

Het heeft daaruit besloten dat, in zoverre zij de eigenaars van treinen ertoe verplicht de schade te vergoeden die voortvloeit uit een ongeval dat zich in die omstandigheden heeft voorgedaan, de in het geding zijnde bepaling niet redelijk is verantwoord.

B.8.4. Het feit dat het aan een spoorweg gebonden voertuig zich bevindt op een plaats die volledig afgezonderd is van de rest van het verkeer heeft daarentegen geen enkel gevolg voor het risico dat dat voertuig inhoudt voor de personen die ertoe gemachtigd zijn zich op de spoorweg te begeven in het kader van hun werk. Er is derhalve geen enkele redelijke verantwoording om de verkeersongevallen waarbij een voertuig is betrokken dat op een spoorweg rijdt die volledig afgezonderd is van het verkeer op de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1 van de wet van 21 november 1989, wanneer het slachtoffer van het ongeval een persoon is die ertoe gemachtigd is zich op de spoorweg te begeven in het kader van zijn werk, uit te sluiten van de regeling van de automatische vergoeding die is ingevoerd bij artikel 29bis van dezelfde wet.

Het is immers niet redelijk verantwoord dat die persoon wordt uitgesloten van de automatische vergoeding waarin het in het geding zijnde artikel 29bis voorziet, om de enige reden dat, op het ogenblik van het ongeval waarvan hij het slachtoffer is, het voertuig rijdt op een volledig afgezon-

derde spoorweg, terwijl hij die vergoeding zou kunnen genieten wanneer het voertuig rijdt op de plaatsen die niet volledig zijn afgezonderd van de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1 van de wet van 21 november 1989.

B.9. De prejudiciële vraag dient ontkennend te worden beantwoord.

Om die redenen,

het Hof

zegt voor recht:

In die zin geïnterpreteerd dat het de verkeersongevallen met een voertuig dat rijdt op een spoorweg die volledig afgezonderd is van het verkeer op de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, wanneer het slachtoffer van het ongeval een persoon is die ertoe gemachtigd is zich te begeven op een spoorweg in het kader van zijn werk, niet uitsluit van het stelsel van de automatische vergoeding, schendt artikel 29bis, § 1, tweede lid van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 19 januari 2001, de artikelen 10 en 11 van de Grondwet niet.

(...)

## Noot

### *Toepassing van artikel 29bis WAM-wet op verkeersongevallen met spoorvoertuigen: een lange reisweg*

*Jeffrey Amankwah<sup>1</sup>*

1. De wetgever heeft de vergoedingsregeling van artikel 29bis WAM-wet met een wetwijziging van 19 januari 2001 uitgebreid tot verkeersongevallen waarbij aan spoorstaven gebonden motorrijtuigen (hierna “spoorvoertuigen”) betrokken zijn. De uitbreiding is opgenomen in artikel 29bis, § 1, tweede lid WAM-wet<sup>2</sup>. Die wijziging was het gevolg van een prejudicieel arrest van het Grondwettelijk Hof van 15 juli 1998<sup>3</sup> waar het Hof een schending van de

artikelen 10 en 11 van de Grondwet vaststelde doordat het oorspronkelijk artikel 29bis WAM-wet de spoorvoertuigen uitsloot van de vergoedingsregeling. Artikel 29bis, § 1, tweede lid WAM-wet bepaalt thans dat bij een verkeersongeval waarbij een spoorvoertuig betrokken is, de verplichting tot schadevergoeding rust op de eigenaar van het spoorvoertuig. Bij de uitbreiding heeft de wetgever in artikel 29bis, § 1, tweede lid WAM-wet niet verwezen naar de

<sup>1</sup> Praktijkassistent Instituut voor Verzekeringsrecht KU Leuven, advocaat Adlex.

