

2076.1 Inleiding

mr. M.D. Spruit, actueel t/m 01-07-2016

Art. 6:174 BW regelt de gevallen waarin de bezitter van een opstal aansprakelijk gesteld kan worden voor schade ontstaan door een gebrek aan de betreffende opstal. De door het eerste lid van dit artikel gecreëerde aansprakelijkheid wordt risicoaansprakelijkheid genoemd. Dat wil zeggen dat de aansprakelijkheid van de bezitter afhankelijk is van een formeel criterium, namelijk de hoedanigheid van bezitter van de gebrekkige opstal.

In het tweede lid van dit wetsartikel wordt de aansprakelijke persoon aangewezen in enkele bijzondere gevallen: bij openbare wegen rust de aansprakelijkheid op het overheidslichaam dat er voor moet zorgen dat de weg in goede staat verkeert. Uit de Parlementaire Geschiedenis volgt dat er uitdrukkelijk voor is gekozen ook openbare wegen in beheer bij de overheid onder de werking van art. 6:174 BW te brengen, omdat niet goed valt in te zien waarom voor wegen in beheer bij de overheid een andere regel zou moeten gelden dan voor openstaande particuliere wegen.^[1]

Voetnoten

[\[1\]](#)

Parl. Gesch. Boek 6, p. 758.

Personenschade 2076.2

2076.2 Openbare weg

mr. M.D. Spruit, actueel t/m 01-07-2016

Voor de definiëring van het begrip openbare weg dient aansluiting te worden gezocht bij de terminologie van de Wegenwet 1930.^[1] In de Wegenwet 1930 is het begrip 'openbare weg' beperkt tot de betekenis van 'de rechtens voor een ieder toegankelijke verkeersbaan'.^[2] Uit art. 4 Wegenwet volgt dat wegen openbaar zijn als zij voor iedereen gedurende dertig achtereenvolgende jaren toegankelijk zijn of gedurende tien achtereenvolgende jaren waarbij er in die periode sprake is van onderhoud door het Rijk, een provincie, gemeente of waterschap of wanneer de rechthebbende de weg een openbare bestemming heeft gegeven. Zo zullen parkeerterreinen en -garages die voor een ieder toegankelijk zijn, tot de openbare weg behoren.^[3] Ten aanzien van een weg waarvoor ten tijde van een ongeval geen andere beperking was gesteld dan het verbod voor vrachtwagens om deze in te rijden, is vastgesteld dat de weg een voor het openbaar verkeer openstaande weg betrof. De enkele aanwezigheid van borden met teksten 'geen doorgaand verkeer' en 'bouwverkeer' leidde niet tot een andere conclusie.^[4] Ingewikkelder is de situatie ten aanzien van bijvoorbeeld bedrijfsterreinen en parkeerterreinen bij ziekenhuizen. Veelal betreffen dit particuliere terreinen die alleen toegang verlenen aan bezoekers van het bedrijf of van het ziekenhuis waarbij het terrein is afgebakend met een hefboom. Dergelijke terreinen zijn geen weggedeelten die openbaar zijn volgens de Wegenwet. Voor eigenaren van dergelijke wegen geldt niet de risico-aansprakelijkheid van art. 6:174 lid 2 BW. Art.

6:174 BW is echter wel van toepassing. Omdat art. 6:174 lid 1 BW een risico-aansprakelijkheid legt op de bezitter van een opstal en het derde lid bepaalt dat onder opstal mede moet worden verstaan werken die duurzaam met de grond of met een ander gebouw verenigd zijn, is op de desbetreffende situaties art. 6:174 lid 1 jo. lid 3 van toepassing.^[5] Voor de toepassing van art. 6:174 BW dient onder een openbare weg mede de daarbij behorende berm te worden begrepen indien wegdek en berm zodanig op elkaar zijn afgestemd dat zij als één geheel moeten worden beschouwd voor zover het gaat om de vraag of de weg al dan niet voldoet aan de eisen die men daaraan in de gegeven omstandigheden mag stellen.^[6]

Doordat art. 6:174 lid 2 BW voor wat betreft de definitie van het begrip 'openbare weg' nadrukkelijk aansluit bij het in de Wegenwet gehanteerde begrip, vallen waterwegen niet onder het toepassingsbereik van art. 6:174 BW. Met betrekking tot waterwegen komt slechts art. 6:162 BW voor toepassing in aanmerking.^[7]

Een stalen noodbrug bij een spoortunnel in aanbouw valt, alhoewel het een roerende zaak betreft, weer wel onder het bereik van art. 6:174 BW, althans via analoge toepassing van dit wetsartikel, zo oordeelde de Rechtbank Utrecht.^[8] De Rechtbank oordeelde dat de wetgever kennelijk niet gedacht heeft aan de mogelijkheid dat een openbare weg deel zou uitmaken van een roerende zaak.

Voetnoten

[\[1\]](#)

Wet van 31 juli 1930, *Stb.* 1930, 342 (Wegenwet) en Parl. Gesch. Boek 6, p. 759 en Parl. Gesch. Invoering Boek 6, p. 1392.

[\[2\]](#)

Parl. Gesch. Invoering Boek 6, p. 1392.

[\[3\]](#)

HR 22 februari 2005, *VR* 2005, 91.

[\[4\]](#)

Rb. Haarlem, Sector Kanton 17 januari 2007, LJV AZ6493.

[\[5\]](#)

Zie C.C. van Dam e.a. (red.), *Aansprakelijkheid van de wegbeheerder*, Den Haag: ANWB, 2013 p. 15 en 16.

[\[6\]](#)

HR 4 april 2014, ECLI:NL:HR:2014:831.

[\[7\]](#)

Zie F.T. Oldenhuis, *Groene Serie Privaatrecht: Onrechtmatige Daad*, Deventer: Kluwer (losbl.), art. 6:174 BW, aant. 66 alsook HR 7 januari 1955, *NJ* 1955, 92 en HR 9 oktober 1981, *NJ* 1982, 332.

[\[8\]](#)

Rb. Utrecht 25 september 2002, *NJ* 2002, 591.

Personenschade 2076.3

2076.3 Verharde en onverharde wegen

mr. M.D. Spruit, actueel t/m 01-07-2016

Alom wordt aangenomen dat de aansprakelijkheid van de wegbeheerder ex art. 6:174 BW alleen geldt voor verharde wegen. In de Parlementaire Geschiedenis worden namelijk alleen verharde wegen genoemd als voorbeelden van opstallen in de zin van art. 6:174 BW.^[1] Daaruit wordt wel afgeleid dat een onverharde weg niet aan de vereisten van een “opstal” kan voldoen.^[2]

Naar aanleiding van concrete feiten en omstandigheden zijn criteria ontwikkeld om te bepalen of een weg verhard is.^[3] Daarvan is sprake als (1) het wegdek uit een aangebrachte toplaag bestaat, ongeacht het materiaal van deze toplaag, (2) de toplaag een voldoende dragend vermogen heeft om normaal rijverkeer mogelijk te maken, en (3) het wegdek er vlak en egaal uitziet.

De vraag is of de wetgever bedoeld heeft om bij de afbakening van de toepasselijkheid van art. 6:174 BW uit te gaan van het onderscheid “verhard-onverhard”. Hekster beschrijft dat het onderscheid kennelijk gemaakt is vanuit de gedachte dat onverharde wegen uit hun aard geen opstal in de zin van art. 6:174 lid 4 BW kunnen zijn. Maar strookt dit met de definitie van het begrip opstal?

Het vierde lid van het desbetreffende wetsartikel bepaalt dat een opstal mede omvat een werk dat duurzaam met de grond is verenigd. Dat betekent dat het steeds moet gaan om iets dat kunstmatig is gevormd en duurzaam met de grond is verbonden. Daarbij kan het zo zijn dat het werk “bedoeld” is om aan laatstgenoemde voorwaarde te voldoen (de weg is voor rij- of voetgangersverkeer bestemd),^[4] maar het kan ook zo zijn dat een vermeend werk op grond van de verkeersopvattingen (naar aard en inrichting) bestemd kan worden geacht om duurzaam ter plaatse te blijven. Bij aansprakelijkheid krachtens art. 6:174 BW zal steeds aan de hand van de feitelijke omstandigheden moeten worden vastgesteld of sprake is van een “werk” in de zin van art. 6:174 lid 4 BW. Hekster betoogt dat wanneer wordt uitgegaan van de definitie van een opstal onverharde wegen ook onder de reikwijdte van art. 6:174 BW kunnen vallen. Bij de beoordeling van de vraag of een gebrek aan een onverharde weg onder de reikwijdte van het desbetreffende wetsartikel valt, moet worden vastgesteld of het gaat om iets dat kunstmatig is gevormd en duurzaam met de grond is verbonden.^[5]

Voetnoten

^[1]

Parl. Gesch. Boek 6, p. 754 en 758 alsook Parl. Gesch. Invoering Boek 6, p. 1392.

^[2]

T.A. Hekster, ‘Aansprakelijkheid van de wegbeheerder voor onverharde wegen’, *Maandblad voor Vermogensrecht*, 2005, nr. 7/8.

^[3]

HR 10 december 1993, *NJ* 1994, 192.

^[4]

L.D. Pels Rijcken, ‘Aansprakelijkheid van wegbeheerders’, *Verkeersrecht* maart 1986, pag. 61.

^[5]

Zie T.A. Hekster, ‘Aansprakelijkheid van de wegbeheerder voor onverharde wegen’, *Maandblad voor Vermogensrecht*, 2005, nr. 7/8.

Personenschade 2076.4

2076.4 Het weglichaam en de weguitrusting

mr. M.D. Spruit, actueel t/m 01-07-2016

Het begrip 'openbare weg' in het stelsel van de Wegenwet omvat niet het weglichaam en de accessoria van de weg. Voor de toepasselijkheid van art. 6:174 BW werd een scheiding tussen de weg enerzijds en het weglichaam en de accessoria anderzijds niet wenselijk geoordeeld. De benadeelde zou alsdan als gebruiker van een openbare weg eerst moeten uitzoeken of het overheidslichaam dat moet zorgen dat de weg in goede staat verkeert ook eigenaar is van de ondergrond of van de weguitrusting voordat hij een aanspraak geldend kan maken. Vandaar dat bij de formulering van art. 6:174 BW gekozen is voor een concentratie van de aansprakelijkheid bij één (rechts)persoon.^[1]

Ingevolge art. 6:174 lid 6 BW wordt onder de openbare weg mede begrepen het weglichaam en de weguitrusting. Onder 'weglichaam' wordt blijkens de Parlementaire Geschiedenis begrepen 'het geheel van constructieve onderdelen dat aan de weg de nodige stabiliteit verleent, waarvan de aardebaan een belangrijk element vormt'. De term 'weguitrusting' heeft betrekking op voorwerpen, die op, naast of boven de verkeersbaan zijn aangebracht en die dienen ter inrichting van die verkeersbaan voor het verkeersgebruik, zoals vangrails, lichtmasten of reflectorpaaltjes, of die anderszins ten dienste van het verkeer zijn bestemd, zoals constructies voor bewegwijzering, verkeersborden en verkeerslichten.^[2] Zo hoort een ingeklapt paaltje dat te hoog is om over heen te kunnen rijden tot de weguitrusting. Tot de weguitrusting behoren evenmin stroomkabels die door marktkoopliden worden neergelegd als er markt is. Deze stroomkabels zijn niet vast verbonden met de weg of de weguitrusting en dienen niet ten behoeve van enige functie van de weg maar voor de aanwezige marktkoopliden om hun kraam te bereiken. De kabels maken dan ook geen deel uit van de opstal. Hetzelfde lot ondergaan de electriciteitskasten die evenmin zijn geplaatst ten behoeve van de weg of het verkeersgebruik.^[3]

Bomen en struiken behoren niet tot de weguitrusting^[4] tenzij zij expliciet gebruikt worden voor de inrichting van de weg.^[5] Een berm van een weg — alhoewel niet uitdrukkelijk genoemd in art. 6:174 BW — moet alsmede bij de weg behorend (en dus als opstal) worden begrepen wanneer de ligging en de toestand van de berm relevant zijn voor de beoordeling van de vraag of de weg een gevaar oplevert voor de gebruikers. Dat was het geval bij een berm gelegen tussen het verharde fietspad en de onverharde weg.^[6]

De gemeente werd op grond van art. 6:162 BW aansprakelijk bevonden doordat zij niet voldeed aan haar verplichting tot het onderhouden van een berm en daarmee de begroeiing van de strook grond tussen de twee rijbanen. Daardoor was een gevaarlijke situatie gecreëerd.^[7]

Aansprakelijkheid kan soms wel op art. 6:162 BW worden gebaseerd in geval van gebrekkig of onvoldoende onderhoud.

