagde 3 moet het de eerste training van het seizoen zijn geweest. Zij waren nog niet in het bezit van een licentie. Deze districtslicenties zijn voorafgaand aan de training, ter plaatse door clubofficial Y uitgeschreven.

(...) Het invullen van de gegevens (tevens medische verklaring) is een tijdrovende bezigheid, en vindt plaats in de kantine. Die tijd wordt ook gebruikt om de rijders bekend te maken met de situatie en de gebruiksregels van de accommodatie. Een kopie met het KNMV reglement ligt ter inzage. (hangt ook op het publicatie bord in de kantine)

Dit KNMV reglement is landelijk. Van rijders die ook in vooraf gaande jaren een licentie gehad hebben (zoals gedaagde 3 en gedaagde 4) mag verwacht worden dat zij reeds kennis van het reglement en de algemene veiligheidsregels genomen hebben.

Ongeval

Het bewuste ongeval met (...) eiser gebeurde rond vier uur, achter op het circuit, op één van de hoogste springbulten. (post nr. 6). Op de aanrijroute heeft de coureur geen zicht op wat er zich achter de springbult afspeelt. Gedaagde 3 en gedaagde 4 proberen daar een defecte motor aan te duwen. Een botsing was onvermijdelijk.

Geen van de baanwachten heeft het ongeluk visueel waargenomen. De aanwezigen die wel getuige waren (o.a. de vader van eiser en teamgenoot Y) hebben logischerwijs zich eerst bekommerd om de gewonden alvorens de clubofficials te alarmeren. Middels vlagsignalen is de training stop gelegd. (...)

Analyse

De toedracht van het ongeluk hebben we kunnen optek[en] uit de verklaringen van de getuigen: de vader van eiser en gedaagde 4.

Gedaagde 3 was gevallen tussen post 5 en 6. Gedaagde 4, die vlak achter hem aan reed stopte om te assisteren. De motor van gedaagde 4 is aan de uiterste rechter zijkant geparkeerd, voor de springbult. Gezamenlijk hebben ze de motorfiets van gedaagde 3 naar de rechter zijkant geduwd.

De ideale lijn (de snelste route) op dit gedeelte ligt geheel links. Daar rijden de meeste rijders dan ook. Het circuit is terplekke 8 mtr breed.

Binnen de motorsport bestaat de ongeschreven regel dat men de baan bij pech zo snel mogelijk verlaat.

Eerst is getracht de motorfiets met de kickstarter te starten. Na diverse mislukte pogingen hebben ze besloten de motor bij de springschans op te drukken om hem vervolgens op het neergaande gedeelte gemakkelijk aan te kunnen drukken. Dit ook geheel rechts van de springschans. Deze handelingen zullen meerdere minuten in beslag hebben genomen. Een trainingsronde op het circuit duurt voor ervaren rijders ca. twee minuten. Gezien het feit dat de begeleider, de vader van eiser zich ten tijde van het ongeval op het publiekstalud bevond, ver weg van het rennerskwartier, moet, hierop gelet, (...) eiser al meerdere minuten aan het rijden zijn geweest. Het is zeer aannemelijk dat eiser de beide coureurs heeft zien staan, in de ronde voorafgaand aan het ongeval. Bovendien is het gehele terrein onbegroeid, waardoor men op diverse punten van het circuit vrij zicht heeft op de springschans nr. 6. De motor van gedaagde 4 heeft hij zonder twijfel zien staan. Dat de bijbehorende coureur niet aanwezig was, is normaal gesproken een signaal tot extra oplettendheid.

Waarom eiser niet de gebruikelijke (snelle) route heeft genomen maar juist voor de rechterkant gekozen heeft, met de aanrijroute op de scheiding van de rijbaan, is onduidelijk

gebleven. (...)'

2.10. Op de website van motorclub M is vermeld:

'Hallo Crosscollega's,

Het is fijn dat we de mogelijkheid hebben om op [circuit] te kunnen trainen.

En om dit in de toekomst ook te kunnen blijven doen op een goede en veilige manier zijn wij genoodzaakt om een aantal maatregelen in te voeren.