<sup>2</sup> Zie algemeen en recent over art. 29bis WAM-wet: D. WUYTS, “Vergoeding van persoonsschade bij verkeersongevallen waarbij een spoorvoertuig betrokken is: de saga vervolgt”, *NJW* 2014, afl. 303, 457-459; T. MEURS, “Artikel 29bis WAM: highlights uit de recente rechtspraak van het Hof van Cassatie en het Grondwettelijk Hof (2009-2014)” *Verkeersrecht*, Gent, Larcier, 2014, 25-46; J. MUYLDERMANS, “Art. 29bis WAM: amts halve verwijzing naar wetbepaling” (noot onder Cass. 31 oktober 2013), *T.Verz.* 2014, afl. 1, 64; C. PARMENTIER, “La Cour de cassation et l’article 29bis de la loi du 21 novembre 1989. Jurisprudence de 2001 à 2012”, *Le pli juridique* 2013, afl. 23, 3-8; T. MEURS, “Toepassing van art. 29bis WAM-wet op verkeersongevallen met spoorvoertuigen: Grondwettelijk Hof schept enige klaarheid”, *RW* 2013-14, afl. 38, 1501-1503; C. VAN SCHOU BROECK en T. MEURS, *Vergoedingsregeling zwakke weggebruiker*, Mechelen, Kluwer, 2013, 90 p.; J.-L. FAGNART, “L’article 29bis ou la responsabilité camouflée”, *T.Verz.* 2012, afl. 2, 169-180; I. BOONE, “Ongevallen met spoorvoertuigen vóór de wijziging van artikel 29bis WAM bij wet van 19 januari 2001: rechter kan ongrondwettige leemte opvullen” (noot onder Cass. 29 september 2011), *NJW* 2012, afl. 257, 141; I. BOONE, “Vergoeding van persoonsschade bij verkeersongevallen waarbij een trein betrokken is: Grondwettelijk Hof steekt stok tussen wielen” (noot onder GwH 8 maart 2012), *VAV* 2012, afl. 2, 66-68; J. LOLY, “L’article 29bis et les accidents ferroviaires: une discrimination résolue mais combien de créées?” (noot onder GwH 8 maart 2012), *RGAR* 2012, afl. 6, nr. 14.882.

<sup>3</sup> GwH 15 juli 1998, *BS* 13 oktober 1998, 34065, *TBH* 1998, 652 en *Verkeersrecht* 1998, 367.

plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1 WAM-wet, namelijk de openbare weg en terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek of slechts voor een zeker aantal personen die het recht hebben er te komen. Volgens het Hof van Cassatie is de vergoedingsregeling voor ongevallen met spoorvoertuigen van toepassing ongeacht of de ongevallen zich hebben voorgedaan op de openbare weg, de terreinen toegankelijk voor het publiek of voor een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen<sup>4</sup>. Het mechanische van de automatische vergoedingsregeling van artikel 29bis WAM-wet heeft derhalve een ruimer toepassingsgebied *ratione loci* indien bij het verkeersongeval een spoorvoertuig is betrokken dan wanneer dat laatste niet het geval is. Ook het Grondwettelijk Hof heeft zich in dat verband uitgesproken over de grondwettigheid van artikel 29bis WAM-wet. In het arrest van 7 juni 2006 overwoog het Grondwettelijk Hof (toenmalige Arbitragehof) dat, in tegenstelling tot artikel 29bis, § 1, eerste lid WAM-wet, het tweede lid van die bepaling de erbij ingevoerde schadevergoedingsregeling niet beperkt tot de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1 WAM-wet<sup>5</sup>. Het Grondwettelijk Hof oordeelde in voormeld arrest dat artikel 29bis, § 1, tweede lid WAM-wet in die zin geïnterpreteerd dat het de verkeersongevallen waarbij een trein betrokken is wanneer die een openbare weg kruist, uitsluit van de erbij ingevoerde schadevergoedingsregeling, de artikelen 10 en 11 van de Grondwet schendt<sup>6</sup>.

2. In het prejudiciële arrest van 8 maart 2012 oordeelde het Grondwettelijk Hof opnieuw over de grondwettigheid van artikel 29bis, § 1, tweede lid WAM-wet. Het Hof oordeelde dat artikel 29bis, § 1, tweede lid WAM-wet de artikelen 10 en 11 van de Grondwet schendt in zoverre het de eigenaars van treinen ertoe verplicht de schade te vergoeden die voortvloeit uit een ongeval dat zich heeft voorgedaan terwijl de trein op een spoorweg rijdt die volledig is afgezonderd van het verkeer op de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1 WAM-wet. *In casu* overleed een werknemer toen hij op weg naar zijn werk de treinsporen overstak en door een trein werd aangereden op een plaats waar het spoor geen openbare weg kruiste. Het Grondwettelijk Hof overwoog dat het risico dat wordt veroorzaakt voor de zwakke weggebruiker door het spoorvoertuig dat rijdt op een plaats die volledig is afgezon-

derd van het verkeer op de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1 WAM-wet wezenlijk verschillend is van het risico dat voor diezelfde weggebruiker wordt veroorzaakt door voertuigen die op de in artikel 2, § 1 WAM-wet bedoelde plaatsen rijden<sup>7</sup>.