Onder het wegdek gelegen werken, zoals riolen, duikers of leidingen behoren niet tot het weglichaam noch tot de weguitrusting.^[8] Niettemin kan aansprakelijkheid op grond van art. 6:174 BW ontstaan voor het overheidslichaam dat moet zorgen dat de weg in goede staat verkeert, indien het onder de weg gelegen werk een gebrek aan of in het wegdek deed ontstaan en de weggebruikers daardoor schade lijden.^[9]

Tot voor kort golden voor de meeste soorten voorzieningen voor wegverkeer op of langs de weg in Nederland, al dan niet door een overheidsorgaan opgestelde eisen. Door het opheffen van handelsbelemmeringen tussen de lidstaten van de Europese Unie mogen de meeste soorten voorzieningen thans of in de nabije toekomst alleen nog maar geleverd worden met een CE-markering, waarmee door de fabrikant wordt aangetoond dat zijn product voldoet aan de fundamentele eisen uit de toepasselijke richtlijn. De in EG-verband opgestelde regels, van semi-

dwingende aard, kunnen ook van belang zijn voor de civielrechtelijke aansprakelijkheid van de wegbeheerder, omdat aan de hand van deze normen bepaald kan worden of de weg en de weguitrusting voldoen aan de daaraan te stellen eisen.^[10]

Voetnoten

[1]

Parl. Gesch. Invoering Boek 6, p. 1393 en 1394.

[2]

Kantonrechter Dordrecht 18 augustus 2005, VR 2006, 10.

[3]

Hof Arnhem-Leeuwarden 3 maart 2015, ECLI:NL:GHARL:2015:1498.

[4]

F.T. Oldenhuis, Groene Serie Privaatrecht: Onrechtmatige Daad (losbl.), art. 6:174 BW, aant. 45. Oldenhuis geeft hier bij aan dat bomen geen (kunst)werk in de zin van art. 6:174 lid 4 BW zijn.

[5]

C.C. van Dam e.a. (red.), *Aansprakelijkheid van de Wegbeheerder*, a.w. p. 16.

[6]

Rb. Overijssel in deelgeschil 30 maart 2015, ECLI:NL:RBOVE:2015:1550.

[7]

Rb. Overijssel 18 april 2016, Stichting PIV.nl.

[8]

Zie in dit verband art. 6:174 lid 3. Bij ondergrondse werken rust de aansprakelijkheid op degene die op het moment van het bekend worden van de schade het werk in de uitoefening van zijn bedrijf gebruikt.

[9]

Parl. Gesch. Invoering Boek 6, p. 1392.

[10]

L. Bier en J.W. Nieuwenhuys, *De Europese regels voor wegmeubilair toegepast in Nederland*, *Verkeersrecht* 2008, nr. 5, pag. 137 e.v.

Personenschade 2076.5

2076.5 De wegbeheerder

mr. M.D. Spruit, actueel t/m 01-07-2016

Als aansprakelijke persoon is blijkens art. 6:174 lid 2 BW gekozen voor “het overheidslichaam dat moet zorgen dat de weg in goede staat verkeert.”^[1] Deze woorden sluiten aan bij de Wegenwet, met name art. 16 en 17. Uit deze bepalingen volgt dat de aansprakelijkheid berust bij de gemeente in wier gebied de weg ligt, tenzij de weg door het Rijk of een Provincie wordt onderhouden of krachtens art. 17 Wegenwet een waterschap met de zorg voor de goede staat van de weg is belast. Als die situaties zich voordoen dan berust de aansprakelijkheid bij een van deze overheidslichamen.

Welke instantie nu welke wegen moet onderhouden, is te vinden in de wegenlegger. In elke gemeente is van wegen die geheel of gedeeltelijk buiten de bebouwde kom liggen een legger opgemaakt.^[2] Deze

legger beschrijft met inachtneming van art. 30 Wegenwet onder meer wie de onderhoudsplichtigen van de weg zijn, wat de omvang van hun onderhoudsplicht is en welk gezag op grond van de Wegenwet ervoor moet zorgdragen dat de weg in goede staat verkeert.

Het gezag kan samengaan met de in de wegenlegger genoemde onderhoudsplichtigen, maar dat is niet noodzakelijkerwijs het geval.^[3]

Wat betreft een spoorwegovergang; die valt onder de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de spoorwegbeheerder en de wegbeheerder. De spoorwegbeheerder is verantwoordelijk voor de spoorweginfrastructuur. De wegbeheerder is verantwoordelijk voor het onderhoud van de aan de spoorwegovergang grenzende openbare weg tot aan de overwegbevoering en de daarbij behorende infrastructuur, zoals de verkeersborden in de eigen wegberm.^[4]

Voetnoten

[1]

Parl. Gesch. Boek 6, p. 759 en 761.

[2]

Art. 27 Wegenwet.

[3]

C.C. van Dam e.a. (red.), *Aansprakelijkheid van de Wegbeheerder*, a.w., p. 17.

[4]

Rb. Almelo 9 januari 2008, VR 2009, 44; JA 2008, 62.

Personenschade 2076.6

2076.6 Vereisten voor aansprakelijkheid

mr. M.D. Spruit, actueel t/m 01-07-2016

2076.6.0 2076.6.1 Verwachtingen van de wegbeheerder 2076.6.2 Verwachtingen van de weggebruiker 2076.6.3 De eisen waaraan de opstal moet voldoen 2076.6.4 Nationale en internationale richtlijnen en aanbevelingen 2076.6.5 Zoab 2076.6.6 Vreemde voorwerpen op de weg 2076.6.7 Waarschuwingen en beveiliging 2076.6.8 Trillingsschade

Personenschade 2076.6.0

2076.6.0

mr. M.D. Spruit, actueel t/m 01-07-2016

Voor het intreden van aansprakelijkheid ingevolge art. 6:174 BW is vereist:

- a. dat er sprake is van een 'gebrekkige' opstal;
- b. dat de opstal daardoor gevaar voor personen of zaken oplevert;
- c. en dit gevaar voor personen of zaken zich heeft verwezenlijkt.

Het criterium voor aansprakelijkheid is de gebrekkigheid in ruime zin. Art. 6:174 BW omschrijft dit als de eisen die men in de gegeven omstandigheden aan de opstal mag stellen. De enkele omstandigheid dat een weg gevaar oplevert, bijvoorbeeld door de aanwezigheid van een spleet tussen de weg en de berm, betekent nog niet dat zij niet voldeed 'aan de eisen die men daaraan in de gegeven omstandigheden mocht stellen'.^[1]

Ook het gegeven dat na een schadeval het gevaar is opgeheven, zoals bij het verwijderen van een paaltje waar een fietser tegenaan was gereden, maakt nog niet dat de inrichting van de weg niet voldoet aan de daaraan te stellen eisen.^[2]

Aan de rechter is overgelaten om aan de hand van de omstandigheden van het geval te beoordelen welke eisen men aan de opstal mag stellen. Licht en zicht en weersomstandigheden, alsmede het soort weg (autoweg of B-weggetje), de wijze van het weggebruik en de verkeersdruk, zullen de ongeschreven 'eisen' uit art. 6:174 lid 1 BW nader invullen alsook de gerechtvaardigde verwachtingen van de weggebruiker.

Indien de opstal door zijn gebrekkige toestand gevaar voor personen of zaken oplevert, is, wanneer dit gevaar zich verwezenlijkt en een persoon letsel ondervindt of een zaak wordt beschadigd, de bezitter in beginsel aansprakelijk. Art. 6:174 BW stelt niet de eis dat bekend moet zijn dat de opstal, indien zij gebrekkig is, gevaar voor personen of zaken oplevert. Evenmin eist art. 6:174 BW dat er een *bijzonder* gevaar voor personen of zaken moet bestaan.^[3] Art. 6:174 BW beoogt ook bescherming te bieden in het geval dat een opstal of werk zich bevindt op een ongelukkige plaats en dáárdor niet voldoet aan de eisen die men daaraan in de gegeven omstandigheden mag stellen, bijvoorbeeld een weg die deels verzakt, omdat hij op een drassige grond is aangelegd.^[4]

Ter zake van openbare wegen is nog de vraag gerezen of de aansprakelijkheid slechts bestaat tegenover weggebruikers c.q. verkeersdeelnemers. Die vraag is door de Rechtbank Middelburg ontkennend beantwoord.^[5] Uit de Parlementaire Geschiedenis volgt dat de strekking van de bepaling is dat ieder die schade lijdt ten gevolge van het feit dat de openbare weg niet voldoet aan de eisen die men daaraan in de gegeven omstandigheden mag stellen, een aanspraak geldend kan maken tegen degene die moet zorgen dat de weg in goede staat verkeert. Daaronder kan eveneens schade die de gebrekkige opstal heeft doen ontstaan aan aangrenzende percelen geschaard worden.

Is eenmaal vastgesteld dat schade is ontstaan als gevolg van een gebrek, dan is de wegbeheerder aansprakelijk, behoudens in het geval hij het gevaar op het tijdstip van het ontstaan ervan zou hebben gekend en alsdan aansprakelijkheid op grond van de gewone bepalingen met betrekking tot onrechtmatige daad zou hebben ontbroken (tenzijclausule). De tenzijclausule houdt onder meer in dat de wegbeheerder niet aansprakelijk is, als een zeer korte periode ligt tussen het ontstaan van het gebrek en het ontstaan van de schade. Indien bijvoorbeeld door extreme regenval een verzakking ontstaat in een goed onderhouden weg terwijl op datzelfde moment een automobilist in het gat rijdt, kan de wegbeheerder zich op deze clausule beroepen.