Gezien het gestaag groeiende aantal crossers zijn de trainingstijden opgesplitst voor jeugdrijders (50–65–85 cc) en volwassen rijders (alles boven de 85 cc).

- Er zullen maximaal 20 rijders tegelijk in de baan mogen (gemeentelijke verordening ivm geluidsoverlast).
- Er zullen minimaal twee vlaggenisten (baco's minimaal 16 jaar) moeten staan bij de springtafels.

Wanneer hier niet aan voldaan wordt, zal er niet gereden kunnen worden.

Daarom vragen wij aan de rijders om iemand mee te nemen die kan vlaggen (min 16 jaar).

Als een ieder (rijders) zijn of haar verantwoording neemt, zal er gewoon getraind kunnen worden.

In het belang van ieders veiligheid maar vooral die van de rijders zijn we tot deze maatregelen genoodzaakt.

Het is nu nog geen verplichting (baco's bij training) van de KNMV, maar dit komt er zeker aan.

Wij vragen hiervoor jullie begrip en medewerking.

Het bestuur motorclub M'.

2.11. De door de KNMV afgesloten ongevallenverzekering heeft aan eiser een bedrag van € 4.538 uitgekeerd.

3. Het geschil

3.1. Eiser heeft gevorderd dat de rechtbank bij vonnis, voor zover mogelijk uitvoerbaar bij voorraad, alle gedaagden zal veroordelen aan hem te betalen alle geleden en nog te lijden schade, op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet, met de wettelijke rente over de schade vanaf 2 april 2005 tot aan de dag der algehele voldoening en met veroordeling van gedaagden in de proceskosten en nakosten. Aan zijn vorderingen heeft eiser, kort gezegd, ten grondslag gelegd dat alle gedaagden jegens hem onrechtmatig hebben gehandeld, waardoor het ongeval heeft kunnen gebeuren en de schade is ontstaan.

3.2. Gedaagde 3 en gedaagde 4 hebben zich volgens eiser jegens hem onzorgvuldig, want gevaarzettend, gedragen, door op de crossbaan te proberen de motorfiets van gedaagde 3 weer aan de gang te krijgen in plaats van zich, conform de regel, onmiddellijk met die motorfiets van de baan te verwijderen. In het bijzonder valt hen te verwijten dat zij zich daarbij uiteindelijk op een plaats hebben opgehouden — direct na een hoge springschans — waar zij onzichtbaar waren voor achteropkomende motorcrossers die over die schans heen sprongen, zonder voor het daardoor ontstane gevaar te waarschuwen, aldus eiser. Hierop hoefde hij, zelfs als een sport- en spelsituatie aanwezig zou moeten worden geacht — hetgeen hij betwist — niet op bedacht te zijn en daardoor heeft het kunnen gebeuren dat hij na zijn sprong met zijn motorfiets is geland op gedaagde 3, met alle gevolgen van dien. Daarnaast rekent eiser het gedaagde 3 en gedaagde 4 aan dat zij met daartoe ongeschikte

motorfietsen en zonder voldoende ervaring zijn gaan deelnemen aan de vrije training, waardoor zij de andere coureurs onnodig in gevaar hebben gebracht.