3. De rechtsleer onthaalde dat arrest met veel kritiek<sup>8</sup>. De overweging van het Grondwettelijk Hof dat het risico voor het slachtoffer bij een ongeval met een spoorvoertuig op een plaats die volledig is afgezonderd van het verkeer op de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1 WAM-wet wezenlijk verschillend is (of groter is) kan geen doorslaggevend argument zijn om het slachtoffer geen vergoeding op basis van artikel 29bis WAM-wet toe te kennen. Die bepaling behelst immers een automatische vergoedingsregeling ongeacht de eigen fout van het slachtoffer. Zo stelt I. Boone zich de vraag of de situatie van een voetganger die gegrepen wordt door een trein “in eigen bedding” niet vergelijkbaar is met die van een voetganger die aangereden wordt door een voertuig op de autosnelweg. Beiden bevinden zich op een plaats waar ze niet mogen komen<sup>9</sup>. Bovendien kan het slachtoffer of zijn nabestaanden bij een (poging tot) zelfmoord zich niet beroepen op de vergoedingsregeling van artikel 29bis WAM-wet (art. 29bis, § 1, zesde lid WAM-wet). Daarnaast houdt deze beslissing van het Grondwettelijk Hof in dat passagiers van een spoorvoertuig buiten het toepassingsgebied vallen van artikel 29bis WAM-wet wanneer het ongeval zich voordoet op het ogenblik dat het spoorvoertuig rijdt op een plaats die volledig is afgezonderd van het verkeer op de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1 WAM-wet. Het risico voor de passagier is echter niet wezenlijk verschillend naargelang de plaats waar het spoorvoertuig rijdt. Ten slotte kan het arrest tot veel discussies leiden of het spoorvoertuig in kwestie al dan niet rijdt op een spoor dat “volledig is afgezonderd van het verkeer op de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1 WAM-wet”.

4. Het Grondwettelijk Hof kwam gedeeltelijk terug op voormeld arrest van 8 maart 2012. In de arresten van 31 juli 2013 en 6 februari 2014 oordeelde het Hof over de grondwettigheid van artikel 29bis WAM-wet met betrekking tot passagiers die het slachtoffer zijn van een ongeval met een

<sup>4</sup> Cass. 11 januari 2010, *JLMB* 2010, afl. 17, 778, *NJW* 2010, afl. 218, 197, noot I. BOONE, *Pas.* 2010, afl. 1, p. 59, concl. J. GENICOT, *RGAR* 2010, afl. 10, nr. 14.697, *RW* 2012-13, afl. 23, 893 en *VAV* 2010, afl. 4, 283; Cass. 29 september 2011, *NJW* 2012, 139, noot I. BOONE, *Pas.* 2011, afl. 9, 2094, concl. C. VANDEWAL, *RGAR* 2012, afl. 4, nr. 14.860, concl. C. VANDEWAL, *RW* 2013-14, afl. 15, 577 en *P&B* 2012, afl. 1-2, 15.

<sup>5</sup> Overw. B.8., tweede al.

<sup>6</sup> Arbitragehof 7 juni 2006, *BS* 14 augustus 2006, 40788, *AA* 2006, afl. 3, 1123, *JT* 2006, afl. 6232, 490, *RGAR* 2007, afl. 4, nr. 14.249, *RW* 2006-07, afl. 1, 38 en *RW* 2006-07, afl. 28, 1149.

<sup>7</sup> Overw. B.6.3. GwH 8 maart 2012, *BS* 11 juli 2012, 38176, *Arr. GwH* 2012, afl. 2, 449, *NJW* 2012, afl. 260, 247, noot I. BOONE, *RGAR* 2012, afl. 6, nr. 14.882, noot J. LOLY, *RW* 2011-12, afl. 35, 1569, *RW* 2011-12, afl. 23, 893, *VAV* 2012, 64, noot I. BOONE, *T. Verz.* 2012, 222, noot J. MUYLDERMANS en *JLMB* 2012, 1987, noot P. COLSON.