Een beroep op de tenzijclausule dient goed te worden onderbouwd. De wegbeheerder moet aantonen dat, ook al was hij van de situatie op de hoogte, vanwege het korte tijdsbestek tussen het ontstaan van het gebrek en het ontstaan van de schade geen mogelijkheid bestond tot het treffen van maatregelen. Voorts dient de wegbeheerder aan te tonen dat de weg regelmatig is gecontroleerd. Hoeveel tijd precies mag liggen tussen het ontstaan van het gebrek en het ontstaan van de schade zal door de rechter voor elk geval apart moeten worden beoordeeld. Enkele uren tussen het ontstaan van het gebrek en het ontstaan van de schade moet al als te veel worden aangemerkt.^[6] In de situatie waarin

een fietser enkele minuten na het ontstaan van een gat in het fietspad in het betreffende gat fietst, kon de wegbeheerder wel een beroep doen op de tenzij-clausule.^[1]

Voetnoten

[1]

HR 4 april 2014, ECLI:NL:HR:2014:831, Rb. Midden-Nederland 7 januari 2014, ECLI:NL:RBMNE:2014:113, Hof 's-Hertogenbosch 2 juni 2015, ECLI:NL:GHSHE:2015:2022, Rb. Rotterdam in deelgeschil 16 februari 2016, ECLI:NL:RBROT:2016:1219.

[2]

Rb. Rotterdam 11 november 2015, ECLI:NL:RBROT:2015:8244, Rb. Rotterdam in deelgeschil 16 februari 2016, ECLI:NL:RBROT:2016:1219, Rb. Oost-Brabant 9 september 2015, ECLI:NL:RBOBR:2015:5381.

[3]

In zoverre bestaat er een verschil met het regime van art. 6:173 BW. Zie de MvA, [Kamerstukken II 1984/85, 17 541, nr. 8](#), p. 60 en NEV, [Kamerstukken II 1985/86, 17 541, nr. 11](#), p. 10–11.

[4]

[Kamerstukken II 1985/86, 17 541, nr. 11](#), p. 10–11.

[5]

Rb. Middelburg 31 januari 2007, LJN AZ8958.

[6]

CROW, *Handboek aansprakelijkheid beheer openbare ruimte*, Publicatie 185, juni 2003, p. 24.

[7]

Rb. Breda, sector Kanton 23 april 2008, LJN BD0639.

Personenschade 2076.6.1

2076.6.1 Verwachtingen van de wegbeheerder

mr. M.D. Spruit, actueel t/m 01-07-2016

Bij de vraag of een wegbeheerder aansprakelijk is voor de gevolgen van een ongeval dat te wijten is aan een bepaalde verkeerssituatie zal op de voet van art. 6:174 BW dus allereerst moeten worden gezien of de desbetreffende verkeerssituatie voldeed aan de eisen die men in de gegeven omstandigheden mag stellen. Bij beantwoording van die vraag moet volgens de parlementaire geschiedenis aansluiting worden gezocht bij de criteria van het Kelderluik-arrest.^[1]

Aan de hand van de omstandigheden van het geval zal beoordeeld moeten worden 'of en in hoever aan iemand die een situatie in het leven roept welke voor anderen bij niet-inachtneming van de vereiste oplettendheid en voorzichtigheid gevaarlijk is, de eis kan worden gesteld dat hij rekening houdt met de mogelijkheid dat die oplettendheid en voorzichtigheid niet zullen worden betracht en met het oog daarop bepaalde veiligheidsmaatregelen neemt'.

De verwachting van de wegbeheerder wordt onder andere bepaald door de hoedanigheid van de weggebruiker.^[2] De wegbeheerder behoeft in beginsel geen rekening te houden met het gebruik van een bepaalde weg door verkeersdeelnemers die op de weg niet thuishoren. Zo hoeft de wegbeheerder op een asfaltweg niet te rekenen op skeeleraars, want deze zijn volgens de wet als voetganger aan te merken en behoren op de stoep te blijven.^[3] Bij een parkeerterrein, door middel van slagbomen voor

—

autoverkeer afgesloten, maar waarbij geen verbod gold voor personen en/of auto's om zich op het parkeerterrein te begeven, behoorde de gemeente in beginsel wel rekening te houden met de mogelijkheid dat van de bestrating op het parkeerterrein en dus ook van de daar aanwezige trottoirs, een ruimer gebruik gemaakt zou worden dan slechts door de personen die van of naar hun geparkeerde auto gaan. Dit gegeven maakt dat eventuele onregelmatigheden in het wegdek eerder een gebrek opleveren dan indien de weg uitsluitend bedoeld en toegankelijk was voor een beperkte groep van personen.^[4]

Een wegbeheerder hoeft geen rekening te houden met wegdeelnemers waarvoor de weg niet specifiek bedoeld is, zoals paardrijders.^[5]

Voor een automobilist levert een klein hoogteverschil in de weg normaal geen gevaar op. Voor een fietser kan ditzelfde hoogteverschil echter zeer gevaarlijk zijn. De wegbeheerder werd niet aansprakelijk bevonden voor een relatief kleine verdieping bij de aansluiting van een fietspad op een weg. Kwetsbare verkeersdeelnemers zoals racefietsers, die van het fietspad gebruik maken, moeten daarmee wel rekening houden.^[6]

De wegbeheerder diende bij een verzakte straatkolk die geen gevaar opleverde voor de gemiddelde weggebruiker, maar wel voor weggebruikers met relatief instabiele vervoermiddelen, zoals een invalidenvoertuig, wel rekening te houden met het gebruik van de weg door dergelijke kwetsbare verkeersdeelnemers.^[7]

Ook de aard van het object is van belang. Aan een grote doorgaande weg mogen hogere eisen worden gesteld dan aan een rustige weg in het buitengebied.

Een wegbeheerder dient de bij hem in beheer zijnde wegen zodanig in te richten dat het verkeer waarvoor de weg is opengesteld daarvan zonder gevaar gebruik kan maken. Uitgangspunt moet daarbij zijn het gebruik door de normale weggebruiker,^[8] dat is gebruik dat in overeenstemming is met de ter plaatse geldende verkeersregels. Indien normaal gebruik niet mogelijk is zonder dat daarbij schade wordt geleden, dient daarvoor te worden gewaarschuwd.^[9]

Weggebruikers zullen zich in het dagelijkse verkeer niet steeds gedragen op een wijze die als 'normaal' te bestempelen valt. Mensen rijden harder dan is toegestaan, halen in waar dat niet mag, gebruiken wegen die niet zijn opengesteld enzovoorts. In de jurisprudentie is bepaald dat een wegbeheerder er ook rekening mee moet houden dat weggebruikers "niet steeds de nodige voorzichtigheid en oplettendheid zullen betrachten."^[10]

Aan de hand van de jurisprudentie heeft Van der Helm gezichtspunten geformuleerd voor de beantwoording van de vraag met welke mate van (on)voorzichtigheid de wegbeheerder (in elk geval) rekening dient te houden.^[11]

De wegbeheerder dient *in elk geval* rekening te houden met normaal gebruik. Daarbinnen zal de wegbeheerder tot op zekere hoogte mogen vertrouwen op het gezond verstand van de weggebruikers. Dat gezond verstand kan uitsluitend worden aangesproken indien het gevaar (redelijkerwijs) kenbaar was. Zo kreeg de Hoge Raad te oordelen over de situatie waarbij een vrachtwagencombinatie op een B-weg was weggezaakt, gekanteld en in de sloot terecht was gekomen. De desbetreffende weg was opengesteld voor alle verkeer, terwijl er geen verkeersborden waren geplaatst die waarschuwden voor de mogelijkheid van verzakkingen of die anderszins erop duiden dat de weg ongeschikt was voor zwaar verkeer of de weg voor dergelijk verkeer gesloten verklaarden. De advocaat-generaal oordeelde dat de chauffeur ver beneden de redelijkerwijs als minimaal te verwachten voorzichtigheid bleef. Daarbij was van belang dat de vrachtwagencombinatie

in het oog springend te breed was voor de weg, terwijl twijfelachtig was of de weg wel geschikt was voor zwaar vrachtverkeer, elke oneffenheid in de weg of een versmalling onoplosbare problemen zou opleveren en bij de weg zelfs zonder oneffenheden of versmalling het risico van berijding onacceptabel groot was, omdat elke afwijking van de rechte/juiste koers de vrachtwagencombinatie in de sloot zou doen belanden. De Hoge Raad oordeelde dat aansprakelijkheid van de wegbeheerder niet kan worden aangenomen wanneer de omstandigheden meebrengen dat het ook voor de niet steeds oplettende en voorzichtige bestuurder aanstonds duidelijk moet zijn dat een weg voor het gebruik daarvan door een zware vrachtwagencombinatie — hoogstwaarschijnlijk — ongeschikt is.^[12] De kenbaarheid hoeft dus niet uit specifieke waarschuwingen te volgen.

Bekendheid met het gevaar op grond van eerder gebruik van de weg zal sneller leiden tot het oordeel dat onvoldoende voorzichtigheid in acht is genomen. Zo oordeelde het Hof Arnhem dat in het geval waarin de weggebruiker bekend was met de situatie ter plaatse, maar hij niettemin in een gat in de weg met een diepte van 10 tot 15 centimeter en een breedte van 10 tot 20 centimeter terecht kwam en daarbij de macht over het stuur verloor, dat gedrag van die weggebruiker zover ligt beneden de in het algemeen te vergen voorzichtigheid dat een wegbeheerder daarmee geen rekening behoeft te houden.^[13]

Zo behoeft een wegbeheerder ook geen rekening te houden met het gedrag van een automobilist die op een 'kennelijk tijdelijke en provisorische weg komende van de afrit van een brug, met een snelheid van tachtig kilometer per uur inrijdt op een onder aan die afrit gelegen, voor hem tijdig waarneembare plas van ongeveer zeventig meter lengte, welke over een lengte van ongeveer veertig meter de gehele breedte van de weg beslaat'.^[14] Een wegbeheerder zal met schending van de verkeersregels tot op zekere hoogte rekening dienen te houden. Met een bewuste, grove overtreding behoeft de wegbeheerder echter geen rekening te houden.

Voetnoten

[1]

Parl. Gesch. Boek 6, p. 755; HR 5 november 1965, *NJ* 1966, 136.

[2]

HR 17 november 2000, *NJ* 2001, 10.

[3]

Kantonrechter Zwolle 18 april 2006, *JA* 2006, 89.

[4]

Aldus oordeelde de Rb. Rotterdam in haar uitspraak van 20 februari 2013, *LJN* BZ3242 in de situatie dat een scootmobiel ten val kwam, beweerdelijk door verzakte en scheef liggende stoeptegels.

[5]

Rb. Dordrecht 25 april 2012, *LJN* BV2250.

[6]

Hof Leeuwarden 8 november 2006, *VR* 2008, 16; *JA* 2007, 9.

[7]

Rb. Middelburg 20 augustus 2003, *NJ* 2003, 734.

[8]

Zie aldus reeds HR 9 januari 1942, *NJ* 1942, 295, waar werd gesproken van de 'normale omzichtigheid'; Zie verder bijvoorbeeld Rb. Middelburg 7 september 1977, *VR* 1978, 31.

[9]

Zie bijvoorbeeld HR 20 maart 1992, *NJ* 1993, 547 en HR 24 december 1999, *NJ* 2000, 172.

[10]

Zie bijvoorbeeld Hof 's-Gravenhage 10 mei 2007, *RAV* 2007, 39, Rb. Maastricht 19 december 2007, *JA* 2008, 50, Rb. Leeuwarden, sector Kanton 21 september 2006, *LJN* AY8699, HR 20 maart 1992, *NJ* 1993, 547 en Rb. Leeuwarden 14 april 2004, *VR* 2005, 25; Rb. Rotterdam 9 juli 2003, *VR* 2005, 50 en Rb. 's-Gravenhage 18 juni 2003, *VR* 2004, 130.