- 3.3.** Gedaagde 3 en gedaagde 4 hebben de door eiser gestelde toedracht van het ongeval betwist. De door eiser in het geding gebrachte schriftelijke verklaring die zij hebben ondertekend is door een belangenbehartiger van eiser op papier gesteld en deze is op onderdelen onjuist, aldus gedaagde 3 en gedaagde 4. Zij betwisten het bestaan van de door eiser beweerde regel, alsmede het bestaan van de feitelijke mogelijkheid de baan ter plaatse van het uitvallen van de motor te verlaten. In het licht van de voor sport- en spelsituaties geldende jurisprudentie achten zij zich niet aansprakelijk voor de door eiser geleden schade. Zij bestrijden onrechtmatig te hebben gehandeld. Ook betwisten zij dat causaal verband bestaat tussen hun gedrag op het circuit en het ontstaan van de aanrijding. Subsidiair hebben zij zich beroepen op de eigen schuld van eiser, door de wijze waarop hij heeft gereden en de beschermende middelen waarvan hij al dan niet gebruik heeft gemaakt alsmede door deel te nemen aan een training terwijl hij wist dat hij andere deelnemers niet aansprakelijk zou kunnen stellen en er onderling geen verzekering gold.
- 3.4.** Het verwijt dat eiser de KNMV c.s. maakt, bestaat eruit dat deze hun zorgplicht ten aanzien van de motorcrossers, die deelnemen aan een gevaarlijke sport, hebben geschonden, doordat zij niet alle veiligheidsmaatregelen hebben genomen die in de gegeven omstandigheden van hen mochten worden verwacht. Eiser acht het onzorgvuldig dat de KNMV c.s. de deelnemers aan de bewuste vrije training niet vóóraf veiligheidsinstructies hebben gegeven, in het bijzonder de instructie bij motorpech zo snel mogelijk de baan te verlaten. Ook waren er tijdens de fatale training volgens eiser geen dan wel te weinig baancommissarissen of vlaggenisten daadwerkelijk op de baan aanwezig. Ook deze eenvoudig te nemen maatregel — die wel wordt getroffen bij officiële wedstrijden en trainingen en, blijkens de desbetreffende website, door Motorclub M te (plaats) ook bij vrije trainingen (zie onder 2.10) — had volgens eiser bij deze vrije training niet achterwege mogen blijven. Daarbij komt volgens hem mede betekenis toe aan het gegeven dat tijdens deze training vele ervaren en onervaren coureurs, op zware en minder zware motoren, gelijktijdig op de baan waren. Bovendien is daarbij van belang de omstandigheid dat geen adequate verzekeringsdekking bestaat, terwijl de KNMV c.s. zich — volgens eiser overigens ten onrechte — op het standpunt stellen dat de deelnemer aan de training via de licentie is gebonden aan een exoneratieclausule op grond waarvan in geval van een ongeval ondanks de schuld daaraan van een ander de licentiehouder zijn eigen schade moet dragen. Voor zover de KNMV bij het eerder genoemde onzorgvuldig handelen in het kader van de training niet zelf rechtstreeks betrokken is, geldt dat zij als toezichthouder tekort is geschoten, aldus eiser. Overigens rust volgens eiser op de KNMV c.s. in de gegeven omstandigheden de verplichting een adequate verzekeringsdekking te bewerkstelligen inzake de aanzienlijke schade die de crossers kunnen lijden. Een dekking van maximaal € 4.538 bij blijvende invaliditeit acht hij niet behoorlijk. Volgens hem is een fatsoenlijke dekking te bekostigen door hogere contributies en dagkaartprijzen te hanteren.
- 3.5.** De KNMV c.s. hebben zich verweerd met het volgende. Aan hen kan — overigens om (deels) uiteenlopende redenen — geen verwijt worden gemaakt ter zake van het ontbreken van instructie aan de rijders over wat te doen bij pech voorafgaand aan de training, het ontbreken van (voldoende) baancommissarissen en de samenstelling van de trainingsgroep. Zij betwisten dat zij jegens eiser uit hoofde van deze drie aspecten (veiligheids-)normen

hebben geschonden. Van de KNMV zou volgens hen hoe dan ook niet gevergd kunnen worden concreet toezicht te houden op de naleving hiervan door de clubs die dergelijke activiteiten organiseren. De aansprakelijkheid van de KNMV c.s. kan evenmin worden gegrond op het ontbreken van een adequate verzekeringsdekking, aangezien zij menen tot het bewerkstelligen daarvan rechtens niet gehouden te zijn. Subsidiar beroepen zij zich op de eigen schuld van eiser aan het ontstaan van de schade, die volgens hen maakt dat die zijn eigen schade geheel, althans grotendeels, zelf zal moeten dragen. Die eigen schuld bestaat volgens hen uit de wijze waarop eiser heeft gereden terwijl hij gedaagde 3 en gedaagde 4 vóór de springbult al had gezien althans had moeten zien, zijn deelname aan een naar de aard gevaarlijke sport terwijl hij bovendien wist dat er geen baancommissarissen waren. Overigens menen de KNMV c.s. dat de door eiser ondertekende exoneratieclausule aan hun aansprakelijkheid hoe dan ook in de weg staat.