<sup>8</sup> Zie meer uitvoerig C. VAN SCHOU BROECK en T. MEURS, *Vergoedingsregeling zwakke weggebruiker*, 45-46; I. BOONE, “Vergoeding van slachtoffers van ongevallen met spoorvoertuigen” in M. DAMBRE en P. LECOCQ, *Rechtskroniek voor vrede- en politierechters 2013*, Brugge, die Keure, 2013, 231-235; I. BOONE, “Vergoeding van persoonsschade bij verkeersongevallen waarbij een trein betrokken is: Grondwettelijk Hof steekt stok tussen de wielen” (noot onder GwH 8 maart 2012), *VAV* 2012, 66; T. MEURS, “Toepassing van art. 29bis WAM-wet op verkeersongevallen met spoorvoertuigen: Grondwettelijk Hof schept (enige) klaarheid” (noot onder GwH 31 juli 2013), *RW* 2013-14, 1501.

<sup>9</sup> I. BOONE, “Vergoeding van persoonsschade bij verkeersongevallen waarbij een trein betrokken is: Grondwettelijk Hof steekt stok tussen de wielen” (noot onder GwH 8 maart 2012), *VAV* 2012, 67.

spoorvoertuig en dat ongeval zich voordoet op een plaats die volledig is afgezonderd van het verkeer op de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1 WAM-wet. In beide arresten oordeelde het Grondwettelijk Hof dat artikel 29bis, § 1, tweede lid WAM-wet de artikelen 10 en 11 van de Grondwet *niet schendt* in zoverre het de slachtoffers van verkeersongevallen waarbij het betrokken spoorvoertuig rijdt op een spoorweg die volledig is afgezonderd van het verkeer op de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1 WAM-wet niet uitsluit van de regeling van de automatische vergoeding wanneer het slachtoffer van het ongeval een passagier van dat voertuig is. De prejudiciële vraag in het arrest van 31 juli 2013 had betrekking op twee samengevoegde zaken waarbij zich ongevallen hebben voorgedaan in een metrotunnel enerzijds en net buiten het station (treinongeval van Buizingen) anderzijds. De slachtoffers waren passagiers van de respectievelijke spoorvoertuigen<sup>10</sup>. In het arrest van 6 februari 2014 werd een passagier het slachtoffer van een ongeval met een spoorvoertuig dat zich tussen twee stations bevond<sup>11</sup>. Het Grondwettelijk Hof motiveerde de beslissing met de overweging dat het feit dat het aan een spoorweg gebonden voertuig zich bevindt op een plaats die volledig afgezonderd is van de rest van het verkeer geen enkel gevolg heeft voor het risico dat dat voertuig inhoudt voor de passagiers die zich daarbinnen bevinden<sup>12</sup>. Bovendien stelde het Hof dat de situatie van het ongeval waarvan het slachtoffer een passagier van het voertuig is fundamenteel verschilt van die van het ongeval met een voetganger die zich bevindt op of in de nabijheid van de weg, zodat het oordeel van het arrest van 8 maart 2012 in de voorgelegde situaties niet kan worden gevolgd<sup>13</sup>.

5. De uitspraak van het Grondwettelijk Hof in het arrest van 8 maart 2012 bleef echter gehandhaafd met betrekking tot de ongevallen met spoorvoertuigen wanneer de slachtoffers zich buiten het spoorvoertuig bevinden. Men kan zich de vraag stellen of deze beslissing geen afbreuk doet aan de doelstelling van de wetgever om alle zwakke weggebruikers die het slachtoffer zijn van een verkeersongeval met een spoorvoertuig een betere bescherming te bieden ongeacht of dat ongeval zich voordoet in de eigen bedding van het spoorvoertuig of elders<sup>14</sup>. In het algemeen rijst de vraag of het wel gerechtvaardigd is om een onderscheid te maken tussen twee soorten zwakke weggebruikers, namelijk passagiers enerzijds en zwakke weggebruikers die zich buiten het spoor-