[11]

J.J. van der Helm, *De verwachting van de wegbeheerder*, HR 26 september 2003, *Verkeersrecht* 2004, nr. 2, p. 33 e.v.

[12]

HR 26 september 2003, *NJ* 2003, 660. Na terugverwijzing naar het Hof Amsterdam, oordeelde het Hof dat de wegbeheerder in de betreffende situatie niet gehouden was tot het plaatsen van waarschuwborden of het nemen van maatregelen ter voorkoming van aan onvoorzichtig gebruik verbonden gevaar; Hof Amsterdam 3 januari 2008, *NJ* 2008, 303.

[13]

Hof Arnhem 14 april 1987, *VR* 1989, 42. Zie ook: Rb. Rotterdam 10 juli 1994, *VR* 1995, 165.

[14]

Aldus HR 10 april 1970, *VR* 1972, 27.

Personenschade 2076.6.2

2076.6.2 Verwachtingen van de weggebruiker

mr. M.D. Spruit, actueel t/m 01-07-2016

Het vereiste dat de beantwoording van de vraag of er sprake is van een gebrek afhankelijk is van 'de eisen die men in de gegeven omstandigheden' aan het wegdek en de wegwitruiming mag stellen, heeft ook een keerzijde. Een weggebruiker zal er bij zijn weggedrag rekening mee moeten houden dat wegen niet steeds in perfecte staat van onderhoud verkeren bijvoorbeeld wat betreft de stroefheid of gelijkmatigheid van het wegdek of de afwezigheid van het risico van aquaplaning, waarbij uiteraard de aard van de weg (snelweg, dorpsweggetje) een rol zal kunnen spelen.^[1] Zo werd de wegbeheerder niet aansprakelijk bevonden in de situatie dat een wielrenner in een landelijk gebied ten val raakte door een uitholling in het wegdek.^[2] Ook een wegdek met grote plasvorming vormt geen extreme situatie waarop automobilisten niet bedacht behoeven te zijn.^[3]

Als een weggebruiker van de bijzondere toestand van de weg op de hoogte is, mag van hem meer dan normale oplettendheid worden verwacht.

Wanneer een weggebruiker door een verkeersbord, haaiantanden aan de linkerkant van de weg en een goed zichtbare lantaarnpaal die precies in het midden van het wegdek van de T-splitsing schijnt, opmerkzaam wordt gemaakt op een situatie die mogelijk extra voorzichtigheid vergt, zijn dit voor de normaal oplettende weggebruiker in de gegeven omstandigheden, ook rekening houdend met de mogelijkheid dat niet altijd de nodige voorzichtigheid in acht wordt genomen, voldoende aanwijzingen voor een komende wijziging in de wegsituatie.^[4]

Voor een gemeente geldt verder geen waarschuwingsplicht in de situatie dat een weg door de duinen loopt, omdat een weggebruiker zijn of haar weggedrag daarop kan en moet aanpassen daar het een feit van algemene bekendheid is dat op dat soort wegen zand op het wegdek terecht kan komen.^[5] Datzelfde geldt voor de situatie waarbij de benadeelde te laat heeft gezien dat een wegverbreding ophield waardoor hij in de berm terecht kwam. Een niveauverschil tussen wegdek en berm is niet

ongebruikelijk en verliep in dit geval geleidelijk. Het begin en einde van de bredere strook voor fietsers was bij inachtneming van de in het algemeen te vergen oplettenheid goed waarneembaar.^[6]

Voetnoten

[1]

Zie aldus Parl. Gesch. Invoering Boek 6, p. 1394.

[2]

Rb. Groningen 1 juni 2005, *LJN AZ2340*.

[3]

Rb. Leeuwarden 14 april 2004, *LJN AU1604*.

[4]

Hof 's-Hertogenbosch 6 november 2012, *LJN BY2826*.

[5]

Rb. 's-Gravenhage 29 januari 2013, *LJN BY2552*.

[6]

Rb. Zeeland-West-Brabant 9 juli 2015, *VR 2016*, 15.

Personenschade 2076.6.3

2076.6.3 De eisen waaraan de opstal moet voldoen

mr. M.D. Spruit, actueel t/m 01-07-2016

In de Parlementaire Geschiedenis is de vrees voor een al te ver gaande aansprakelijkheid van de overheid besproken. Daarbij is een beperkte opvatting van het begrip gebrek aan de orde geweest. Naar aanleiding daarvan wees de minister op het vereiste dat de weg moet voldoen aan de eisen die men daaraan in de gegeven omstandigheden mag stellen en het gegeven dat aansprakelijkheid ontbreekt indien de weg weliswaar niet aan die eisen voldoet, maar het overheidslichaam ook bij bekendheid met het daardoor ontstane gevaar niet op grond van art. 6:162 BW zou kunnen worden aangesproken. Een en ander houdt in dat 'geen aansprakelijkheid bestaat als de weg in een staat van onderhoud verkeert, die niet ligt beneden het niveau dat voor een weg als waarom het gaat van het betreffende overheidslichaam kan worden geëist'.^[1]

Uit de Parlementaire Geschiedenis volgt dat het antwoord op de vraag of een weg in een staat van onderhoud verkeerde als van het tot schadevergoeding aangesproken overheidslichaam kon worden geëist, mede zal worden bepaald door de financiële armslag die dat overheidslichaam had. Dit houdt niet in dat het onderhoudsniveau bij gebreke aan financiële mogelijkheden beneden een aanvaardbaar peil zal mogen dalen of dat men bekende gevaarlijke situaties zal mogen laten voortbestaan, maar wel dat de weggebruikers bij de door hen in acht te nemen voorzichtigheid er rekening mee zullen moeten houden dat wegen niet steeds in perfecte staat verkeren.^[2] Dat enkele trottoirtegels nabij een bushalte zijn verzakt, betekent nog niet dat het trottoir verkeert beneden het niveau dat voor een bushalte in redelijkheid kan worden geëist.^[3] Ook het ontbreken van vier stoeptegels in een fietspad leverde, gelet op de omstandigheden van het geval, geen aansprakelijkheid van de wegbeheerder op. De zorgplicht van een overheidslichaam gaat niet zo ver, dat zij onmogelijk dient te maken dat de situatie ontstaat

dat er vier tegels ontbreken of dat zij alle wegen in haar beheer zo intensief dient te inspecteren dat zij een dergelijke situatie altijd onmiddellijk na het ontstaan daarvan te weten komt.^[4] Bij uitstekende putdeksels van circa 5,5 centimeter aan één zijde en 13 centimeter aan de andere zijde alsook verzakkingen in de weg met een hoogteverschil van circa 10 centimeter ten opzichte van het gemiddelde wegniveau ter plaatse, werd de wegbeheerder wel aansprakelijk bevonden.^[5]

In de uitspraak die leidde tot het arrest van de Hoge Raad van 9 juni 2006^[6] is door Rechtbank en Hof nog eens herhaald dat indien de gemeente als wegbeheerder constateert dat er een gevaarlijke verkeerssituatie bestaat, van haar wordt verlangd dat zij deze zo spoedig als redelijkerwijs mogelijk verbetert, waarbij zij rekening mag houden met de haar ter beschikking staande middelen en de mate van prioriteit ten opzichte van andere gevaarlijke situaties. In die zaak ging het om een tunneltracé binnen de bebouwde kom van Amsterdam waar de eisende partij op 2 november 1996 een eenzijdig ongeval overkwam, waarbij hij, zo werd in rechte aangenomen, 60 km per uur reed waar 50 km per uur de maximumsnelheid was. Op het bewuste tracé hadden zich in de voorafgaande zes jaar zeven eenzijdige ongevallen met een vergelijkbare toedracht voorgedaan. De gemeente had in maart 1996 besloten het tunneltracé aan te pakken en heeft daar korte tijd na het bewuste ongeval een aanvang mee gemaakt.

Op het eerste gezicht lijkt het feit dat zich meerdere vergelijkbare ongevallen op het tunneltracé hebben voorgedaan alsook het feit dat de gemeente had beslist de wegsituatie te wijzigen, te wijzen op het bestaan van een kennelijk gevaarlijke situatie, met relevant gevaar voor (ernstig) letsel. Toch wordt geen aansprakelijkheid van de wegbeheerder aangenomen. Uitgangspunt bij die beslissing is geweest dat het aan de gemeente bekende gevaar uitsluitend het 'snelheidsprobleem' op het tunneltracé betrof en dat de eisende partij 60 km per uur reed. Waar de eiser niet met een te hoge snelheid, althans niet met een snelheid waarop het tracé niet berekend was, heeft gereden, deed vervolgens niet meer ter zake wanneer de gemeente precies op de hoogte was van het snelheidsprobleem. Bij de bespreking van dit arrest merkt Teuben op dat de aldus gevolgde redenering doet denken aan het spiegelbeeld van de omkeringsregel: voor het aannemen van aansprakelijkheid wegens onrechtmatige gevaarstelling lijkt geen plaats indien een ander gevaar door de gemeente in het leven is geroepen dan kennelijk de oorzaak is geweest van het ongeval.^[7]

Overigens hadden de overwegingen van de Rechtbank en het Hof in deze zaak betrekking op art. 6:162 BW. A-G Spier stelt in de conclusie voorafgaand aan het betreffende arrest aan de orde dat blijkens de Parlementaire Geschiedenis van art. 6:174 BW de wegbeheerder zich kan disculperen met een beroep op beperkte financiële middelen en andere prioriteiten, maar dat een dergelijk verweer bij de gewone gevaarstellingsleer ex art. 6:162 BW niet kan worden gevoerd. Dit uitgangspunt was in cassatie niet bestreden, zodat de Hoge Raad zich daarover niet heeft uitgelaten. Teuben merkt op dat het uitgangspunt van het Hof niet verkeerd is wanneer dat wordt gezien in het kader van het Kelderluik-criterium van 'de mate van bezwaarlijkheid van te nemen veiligheidsmaatregelen'.

Novakovski onderzocht de verhouding tussen art. 6:162 BW en art. 6:174 BW en kwam tot de conclusie dat in gevallen waarin zowel art. 6:162 BW als art. 6:174 BW van toepassing kunnen zijn — dit zal veelal het geval zijn bij aan de wegbeheerder bekende gevaren — voor de vaststelling van de aansprakelijkheid van de wegbeheerder het niet uitmaakt op welk artikel de gelaedeerde zijn vordering tot schadevergoeding grondt. Zowel de zorgplicht als het gebrek worden in het licht van de Kelderluik-criteria gezien, zodat de materiële beoordelingsmaatstaven niet of nauwelijks van elkaar verschillen.^[8] In andere zin oordeelt Broeren, maar dan in het kader van toepasselijkheid van de omkeringsregel.^[9]

Uit het voorgaande volgt wel dat de invulling van de norm van art. 6:174 BW deels geschiedt aan de

hand van de criteria die zijn ontwikkeld in het kader van art. 6:162 BW. Met het arrest van 17 december 2010 over de dijkdoorbraak in Wilnis, waarbij een dijk onder het begrip 'opstal' werd geschaard, heeft de Hoge Raad duidelijk gemaakt aan de hand van welke factoren de aansprakelijkheid van de bezitter van de opstal ex art. 6:174 BW moet worden beoordeeld.^[10] De gezichtspunten begrenzen de aansprakelijkheid op grond van art. 6:174 BW, zoals de Hoge Raad zelf ook benadrukt.