4. De beoordeling

de vorderingen ten aanzien van gedaagde 3 en gedaagde 4

4.1. Voorop moet worden gesteld dat bij de beantwoording van de vraag of aan iemand die een situatie in het leven roept of laat voortbestaan die voor anderen bij niet-inachtneming van de vereiste oplettendheid en voorzichtigheid gevaarlijk is, de eis kan worden gesteld dat hij met het oog daarop bepaalde veiligheidsmaatregelen neemt — en of derhalve het achterwege laten van die maatregelen in strijd is met de zorgvuldigheid die in het maatschappelijk verkeer betaamt ten aanzien van eens anders persoon of goed —, moet worden gelet niet alleen op de mate van waarschijnlijkheid waarmee de niet-inachtneming van de vereiste oplettendheid en voorzichtigheid kan worden verwacht, maar ook op de hoegrootheid van de kans dat daaruit ongevallen ontstaan, op de ernst die de gevolgen daarvan kunnen hebben en op de mate van bezwaarlijkheid van te nemen veiligheidsmaatregelen. Voor het antwoord op de vraag of een waarschuwing kan worden beschouwd als een afdoende maatregel met het oog op bescherming tegen een bepaald gevaar, is van doorslaggevende betekenis of te verwachten valt dat deze waarschuwing zal leiden tot een handelen of nalaten waardoor dit gevaar wordt vermeden (o.a. HR 5 november 1965, *NJ* 1966/136; HR 28 mei 2004, *NJ* 2005/105). Voorts is in het onderhavige geval nog van belang dat de vraag of een deelnemer aan een sport- of spelsituatie onrechtmatig heeft gehandeld door een gedraging als gevolg waarvan aan een andere deelnemer letsel is toegebracht, minder spoedig bevestigend moet worden beantwoord dan het geval zou zijn geweest wanneer die gedraging niet in een sport- of spelsituatie zou hebben plaatsgevonden. De reden daarvan is dat de deelnemers aan die sport of dat spel in redelijkheid tot op zekere hoogte gevaarlijke, slecht gecoördineerde, verkeerd getimede of onvoldoende doordachte handelingen of gedragingen waartoe de activiteit uitlokt of die daarin besloten liggen, van elkaar moeten verwachten (o.a. HR 28 juni 1991, *NJ* 1992/622). Afhankelijk van de aard van de activiteit en de overige omstandigheden van het geval houdt deze verhoogde drempel om aansprakelijkheid te kunnen aanvaarden niet steeds en geheel op te gelden doordat en op het moment waarop aan de sport of het spel volgens de daarvoor geldende regels een einde komt (HR 28 maart 2003, *NJ* 2003/718 en 719;

HR 20 februari 2004, *NJ* 2004/238).

- 4.2. Bij de huidige stand van het partijdebat heeft de rechtbank voor de toepassing van het hiervoor geschetste toetsingskader in de onderhavige zaak nadere informatie nodig over, onder meer, de precieze feitelijke toedracht van het ongeval, de crosservaring van eiser, gedaagde 4 en gedaagde 3, hun bekendheid met het trainingscircuit van Flying Boetoe, de eigenschappen van het circuit, de (feitelijk) gebruikelijke gang van zaken tijdens een motorcrosstraining bij motorpech en de tijdens een dergelijke training geldende regels bij motorpech. Deze nadere informatie is (deels) ook van belang voor de beoordeling van hetgeen gedaagde 3 en gedaagde 4 met betrekking tot het ontbreken van causaal verband en de eigen schuld van gedaagde 3 en gedaagde 4 hebben aangevoerd. Er zal dan ook een comparitie van partijen worden gelast voor het inwinnen van inlichtingen hierover.

de vorderingen ten aanzien van de KNMV c.s.