voertuig bevinden (voetgangers, fietsers, spoorwegaanbidders, enz.) anderzijds. Daarnaast stelt zich de vraag of het arrest van 8 maart 2012 ook kan worden doorgetrokken naar spoorwegpersoneel. Die laatsten voeren immers geregeld werken of herstellingen uit aan de spoorwegen<sup>15</sup>. Het Hof van Cassatie heeft in dat verband reeds geoordeeld dat noch de werknemer die de spoorstaven onderhoudt op het ogenblik dat er een ongeval plaatsvindt waarin een hieraan gebonden motorrijtuig betrokken is, noch de rechthebbenden van die werknemer zijn uitgesloten van het toepassingsgebied van artikel 29bis WAM-wet. Het Hof van Cassatie velde dit oordeel ondanks het gegeven dat het niet duidelijk was of het verkeersongeval zich *in casu* had voorgedaan op een plaats die volledig is afgezonderd van het verkeer op de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1 WAM-wet<sup>16</sup>.

6. In het besproken arrest van 28 mei 2015 doet het Grondwettelijk Hof uitspraak over de grondwettigheid van artikel 29bis WAM-wet in de situatie van een verkeersongeval met een spoorvoertuig en een spoorwegaanbieder. Het Grondwettelijk Hof oordeelt dat artikel 29bis, § 1, tweede lid WAM-wet de artikelen 10 en 11 van de Grondwet niet schendt in de interpretatie dat het de verkeersongevallen met een voertuig dat rijdt op een spoorweg die volledig afgezonderd is van het verkeer op de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1 WAM-wet niet uitsluit van het stelsel van de automatische vergoeding wanneer het slachtoffer van het ongeval een persoon is die ertoe gemachtigd is zich te begeven op een spoorweg in het kader van zijn werk. In de zaak die aanleiding gaf tot het arrest van 28 mei 2015 voerde een spoorwegaanbieder werken uit voor rekening van de NMBS op de lijn Couvain-Charleroi. Tijdens het uitvoeren van zijn werkzaamheden werd hij gegrepen door een voorbijrijdende trein en overleed op slag. Het Hof motiveert de beslissing door te overwegen dat het feit dat een spoorvoertuig zich bevindt op een plaats die volledig is afgezonderd van de rest van het verkeer geen enkel gevolg heeft voor het risico dat dat voertuig inhoudt voor de personen die ertoe gemachtigd zijn zich op de spoorweg te begeven in het kader van hun werk<sup>17</sup>. Volgens het Grondwettelijk Hof verschilt de situatie van een ongeval met betrekking tot die categorie van slachtoffers van die van een ongeval met een voetganger die zich bevindt op of in de nabijheid van het spoor zonder daartoe gemachtigd te zijn<sup>18</sup>. Met andere woorden, het Grondwettelijk Hof benadrukt het belang van het feit dat het slachtoffer gemachtigd

<sup>10</sup> GwH 31 juli 2013, nr. 116/2013, *BS* 21 oktober 2013, p. 74.883, *For.ass.* 2014, afl. 140, 16, noot T. MALENGREAU, *JLMB* 2014, afl. 16, 761, *RGAR* 2013, afl. 9, nr. 15.022, noot M. BERNARD, *RW* 2013-14, afl. 38, 1499, noot T. MEURS en *VAV* 2013, afl. 5, 24, noot F. FERON.

<sup>11</sup> GwH 6 februari 2014, nr. 25/2014, *BS* 4 april 2014, p. 29.561, *JLMB* 2014, afl. 18, 832, noot T. MALENGREAU, *NJW* 2014, afl. 303, 455, noot D. WUYTS, *RABG* 2014, afl. 11, 707, *T.Verz.* 2014, afl. 2, 173 en *VAV* 2014, afl. 2, 3, noot L. BREWAEYS.

<sup>12</sup> Overw. B.6.3. GwH 31 juli 2013; overw. B.5.3. GwH 6 februari 2014.

<sup>13</sup> Overw. B.5.1. GwH 31 juli 2013; overw. 4.2. GwH 6 februari 2014.

<sup>14</sup> *Parl.St.* Kamer 1999-2000, 0210/005, 11.

<sup>15</sup> Zie meer uitvoerig I. BOONE, *o.c.*, in M. DAMBRE en P. LECOQ, *Rechtskroniek voor vrede- en politierechters 2013*, Brugge, die Keure, 2013, 220; F. FERON, "L'évolution de la jurisprudence de la Cour constitutionnelle en matière d'application de la RCO aux véhicules sur rails" (noot onder GwH 31 juli 2013), *VAV* 2013, 23.