De Hoge Raad stelt voorop dat de beoordeling van de gebrekkigheid van een opstal afhangt van verschillende omstandigheden^[11], waaronder:

- de aard van de opstal,
- de functie (het gebruik) van de opstal,
- de fysieke toestand van de opstal ten tijde van de verwezenlijking van het gevaar,
- het van de opstal te verwachten gebruik door derden
- de grootte van de kans op verwezenlijking van het aan de opstal verbonden gevaar,
- de mogelijkheid en bezwaarlijkheid van de te nemen veiligheidsmaatregelen,
- de naar objectieve maatstaven te beoordelen kenbaarheid van het gebrek en het daaraan verbonden gevaar,
- de toenmalige stand van de wetenschap en de techniek.

Als de aansprakelijkheid op het overheidslichaam rust, komt mede betekenis toe aan:

- de haar toekomstige beleidsvrijheid,
- de ter beschikking staande financiële middelen.

Bij het antwoord op de vraag of de opstal voldoet aan de eisen die men daaraan in de gegeven omstandigheden mag stellen, komt het derhalve aan op de — naar objectieve maatstaven te beantwoorden — vraag of de opstal, gelet op het te verwachten gebruik of de bestemming daarvan, met het oog op voorkomen van gevaar voor personen en zaken deugdelijk is, waarbij ook van belang is hoe groot de kans op verwezenlijking van het gevaar is en welke onderhouds- en veiligheidsmaatregelen mogelijk en redelijkerwijs te vergen zijn.^[12]

Niet alle genoemde gezichtspunten zijn nieuw. Wel nieuw is dat de – naar objectieve maatstaven te beoordelen – kenbaarheid van het gebrek en het daaraan verbonden gevaar mede bepalend zijn bij de beoordeling van de gebrekkigheid van een opstal, waarbij ook de stand van de wetenschap en de techniek ten tijde van de schadeveroorzakende gebeurtenis een rol spelen. De uitspraak maakt daarmee een onderscheid tussen subjectieve en objectieve bekendheid. Art. 6:174 BW abstraheert in beginsel slechts van feitelijke bekendheid van bij de opstalbezitter met het gebrek (subjectieve bekendheid). De objectieve bekendheid (kon de opstalbezitter naar de toenmalige stand van de wetenschap en de techniek weten van het gebrek?) speelt wel een rol bij de beoordeling van de vraag of de opstal al dan niet als gebrekkig moet worden aangemerkt. Dit gezichtspunt kan er, in de afweging met de andere relevante gezichtspunten, toe leiden dat de bezitter van de opstal niet aansprakelijk is, ook al is de opstal evident gebrekkig.^[13]

In het genoemde Wilnis-arrest wordt afzonderlijk aandacht besteed aan de beperking van overheidsaansprakelijkheid. Nadat de Hoge Raad in dit arrest in het algemeen heeft overwogen dat bij de begrenzing van die aansprakelijkheid betekenis kan toekomen aan de bezwaarlijkheid van het nemen van veiligheidsmaatregelen, volgde de overweging waarin bij die begrenzing mede van betekenis is “de hem toekomstige beleidsvrijheid en ter beschikking staande financiële middelen”. Inmiddels heeft de Hoge Raad zich nader uitgelaten over dit laatste aspect.

Indien een aangesproken overheidslichaam zich als verweer er (mede) op beroept dat de financiële middelen in een specifieke situatie te beperkt waren om de vereiste maatregelen te treffen, dient het overheidslichaam dat verweer wel voldoende te onderbouwen, omdat het hierbij gaat om feiten en omstandigheden die in zijn domein liggen. De enkele stelling van het overheidslichaam dat de financiële middelen ontoereikend waren, zal in de regel niet volstaan.^[14]

Voetnoten

[1]

Parl. Gesch. Invoering Boek 6, p. 1394.

[2]

Aldus werd reeds beslist in HR 9 januari 1942, *NJ* 1942, 295.

[3]

Aldus Hof Amsterdam 22 juli 1999, *VR* 2000, 73. In vergelijkbare zin: Rb. Rotterdam 10 juni 1994, *VR* 1995, 165 en Hof 's-Gravenhage 4 april 1986, *VR* 1987, 41. Zie verder onder andere Rb. Zwolle 8 november 2000, *VR* 2002, 39; Kantonrechter Helmond 26 februari 1999, *VR* 1999, 186; Kantonrechter Amsterdam 26 november 1998, *VR* 1999, 104; Rb. Amsterdam 11 januari 1995, *VR* 1995, 168; Rb. Amsterdam 23 november 1994, *VR* 1995, 167; Rb. Amsterdam 10 juni 1994, *VR* 1995, 165 en Rb. Amsterdam 24 augustus 1994, *VR* 1995, 166.

[4]

Rb. Rotterdam 24 maart 2004, *VR* 2005, 36.

[5]

Zie onder meer Rb. Zwolle 8 november 2000, *VR* 2002, 39; Rb. Amsterdam 22 juli 1998, *VR* 1999, 70 respectievelijk Rb. Rotterdam 11 februari 1999, *VR* 2000, 97.

[6]

HR 9 juni 2006, *RvdW* 2006, 597, *JOL* 2006, 355.

[7]

K. Teuben, *Aansprakelijkheid van de wegbeheerder*, HR 9 juni 2006, *JOL* 2006, 355, *Maandblad voor Vermogensrecht* 2006, nr. 10, pag. 174 e.v.

[8]

T. Novakovski, *De invloed van de Kelderluik-criteria op de aansprakelijkheid van de wegbeheerder ex art. 6:162 BW en 6:174 BW, Overheid en Aansprakelijkheid*, 2006, nr. 4, pag. 106 e.v.

[9]

N. Broeren, *De omkeringsregel en de risicoaansprakelijkheid van de wegbeheerder*, *Bedrijfsjuridische berichten* 2009, nr. 10, pag. 101 e.v.

[10]

HR 17 december 2010, *NJ* 2012, 155. Dit arrest is van uitgebreid commentaar voorzien door onder meer: S.D. Lindenberg, 'Opstalaansprakelijkheid bij dijkdoorbraak', *AA* 2011, pag. 208-213; A. Morssinkhof & E. Leopold, 'Inkadering van opstalaansprakelijkheid na arrest dijkdoorbraak Wilnis; relevantie voor de rechtspraak', *Risicobewust* 2012, pag. 8-11; B.P.M. van Ravels, 'Kroniek schadevergoeding', *Nederlands Tijdschrift voor Bestuursrecht* 2011,14, pag. 97-111; A.J.J.G. Schijns, 'De betekenis van het arrest over de dijkdoorbraak bij Wilnis voor de wegbeheerderpraktijk', *Overheid en Aansprakelijkheid* 2012, afl. 1, pag. 33-39; F. Oldenhuis, 'Hoge Raad zet in Wilniszaak rem op te ruime risicoaansprakelijkheid', *NJB* 2011,567; D.N.R. Wegerif, 'Aansprakelijkheid van een dijkbeheerder', *NTBR* 2011,34; F.T. Oldenhuis en A. Kolder, 'Kroniek kwalitatieve aansprakelijkheid voor personen en zaken', *AV&S* 2012, 3.

[11]

Alhoewel de opsomming uitgebreid is, suggereert de formulering van de Hoge Raad dat de opsomming niet-limitatief is.

[12]

Hof Arnhem-Leeuwarden 26 januari 2016, ECLI:NL:GHARL:2016:498, Hof 's-Hertogenbosch 1 december 2015,

[13]

A.J.J.G. Schijns, 'De betekenis van het arrest over de dijkdoorbraak bij Wilnis voor de wegbeheerderpraktijk', *Overheid en Aansprakelijkheid*, maart 2012, afl. 1, pag. 35 en 38. Zie ook Hof 's-Hertogenbosch 11 oktober 2012, *LJN BX0387*.

[14]

HR 4 april 2014, ECLI:NL:HR:2014:831.

Personenschade 2076.6.4

2076.6.4 Nationale en internationale richtlijnen en aanbevelingen

mr. M.D. Spruit, actueel t/m 01-07-2016

Een belangrijk richtsnoer voor de beoordeling van de vraag of een weg gebrekkig is, zijn de verschillende nationale en internationale richtlijnen en aanbevelingen omtrent de inrichting en het onderhoud van wegen en bermen.^[1]

Met name de richtlijnen en aanbevelingen van het Centrum voor Regelgeving in de grond-, water-, en wegenbouw en verkeerstechniek (CROW), vormen een belangrijke toets voor de vraag of de weg aan de eisen voldoet die daaraan mogen worden gesteld. CROW is een non-profit organisatie voor overheden en het bedrijfsleven dat zich profileert als een gerenommeerd en onafhankelijk kennisplatform en netwerkorganisatie voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. Door het CROW worden actuele overzichten verstrekt van onder meer de onderhoudsrichtlijnen van de wegbeheerder, uitgesplitst naar de diverse wegvoorzieningen.^[2] Op de website van CROW valt na te gaan welke uitgaven het kenniscentrum allemaal heeft doen uitgaan, met betrekking tot de infrastructuur, het onderhoud, verbetering van de verkeersveiligheid alsook de methodiek en de randvoorwaarden waaronder inspecties dienen te worden uitgevoerd alsmede met betrekking tot de methodiek, toegesneden op het gebruik van de inspectievakken.^[3] Het doel en de inhoud van de CROW-richtlijnen (inzake wegbeheer) is primair gericht op een vakkundige beoordeling van de technische staat van de weg en een systematische planning en begroting ten aanzien van het benodigde onderhoud. Derhalve niet zozeer op de mate van veiligheid die gebruikers van een weg soms verwachten. De specifieke inhoud van de verschillende CROW-richtlijnen verschilt: het kan gaan om kwalificeringen als 'licht', 'matig' en 'ernstig' en omvangklassen van 'zeer gering' tot 'groot'. Het kan daarnaast gaan om specifieke voorschriften of minder strikte aanbevelingen. De specifieke inhoud en strekking van een in het geding zijnde CROW-norm zijn bepalend voor de vraag welk belang aan de bewuste CROW-richtlijn toekomt bij de beoordeling van de eventuele aansprakelijkheid van de wegbeheerder.

Over de status van de CROW-richtlijnen is inmiddels een aantal rechterlijke uitspraken verschenen. De Rechtbank 's-Gravenhage oordeelde over de principiële vraag of een weggebruiker wel rechten kan ontlenen aan een CROW-richtlijn (het relativiteitsvereiste). Deze Rechtbank oordeelde dat de individuele weggebruiker niet moet worden beschouwd als een derde belanghebbende, maar als persoon wiens belang, een veilige weg, door het niet (voldoende) naleven van deze richtlijn rechtstreeks wordt geschaad. Gelet op het doel en de strekking van de in het geding zijnde richtlijn^[4] biedt de richtlijn een handvat om te beoordelen of een weg voldoet aan de eisen waaraan een weg moet voldoen en wat van de wegbeheerder verwacht mag worden.^[5] Ook de Rechtbank Leeuwarden

hanteert de (inhoud van de) richtlijnen als factor bij de beoordeling van de te nemen veiligheidsmaatregelen.^[6] De Rechtbank Zwolle-Lelystad oordeelde anders, namelijk dat de in het geding zijnde CROW-publicatie slechts de status van 'aanbeveling' had.^[7] De Rechtbank Rotterdam zocht bij de beoordeling van de vraag welke hoogteverschillen tussen stelconplaten nog acceptabel zijn, aansluiting bij de norm in het 'Handboek visuele inspectie' van het CROW en nam die norm als maatstaf.^[8] Het Gerechtshof 's-Hertogenbosch oordeelde daarentegen de in het geding zijnde CROW-regels niet bindend en ook te weinig concreet om een verplichting van de gemeente tot nadere maatregelen uit af te leiden.^[9]

De richtlijnen hebben geen wettelijke status, maar vormen dus wel een factor van betekenis. Afwijking van de richtlijnen betekent niet automatisch dat de wegbeheerder aansprakelijk is.^[10] Anderzijds is niet gezegd dat wanneer een toepasselijke richtlijn wel is nageleefd, de wegbeheerder niet aansprakelijk is. Een wegbeheerder moet immers met alle concrete feiten en omstandigheden rekening houden.