- 4.3. De vorderingen jegens Flying Boetoe zijn er overwegend op gegrond dat die als organisator van de motorcrosstraining is tekortgeschoten in haar zorgplicht ten aanzien van de veiligheid van de deelnemers. Aan de KNMV maakt eiser hetzelfde verwijt, maar hij verwijt de KNMV tevens te kort te zijn geschoten als toezichthouder. Daarnaast ligt er ten aanzien van deze beide organisaties nog het verwijt dat zij niet hebben gezorgd voor een adequate verzekering van de crossers.
- 4.4. Ook voor de beoordeling van deze verwijten heeft de rechtbank behoefte aan meer informatie, die ter comparitie zal worden ingewonnen. Het betreft onder andere informatie over de eigenschappen van het circuit (zoals het aantal springbulten, de overzichtelijkheid, de aanwezigheid van begroeiing etc.), de toelatingsregels tijdens vrije trainingen, de tijdens vrije en wedstrijdtrainingen geldende veiligheidsregels bij motorpech, het (verschil in) toezicht op de naleving van de regels bij vrije en bij wedstrijdtrainingen en de verzekeraarbaarheid van het risico van de deelnemers. Ook hier geldt dat die informatie mede van belang is voor de verweren ten aanzien van het causaal verband en de eigen schuld van eiser.

exoneratieclausule(s)

- 4.5. Geconstateerd wordt dat in verschillende documenten (zie onder 2.3 en 2.5 bij de feiten) een exoneratieclausule is opgenomen en dat de tekst en de context daarvan niet dezelfde zijn. Ter comparitie zal de rechtbank ook hierover en over de door de partijen met betrekking tot de exoneratie(s) ingenomen standpunten inlichtingen inwinnen.

deskundige?

- 4.6. Voorshands houdt de rechtbank er rekening mee dat zij in een later stadium van de procedure behoefte zal hebben aan voorlichting door een deskundige op het gebied van de (organisatie van) motorcrosstrainingen over de voor deelnemers en/of organisatoren geldende regels. Vooruitlopend daarop bestaat er ter comparitie gelegenheid voor de partijen zich over de persoon van de eventueel later te benoemen deskundige (en de aan deze te stellen vragen) uit te laten en daarover — en eventueel over andere aspecten van de zaak — zo mogelijk overeenstemming te

- bereiken.
- 4.7. De partijen wordt verzocht de stukken waarop zij tijdens de comparitie een beroep willen doen, uiterlijk twee weken tevoren in fotokopie aan de andere partij en aan de rechtbank toe te zenden.
 - 4.8. De rechtbank wijst erop dat zij uit een niet verschijnen van een partij ter comparitie de gevolgtrekkingen — ook in het nadeel van die partij — kan maken die zij geraden zal achten.
 - 4.9. Iedere verdere beslissing zal worden aangehouden.

5. De beslissing

De rechtbank

- 5.1. beveelt een verschijning van partijen, bijgestaan door hun advocaten, voor het geven van inlichtingen en ter beproeving van een minnelijke regeling op de terechtzitting van de daartoe tot rechter-commissaris benoemde mr. C.M.E. Lagarde in het paleis van justitie te Arnhem op donderdag 11 maart 2010 van 11:00 tot 15:00 uur,
- 5.2. bepaalt dat eiser, gedaagde 3 en gedaagde 4 dan in persoon aanwezig moeten zijn en dat Motorclub Flying Boetoe en Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging dan vertegenwoordigd moeten zijn door iemand die van de zaak op de hoogte is en hetzij rechtens hetzij op grond van een bijzondere schriftelijke volmacht bevoegd is haar te vertegenwoordigen,
- 5.3. bepaalt dat de partij die op genoemd tijdstip niet kan verschijnen, binnen twee weken na de datum van dit vonnis schriftelijk en gemotiveerd aan de rechtbank ter attentie van de enquêtegriffie van de sector civiel — om een nadere dag— en uurbepaling dient te vragen onder opgave van de verhinderdata van alle partijen op donderdagen in de drie maanden volgend op genoemde datum,
- 5.4. bepaalt dat de in de overweging 4.6 genoemde stukken uiterlijk twee weken voor de dag van de zitting aan de rechtbank en aan de wederpartij moeten zijn toegestuurd,
- 5.5. houdt iedere verdere beslissing aan.