<sup>16</sup> Cass. 7 maart 2013, *Pas.* 2013, afl. 3, 576 en *RGAR* 2013, afl. 7, nr. 15.004.

<sup>17</sup> Overw. B.8.4.

is zich op het spoor te begeven in het kader van zijn werk. Het Hof verwijst in die zin dan ook uitdrukkelijk naar artikel 5, 3° KB van 20 december 2007 houdende reglement van de politie op spoorwegen dat bepaalt dat het voor al wie niet behoort tot het daartoe aangewezen personeel van de betrokken spoorwegonderneming, van de infrastructuurbeheerder of van de stationbeheerder verboden is de gedeelten van de spoorweginfrastructuur waar de aanwezigheid van het publiek niet is toegelaten, te betreden of er zich te bevinden, behoudens schriftelijke en voorafgaande toestemming van de infrastructuurbeheerder<sup>19</sup>.

7. Het Grondwettelijk Hof creëert in het arrest van 28 mei 2015 aldus meer duidelijkheid over de toepassing van artikel 29bis WAM-wet op spoorwegaarbeiders. Spoorwegaarbeiders, met name personen die ertoe gemachtigd zijn zich te begeven op een spoorweg in het kader van hun werk, vallen onder het toepassingsgebied van de vergoedingsregeling van artikel 29bis WAM-wet ongeacht of het ongeval zich situeert op een plaats dat volledig is afgezonderd van het verkeer op de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1 WAM-wet.

Het Hof beklemtoont dat het slachtoffer gemachtigd moet zijn om zich op het spoor te begeven in het kader van zijn werk om tot de toepassing van artikel 29bis WAM te besluiten. Uit de motivering van het Hof blijkt echter het belang van de machtiging zelf niet. Zijn spoorwegaarbeiders immers niet impliciet gemachtigd om zich op het spoor te begeven in

het kader van het werk? Waaruit bestaat zo'n machtiging? Nochtans verschilt, volgens het Hof, de hypothese van een ongeval met een voetganger die zich bevindt op of in de nabijheid van het spoor zonder daartoe gemachtigd te zijn met deze van een ongeval met een spoorwegaarbeider die wel daartoe gemachtigd is. Het Grondwettelijk Hof verduidelijkt echter niet welke invloed de machtiging heeft op het risico.

De vraag rijst dus in welke mate de machtiging van de spoorwegaarbeider echt relevant is voor de toepassing van artikel 29bis WAM-wet. Het feit dat het voor het publiek verboden is om de eigen bedding van het spoorvoertuig te betreden, kan evenmin een doorslaggevende reden zijn om de slachtoffers de vergoeding op basis van artikel 29bis WAM-wet te ontzeggen. Men kan de vergelijking maken met een voetganger die zich begeeft op de autosnelweg en daar wordt aangereden door een auto. De voetganger is niet gemachtigd zich op de snelweg te begeven, maar komt wel in aanmerking voor een vergoeding op basis van artikel 29bis WAM-wet. De machtiging heeft geen invloed op het risico dat het spoorvoertuig vormt voor de zwakke weggebruiker. Het belang van de machtiging kan men temeer in vraag stellen nu artikel 29bis WAM-wet de vergoeding van het slachtoffer beoogt ongeacht de eigen fout. Daarenboven heeft het slachtoffer geen recht op vergoeding wanneer hij het ongeval en de gevolgen heeft gewild (art. 29bis, § 1, zesde lid WAM-wet)<sup>20</sup>. Daar brengt een eventuele machtiging evenmin verandering in.

<sup>18</sup>. Overw. B.3.3.

<sup>19</sup>. Overw. B.3.2.

<sup>20</sup>. Volgens de heersende rechtsleer beantwoorden enkel de gewilde of vrijwillige zelfmoord aan deze voorwaarden. Algemeen wordt aangenomen dat de bewijslast rust op de verzekeraar. Zie meer uitvoerig Rb. Brugge 1 april 2010, *RW* 2010-11, 1100; C. VAN SCHOU BROECK en T. MEURS, *Vergoedingsregeling zwakke weggebruiker*, Mechelen, Kluwer, 2013, 62; D. SIMOENS, "De toepassing van het verkeersongevallenartikel 29bis WAM-wet op treinen: een ontsporing" in *Liber Amicorum Herman Cousy*, Antwerpen, Intersentia, 2011, 680-682.