Oskam en Overes bespreken de tot medio 2015 verschenen uitspraken ter beoordeling van de juridische status van de CROW-richtlijnen.^[11] Zij komen na een analyse van de verschenen uitspraken tot de conclusie dat de hoofdlijn in de rechtspraak lijkt te zijn dat de rechter aan het al dan niet voldaan zijn aan een CROW-richtlijn betekenis toekomt, maar niet per definitie in beslissende zin. De Rechtbank Limburg omschrijft het waarom. De normen die door CROW worden gehanteerd hebben geen wettelijke basis — het staat een rechter dan ook niet vrij ambtshalve de CROW-richtlijnen bij zijn oordeel te betrekken — en houden geen wettelijke verplichting in. Het instituut (CROW) dat de richtlijnen opstelt, heeft slechts een ondersteunende en adviserende functie en geen wettelijk normerende. Dat wil echter niet zeggen dat aan die normen geen enkel belang toekomt. Zij kunnen wel een rol spelen als deelaspect, naast of ter invulling van de andere zogenaamde kelderluikcriteria. Een beslissende betekenis kan aan de CROW-richtlijnen niet worden toegekend.^[12] De CROW-richtlijnen als factor van betekenis, waarbij ook andere omstandigheden blijven meewegen.^[13] De aansprakelijkheidsvraag wordt met andere woorden niet beoordeeld met een toets of voldaan is aan de CROW-richtlijnen. Afwijking van de richtlijnen betekent niet automatisch dat de wegbeheerder aansprakelijk is.^[14] Anderzijds is niet gezegd dat wanneer een toepasselijke richtlijn wel is nageleefd, de wegbeheerder niet aansprakelijk is. Een wegbeheerder moet immers met alle concrete feiten en omstandigheden rekening houden.

Voetnoten

[1]

Zie voor een uitgebreide bespreking L. Bier, 'Verkeers- en veiligheidsnormen voor wegeninfrastructuur' in: C.C. van Dam e.a. (red.), 'Aansprakelijkheid van de Wegbeheerder', Den Haag: ANWB 2013, pag. 48 e.v.

[2]

Zie CROW, *Handboek aansprakelijkheid beheer openbare ruimte*, Publicatie 185, juni 2003.

[3]

Deze opsomming is niet limitatief. Zie voor een actueel overzicht van de publicaties: www.crow.nl/publicaties.

[4]

Een richtlijn met tabellen over niveauverschillen in de wegverharding met kwalificaties als licht, matig of ernstig.

[5]

Rb. 's-Gravenhage 24 juni 2009, LJN BJ2494. In vergelijkbare zin over dezelfde richtlijn: Rb. Amsterdam 15 april 2009, JA 2009, 107.

[6]

Rb. Leeuwarden 7 december 2005, LJN AY8681.

[7]

Rb. Zwolle-Lelystad 26 augustus 2009, LJN BK3775. Het ging in deze zaak om de CROW-publicatie 'eenheid in rotondes' waarin aanbevolen hoogteverschillen tussen middenstuk en rijbanen worden genoemd; met betrekking tot de veiligheid worden in de publicatie geen uitspraken gedaan.

[8]

Rb. Rotterdam 22 februari 2012, LJN BV6621.

[9]

Hof 's-Hertogenbosch 6 november 2012, LJN BY2826.

[10]

Zie HR 9 januari 1981, NJ 1981, 227.

[11]

P. Oskam & J.S. Overes, 'De juridische status en het gebruik van CROW-richtlijnen bij wegbeheerdersaansprakelijkheidszaken', VR 2015/60.

[12]

Rb, Limburg 10 februari 2015, ECLI:NL:RBLIM:2015:1179.

[13]

Zie bijvoorbeeld Rb. 's-Gravenhage 24 juni 2009, ECLI:NL:RBSGR:2009:BJ2494 en Rb, Amsterdam 15 april 2009, ECLI:NL:RBAMS:2009:BI4186.

[14]

Zie HR 9 januari 1981, NJ 1981, 227.

Personenschade 2076.6.5

2076.6.5 Zoab

mr. M.D. Spruit, actueel t/m 01-07-2016

Indien een wegdek glad wordt ten gevolge van ijzel brengt dat niet met zich dat er daardoor sprake is van een gebrekkig wegdek zoals bedoeld in art. 6:174 BW. Dat wordt niet anders indien er sprake is van een Zoab-wegdek. Ook al wordt een Zoab-wegdek eerder glad bij ijzel dan het zogeheten Dab- (dicht asfalt beton)wegdek en is ijzel daarop moeilijker te bestrijden, dan nog wordt het wegdek daardoor niet gebrekkig. Aan Zoab is geen ander gevaar verbonden dan het algemeen bekende gevaar van ijzel op de rijweg, dat noopt tot het aannemen van een bijzondere zorg- of waarschuwingsplicht ten aanzien van de veiligheid van de weggebruiker.^[1]

De wegbeheerder werd ook niet aansprakelijk bevonden wegens het niet (tijdig) pekelen van wegdek waarop ijzel ligt.^[2] Op de wegbeheerder rust geen algemene waarschuwingsplicht ten aanzien van niet gestrooide wegen bij winters weer. Of deze plicht desondanks op de wegbeheerder rust, hangt af van de mate van waarschijnlijkheid waarmee de niet-inachtneming van de vereiste oplettendheid en voorzichtigheid kan worden verwacht, de hoegrootheid van de kans dat daaruit ongevallen ontstaan, de ernst die de gevolgen daarvan kunnen hebben en de mate van bezwaarlijkheid van de te nemen veiligheidsmaatregelen. Hierbij wordt uitgegaan van hetgeen van de normale mens onder normale omstandigheden mag worden verwacht. Voor evident gevaar hoeft men niet gewaarschuwd te worden.^[3] Wordt er wel gestrooid, dan is de wegbeheerder aansprakelijk indien (door haar werknemer) verzuimd is een weggedeelte — in casu het laatste deel van een busbaan — te strooien.^[4]

Voetnoten

[1]

HR 3 mei 2002, *VR* 2003, 6; zie over dit arrest T.A. Hekster, "Vreemde voorwerpen op de weg: de aansprakelijkheid van de wegbeheerder ex art. 6:174 BW", *VR* 2003, 1, p. 4 e.v. Zie eerder, in verschillende zin, E.J. Wervelman, *VR* 1997, 324–325 met reactie van A. van der Luit, *VR* 1998, 378. Zie ook Kantonrechter Utrecht 18 februari 1998, *VR* 1998, 109.

[2]

Kantonrechter Rotterdam 2 maart 2005, *VR* 2006, 11.

[3]

HR 26 september 2003, *NJ* 2003,660 en Rechtbank Zutphen 26 oktober 2011, *NJF* 2011,508.

[4]

Hof Amsterdam 31 maart 2005, *VR* 2006, 109.

Personenschade 2076.6.6

2076.6.6 Vreemde voorwerpen op de weg

mr. M.D. Spruit, actueel t/m 01-07-2016

Een vreemd voorwerp dat geen deel uitmaakt van het wegdek behoort niet tot de weg als zodanig en kan de weg niet gebrekkig maken in de zin van art. 6:174 BW. Dat op een weg die voldoet aan de daaraan te stellen eisen een vreemd voorwerp ligt dat voor het verkeer gevaarlijk is, doet niets af aan het feit dat het daaronder gelegen wegdek in orde is. Art. 6:174 BW behelst geen overheidsgarantie van voortdurende afwezigheid van voorwerpen op de openbare weg. Wanneer zich op het wegdek een autoband of olie bevindt dan wel bladeren, moet de aansprakelijkheid van de wegbeheerder niet worden beoordeeld aan de hand van art. 6:174 BW, maar aan de hand van art. 6:162 BW. Vgl. Rb. Utrecht 1 november 2006, *LJN* AZ1716, Hof 's-Hertogenbosch 6 december 2005, *NJF* 2006, 190, HR 3 mei 2002, *VR* 2003, 6; Kantonrechter Tilburg 14 september 1995, *VR* 1996, 141; Rb. Groningen 17 februari 1995, *VR* 1995, 164; Kantonrechter 's-Gravenhage 14 oktober 1993, *VR* 1994, 156; Kantonrechter 's-Gravenhage 13 oktober 1993, *VR* 1994, 155 en Rb. 's-Gravenhage 20 april 1994, *VR* 1994, 154. Zie verder T.A. Hekster, 'Vreemde voorwerpen op de weg: de aansprakelijkheid van de wegbeheerder ex art. 6:174 BW', *VR* 2003, 1, p. 4 e.v. Aansprakelijkheid op grond van art. 6:174 BW bestaat wel indien het ongeval mede het gevolg is geweest van de slechte onderhoudstoestand van de weg.^[1]

Wanneer er een nauw verband van het vreemde voorwerp met wegonderhoud en/of (de situatie van) de weg ter plaatse bestaat, kan zulks wel leiden tot aansprakelijkheid ex art. 6:174 BW. Zo is in de rechtspraak aangenomen dat van een zodanig nauw verband in elk geval sprake is bij de aanwezigheid op de weg van losliggend split, wegklinkers, delen van wegafscheidingen, putdeksels, omgevallen bomen of zware takken die voor het verkeer gevaar opleveren (en dus leiden tot een gebrekkige weg vanwege de aanwezigheid ervan) en bitumen.^[2] Het gaat hierbij steeds om voorwerpen die onder de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder vallen. Het lijkt hierbij niet zozeer te gaan om de aanwezigheid van een vreemd voorwerp, maar meer om de abnormale plaats op de weg. Niet gezegd kan worden dat de voorwerpen in het geheel niet op of rond de weg thuishoren, maar de "onderdelen" van de weg zijn op een verkeerde plaats terechtgekomen, zoals de wegklinker

die is losgeraakt en op het wegdek is gekomen, waardoor het een obstakel is geworden. Bij voorwerpen die niet op of rond de weg thuishoren is steeds geoordeeld dat onvoldoende verband bestaat met de weg en dat er derhalve geen sprake is van een gebrek aan de weg. Dit is bijvoorbeeld beslist bij olie op de weg, autobanden, uitlaten, glasscherven, spijkers, bananenschillen, grote hoeveelheden water, ijzel en willekeurige voorwerpen die door weggebruikers zijn verloren, onverschillig of het gaat om de lading of onderdelen van motorvoertuigen.^[3]

Voetnoten

[\[1\]](#)

Hof 's-Hertogenbosch 6 december 2005, *NJF* 2006, 190.

[\[2\]](#)

Vgl. Rb. Amsterdam 22 juli 1998, *VR* 1999, 70; HR 6 september 1996, *NJ* 1998, 415, *VR* 1997, 14; Rb. Zwolle 8 november 2000, *Prg.* 2001, 5609; Rb. Amsterdam 22 juli 1998, *VR* 1999, 70; Kantonrechter 's-Gravenhage 14 oktober 1993, *VR* 1994, 156 en Kantonrechter Tilburg 14 september 1995, *VR* 1996, 141.

[\[3\]](#)

Kantonrechter Gorinchem 27 augustus 2001, *Prg.* 2001, 5748 en Kantonrechter Tilburg 14 september 1995, *VR* 1996, 141.

Personenschade 2076.6.7

2076.6.7 Waarschuwingen en beveiliging

mr. M.D. Spruit, actueel t/m 01-07-2016

De wegbeheerder dient onveilige verkeerssituaties deugdelijk te beveiligen, bijvoorbeeld door te waarschuwen. Een dergelijke verplichting vloeit ook voort uit art. 6:162 BW.

Wegen moeten worden onderhouden. Gedurende dit onderhoud zal de weg — of dat deel dat nog voor het verkeer is opengesteld — mogelijk niet in optimale staat verkeren. Wanneer voor de gevaren als wegversmalling, opspattende steentjes en dergelijke maar voldoende deugdelijk is gewaarschuwd, zal de benadeelde geen beroep op art. 6:174 BW toekomen. Het plaatsen van waarschuwingsborden kan voorkomen dat een weg als gebrekkig wordt aangemerkt.^[1]

Het enkele feit overigens dat na een ongeval alsnog maatregelen door een wegbeheerder zijn getroffen, leidt niet tot de conclusie dat dus de zorgplicht is geschonden, nu voor de vraag of de wegbeheerder zijn zorgplicht heeft geschonden niet het subjectieve inzicht van de wegbeheerder beslissend is, maar de naar objectieve maatstaven te beantwoorden vraag of maatregelen moesten worden getroffen.^[2]

Of een bebakening en waarschuwing (on)voldoende veiligheid bieden, is afhankelijk van de mate waarin de richtlijnen voor werk in uitvoering op autosnelwegen zijn nageleefd, het te verwachten gedrag van weggebruikers, de verkeersomstandigheden ter plaatse alsmede de aard en de frequentie van het verkeer dat van de weg gebruikmaakt.^[3] Het enkele feit dat geen waarschuwing is aangebracht daar waar het wel wenselijk was, bestempelt de weg nog niet tot een weg die 'niet voldoet aan de eisen die men daaraan in de gegeven omstandigheden mag stellen'.^[4] Een waarschuwing voor mogelijk onvoorzichtige weggebruikers kan wel op zijn plaats zijn, ook al kan niet gesproken worden van een gebrek in de weg in de zin van art. 6:174 BW. Wat betreft het te

verwachten gedrag van weggebruikers; de wegbeheerder zal verkeerstekens en bebakening zo moeten plaatsen, dat ook verkeer dat enigszins harder rijdt dan ter plaatse is toegestaan en minder oplettend is dan vereist, voldoende wordt gewaarschuwd en ook tijdig opdat de weggebruiker de gelegenheid heeft om zich aan de (gewijzigde) omstandigheden aan te passen.^[5]

Zo legde een gemeente op een busbaan een bussluis aan, die zo was geconstrueerd dat personenauto's met een smalle wielbasis in een gat terechtkwamen als ze van de busbaan gebruik zouden maken. Dat lot trof binnen een jaar een groot aantal auto's. De Hoge Raad overwoog dat wanneer de gemeente ter fysieke ondersteuning van verkeersmaatregelen een weg zodanig inricht dat deze zonder beveiligingsmaatregelen gevaar oplevert voor personen of zaken, zij door deugdelijke beveiligingsmaatregelen, zoals waarschuwingen, ervoor zorg behoort te dragen dat de veiligheid van personen en zaken voldoende gewaarborgd blijft, waarbij de gemeente mede in aanmerking heeft te nemen dat niet alle verkeersdeelnemers steeds de nodige voorzichtigheid en oplettendheid zullen betrachten. Indien de veiligheid niet voldoende kan worden gewaarborgd, dient de gemeente van een zodanige inrichting van de weg af te zien.^[6]

Het gegeven dat een groot aantal verkeersongevallen op een bepaalde locatie plaatsvinden, maakt dat er *kennelijk* sprake is van een gevaarlijke situatie, die zonder het treffen van veiligheidsmaatregelen leidt tot aansprakelijkheid van de wegbeheerder.^[7]

Ook verkeersdrempels dienen middels markering voldoende zichtbaar te zijn. Is daarvan sprake, dan voldoet de weg aan de daaraan te stellen eisen.

Het enkele feit dat het zicht op een kruising beperkt wordt door een reclamebord maakt dat nog niet tot een abnormaal gevaarlijke situatie waarop men niet bedacht hoeft te zijn en maakt de gemeente nog niet aansprakelijk voor een ongeval. Niet elke beperking van het zicht zonder daarvoor te waarschuwen, kan worden bestempeld als het in gevaar brengen van personen of zaken.^[8]

Een waarschuwing zal voldoende specifiek moeten zijn en moeten waarschuwen voor het concrete gevaar;^[9] borden met teksten 'verkeerssituatie gewijzigd' is voor weggebruikers die ter plaatse niet goed bekend zijn een onvoldoende specifieke waarschuwing voor een bepaald gevaar zoals het gevaar van de aanwezigheid van een bussluis. Borden met een gebod tot het volgen van een bepaalde rijrichting die op het bord is aangegeven en een onderbord met de tekst 'uitgezonderd lijnbussen' en een pictogram met de tekst 'bussluis' kunnen een voldoende specifieke waarschuwing opleveren *mits* de borden zich bevinden op een zichtbare plaats en de weggebruiker de mogelijkheid bieden om alle informatie in zich op te nemen en de tijd geven om te handelen zoals wordt verwacht.^[10] De waarschuwingen dienen voldoende effectief te zijn, ook voor onvoorzichtige weggebruikers.^[11] De waarschuwingen 'werk in uitvoering' en 'slipgevaar' zijn voldoende waarschuwingen om de weggebruiker erop bedacht te laten zijn dat het wegdek om allerlei redenen glad en daardoor slipgevaarlijk zou kunnen zijn. Een wielrenner die dan ten val raakt op een gladde stalen rijplaat, kan dan niet met succes de wegbeheerder voor de schadelijke gevolgen daarvan aanspreken.^[12] Een verspringing in de weg zichtbaar maken door het wit schilderen van een stoepband, wordt niet als voldoende markering aangemerkt.^[13]

Een waarschuwing tegen splitgevaar is nog geen waarschuwing tegen slipgevaar.^[14] Anders dan voor de ervaren weggebruiker zal voor de gemiddelde alsmede voor de onervaren weggebruiker het bord 'opspattende stenen' niet zonder meer impliceren dat er tevens sprake is van slipgevaar. Naar het oordeel van de Hoge Raad moeten zoveel mogelijk specifieke waarschuwingen voor specifieke gevaren worden gegeven.^[15] Zo leverde onduidelijkheid in bebording met betrekking tot het gewenste rijgedrag aansprakelijkheid van de wegbeheerder op in de situatie dat er sprake was van een roadblocker in combinatie met een verkeerslicht. Indien het verkeerslicht groen licht uitstraalde, was

de roadblocker verzonken in het wegdek. Bij rood licht stond of kwam de roadblocker omhoog. Gezien de bebording met het opschrift 'bij groen één auto' was het volgens de Rechtbank onduidelijk welk rijgedrag van de bestuurder werd verwacht: diende hij te blijven wachten omdat het verkeerslicht weer op rood was gesprongen of moest hij doorrijden omdat de roadblocker nog niet omhoog was gekomen en er nog geen andere auto was gepasseerd.^[16]

Lankhorst^[17] bepleit in waarschuwingssituaties een aantal gezichtspunten te hanteren, te weten of

- a. er sprake is van verschillende soorten gevaar, waarbij het soort gevaar waartegen niet expliciet wordt gewaarschuwd in beginsel niet ernstiger zou mogen zijn dan het soort gevaar waartegen wel wordt gewaarschuwd;
- b. een afzonderlijke waarschuwing voor het gerealiseerde gevaar goed mogelijk was geweest;
- c. de gewaarschuwde moest begrijpen dat hij met de ene waarschuwing ook tegen dat andere gevaar werd gewaarschuwd;
- d. beide gevaren eenzelfde reactie vereisen, omdat het anders in beginsel niet relevant is dat voor beide gevaren afzonderlijk wordt gewaarschuwd, en kan worden gezegd dat een adequate reactie op de wel gedane waarschuwing tegen het ene gevaar zou hebben voorkomen dat het andere gevaar zich zou hebben voorgedaan;
- e. bij wijze van correctie op sub d: tenzij een afzonderlijke specifieke waarschuwing de vereiste reactie eerder teweeg zou hebben gebracht, omdat de beide gevaren niet even ernstig zijn; en
- f. de aard van het gevaar specifieke eisen stelt aan de vorm c.q. intensiteit van de waarschuwing.

Een belangrijk handvat voor beantwoording van de vraag of er in een concrete situatie voldoende is gewaarschuwd vormen verder de diverse richtlijnen die door het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechiek te Ede worden opgesteld en die gelden bij werken in uitvoering. Er bestaan onder meer richtlijnen voor bebakening en markering van wegen, voor bewegwijzering, voor het ontwerpen van autosnelwegen en voor (te nemen) voorzorgsmaatregelen bij werken in uitvoering.

In Nederland reikt de verplichting van de wegbeheerder dus verder dan de veiligheid van de weg. De verplichting kan ook betrekking hebben op bijvoorbeeld waarschuwingsborden en -tekens. In Engeland is dat anders. Daar is de plicht van de wegbeheerder beperkt tot het onderhoud van de weg. De weggebruiker dient aldaar veel meer zijn verantwoordelijkheid te nemen, door beter op te letten, voorzichtiger te rijden en niet te zeer op anderen te vertrouwen.^[18]

Voetnoten

^[1]

Parl. Gesch. Invoering Boek 6, p. 1394 en HR 6 september 1996, *NJ* 1998, 415. Zie ook: Rb. 's-Gravenhage 18 augustus 1999, *VR* 2000, 191; Rb. Middelburg 26 november 1997, *VR* 1999, 185; Kantonrechter Eindhoven 8 juni 1995, *VR* 1996, 140 en Kantonrechter Haarlem 27 april 1994, *VR* 1995, 10.

^[2]

Rb. Assen 17 december 2008, *JA* 2009, 93.

^[3]

Hof 's-Gravenhage 20 mei 1999, *NJ* 2000, 77.

^[4]

Parl. Gesch. Invoering Boek 6, p. 1394.

^[5]

HR 24 december 1999, *NJ* 2000, 172. Zie ook Hof Amsterdam 27 maart 2008, *VR* 2009, 78, waarin de wegbeheerder aansprakelijk was voor het ontstaan van een aanrijding tussen een automobilist en een fietser. De fietser moest als gevolg van wegwerkzaamheden de rijbaan oversteken en maakte daarbij weliswaar een inschattingsfout; de wegbeheerder viel een ernstiger verwijt te maken door het achterwege laten van verkeerslichten bij de oversteekplaats zodat de wegbeheerder de schade volledig diende te vergoeden.

[6]

HR 20 maart 1992, *NJ* 1993, 547. Zie ook Rb. Zutphen 14 oktober 2009, *RAV* 2010, 10 en Hof Arnhem 25 januari 2006, *NJF* 2006, 199, *JA* 2006, 45.

[7]

Kantonrechter Delft 20 augustus 2009, *JA* 2009, 154. Zie ook zngr. Rb. Maastricht 6 juli 2009, *JA* 2009, 133 in welke zaak bekendheid van de gemeente met het eerder verwezenlijken van het risico niet kon worden bewezen.

[8]

HR 11 januari 2002, *NJ* 2002, 82.

[9]

Rb. Gelderland 9 juni 2015, *ECLI:NL:RBGEL:2015:8301*.

[10]

Hof Arnhem 4 januari 2005, *VR* 2005, 101.

[11]

Zie bijvoorbeeld Rb. Arnhem 19 januari 2005, *JA* 2005, 36.

[12]

Rb. Arnhem 19 januari 2005, *VR* 2006, 67. De waarschuwingen waren ook voldoende in: Hof Amsterdam 10 april 2008, *VR* 2009, 32; Hof 's-Hertogenbosch 4 september 2007, *VR* 2008, 80; Rb. Dordrecht 27 december 2006, *JA* 2007, 52.

[13]

Hof 's-Gravenhage 30 augustus 2005, *VR* 2006, 108. De waarschuwing was ook onvoldoende in Hof 's-Hertogenbosch 3 april 2007, *VR* 2007, 169.

[14]

Hof 's-Hertogenbosch 5 september 2006, *VR* 2007, 27; HR 6 september 1996, *NJ* 1998, 415.

[15]

Zie ook T. Hartlief en R.J. Tjittes, 'Kroniek van het vermogensrecht', *NJB* 7 maart 1997, nr. 10, pag. 416.

[16]

Rb. Utrecht 21 juni 2006, *JA* 2006, 102.

[17]

G.H. Lankhorst, Overheidsaansprakelijkheid, HR 6 september 1996, *RvdW* 1996, 164 (Annema/Staat), *A&V* 1997, nr. 1, p. 10 e.v.

[18]

Zie voor een rechtsvergelijkend onderzoek: C.C. van Dam, *Aansprakelijkheid van de wegbeheerder*, In Engeland, Frankrijk en Duitsland, *Verkeersrecht* 2007, nr. 12, p. 404 e.v.

Personenschade 2076.6.8

2076.6.8 Trillingsschade

mr. M.D. Spruit, actueel t/m 01-07-2016

Verkeersdrempels kunnen niet alleen de weggebruiker hinderen, maar ook de omwonenden van de plek waar de verkeersdrempels zich bevinden.^[1] Bijvoorbeeld door het ontstaan of verergeren van

scheurvorming in aangrenzende woningen. De vraag is of de wegbeheerder aansprakelijk kan worden gehouden voor dergelijke trillingsschade nu art. 6:174 BW in het leven is geroepen ter bescherming van verkeersdeelnemers. Omwonenden vallen daarmee in beginsel niet onder het bereik van art. 6:163 BW (relativiteitsvereiste).

De praktijk laat echter zien dat de wegbeheerder ook aansprakelijk kan zijn voor trillingsgevolgen, mits aan alle vereisten van art. 6:174 BW, waaronder de gebrekkigheid van de weg en het causaal verband tussen de trillingsschade en de toestand van de weg,^[2] is voldaan. De Rechtbank Arnhem oordeelde dat de zorgplicht van de wegbeheerder weliswaar voornamelijk strekt ter bescherming van de veiligheid van de gebruikers van de weg,^[3] maar dat dat niet wegneemt dat de gemeente ook een zorgplicht heeft om te voorkomen dat ten gevolge van de toestand van de weg het wegverkeer trillingen veroorzaakt die zodanig zijn dat er daardoor schade aan nabijgelegen woningen ontstaat.^[4]

Voetnoten

[1]

Zie het Verslag van de Nationale Ombudsman 2005, [Kamerstukken II 2005-2006, 30 530, nr. 2](#) pag. 58.

[2]

De praktijk wijst uit dat het aantonen van een causaal verband lastig is en veelal onderzoek door deskundigen vereist.

[3]

Aldus HR 19 december 2008, *NJ* 2009, 28.

[4]

Rb. Arnhem 25 april 2012, *LJN* BW6124. In vergelijkbare zin: Rb. Dordrecht 14 december 2011, *LJN* BU8786 en Rb. Middelburg 31 januari 2007, *LJN* AZ8958.

Personenschade 2076.7

2076.7 Eigen schuld

mr. M.D. Spruit, actueel t/m 01-07-2016

In het geval dat wordt vastgesteld dat de wegbeheerder aansprakelijk is, komt de eventuele eigen schuld van de weggebruiker ex art. 6:101 BW aan de orde. Wanneer bijvoorbeeld een weggebruiker door een (te) hoge snelheid en/of bekendheid ter plaatse niet anticipeert op een gewijzigde wegsituatie, draagt hij zelf aan zijn schade bij.^[1] Door bij bekendheid met de slechte staat van een bospad door bulten als gevolg van boomwortels toch te rijden met een snelheid van 20 km per uur, in groepsverband en op geringe afstand van de voorganger, bestaat er ook een eigen aandeel in het ontstaan van de schade.^[2] In het geval de wegbeheerder aansprakelijk is omdat hij onvoldoende aangeduid heeft dat de hoogte van een viaduct beperkt is, kan onder omstandigheden een deel van de schade voor rekening van een weggebruiker blijven, bijvoorbeeld omdat kan worden aangenomen dat de weggebruiker met enige mate van zekerheid de hoogte van het viaduct kon inschatten en voldoende tijd had om te stoppen.^[3] Van eigen schuld is ook sprake in de situatie dat een parkerende automobilist niet binnen het daarvoor bestemde parkeervak parkeert, maar gedeeltelijk daarnaast, op een plantvak met een resterende boomstronk van 20 centimeter.^[4] Van een weggebruiker kan en mag worden verwacht dat hij in een parkeervak parkeert.

Het enkele feit dat een gevaarlijke situatie had kunnen worden opgemerkt bij oplettendheid, levert — in beginsel — onvoldoende munitie op om een eigen schuldverweer te kunnen laten slagen.^[5] Een wegbeheerder moet immers rekening houden met het gegeven dat niet alle verkeersdeelnemers steeds de nodige voorzichtigheid en oplettendheid betrachten. Zo slaagde het beroep van de wegbeheerder op het bepaalde in art. 19 RvV niet, daar waar de wegbeheerder op grond van art. 6:174 BW aansprakelijk was.^[6] In de situatie dat een gemeente aansprakelijk was voor hoogteverschil van 20 cm bij een rondgang rond een molen, werd de benadeelde — een berijder van een scooter — wel voor 50% eigen schuld tegengeworpen omdat hij was blijven rijden terwijl hij naar de molen keek, zodat hij niet genoeg oplettend was.^[7]

Voetnoten

[1]

Hof 's-Hertogenbosch 5 september 2006, VR 2007, 27; Rb. Roermond 16 maart 2005, VR 2006, 110 en HR 14 september 2001, VR 2002, 130.

[2]

Hof Amsterdam 12 mei 2005, VR 2006, 78.

[3]

Hof 's-Gravenhage 5 maart 1998, VR 1999, 173. Zie ook Hof 's-Gravenhage 10 mei 2007, RAV 2007, 39. Eigen schuld voor de gelaedeerde die in het donker op de vluchtstrook over een vangrail de berm in stapt en een meter verder op een betonnen rand viel.

[4]

Rb. Leeuwarden, Sector Kanton 21 september 2006, LJV AY8699.

[5]

Rb. 's-Gravenhage 23 januari 2001, VR 2003, 23; Rb. 's-Gravenhage 16 augustus 2001, VR 2003, 24.

[6]

Rb. Maastricht 19 december 2007, JA 2008, 50.

[7]

Hof Amsterdam 15 januari 2013, ECLI:NL:GHAMS:2013:CA3106. Op grond van billijkheidscorrectie moest gemeente voor 80% schade dragen.

Personenschade 2076.8

2076.8 Stelplicht en bewijslast: de hoofdregel

mr. M.D. Spruit, actueel t/m 01-07-2016

In gevolge art. 150 Rv rust op de benadeelde in beginsel het bewijs dat het wegdek gebrekkig is.^[1] Voor art. 6:174 BW betekent dit dat een benadeelde moet stellen en, bij betwisting, moet bewijzen (i) dat de opstal niet voldoet aan de eisen die men daaraan in de gegeven omstandigheden mag stellen (anders gezegd: dat zij gebrekkig is), (ii) dat zij daardoor gevaar voor personen of zaken oplevert, en (iii) dat dit gevaar zich heeft verwezenlijkt.

De gedaagde – de wegbeheerder – kan in beginsel ermee volstaan de toepasselijkheid van deze drie cumulatieve voorwaarden voor aansprakelijkheid te betwisten. Hij kan daarnaast – of uitsluitend – het bevrijdende verweer voeren en bij betwisting bewijzen dat, zelfs al zou aan deze voorwaarden voor aansprakelijkheid zijn voldaan, van aansprakelijkheid desondanks geen sprake is omdat in de

concrete omstandigheden van het geval aansprakelijkheid op grond van de tenzij-clausule ontbreekt.^[2] Voert de wegbeheerder het verweer dat de financiële middelen te beperkt waren om de vereiste maatregelen te nemen, dan is het aan de wegbeheerder dit verweer voldoende te onderbouwen, juist ook omdat de feiten en omstandigheden ter onderbouwing van dit verweer in zijn domein liggen. Indien de wegbeheerder zijn verweer onvoldoende motiveert en de eisende partij aldus onvoldoende aanknopingspunten biedt voor een meer specifieke onderbouwing van zijn stelling, zal de rechter voorshands moeten oordelen dat de eisende partij op dat punt aan zijn stelplicht heeft voldaan en het gestelde, bij gebreke van een voldoende gemotiveerd verweer, voorshands als vaststaand moeten aannemen, of zelfs de bewijslast op dat punt kunnen omkeren.^[3] Het noemen van het jaarbudget voor wegonderhoud is een onvoldoende onderbouwing. Er zal minstens moeten worden onderbouwd welke keuzes binnen een budget zijn gemaakt en waarom de specifieke aanpak van een gebleken concreet gevaar niet binnen de keuzes viel. De Rechtbank Gelderland honoreerde het verweer van een gemeente dat de beperkte financiële middelen, mankracht en expertise gemeentes dwingen keuzes te maken, welke ertoe kunnen leiden dat niet alles wat zich binnen gemeentegrenzen afspeelt in de gaten kan worden gehouden. De gemeente was niet aansprakelijk voor door haar afgegeven vergunning voor een bouwhrek dat ondeugdelijk was geplaatst.^[4] Indien aan de orde, zal de wegbeheerder tevens het bewijs dienen te leveren van alle feiten en omstandigheden die zijn beroep op de eigen schuld van de benadeelde ex art. 6:101 BW onderbouwen.

2076.8.1 Uitzonderingen op de hoofdregel 2076.8.2 De deelgeschilprocedure

Voetnoten

[1]

Zie bijvoorbeeld Rb. Utrecht 23 december 2009, LJN BK7578 en Hof 's-Hertogenbosch 3 november 2009, LJN BK8013.

[2]

HR 30 november 2012, LJN BX7487.

[3]

HR 4 april 2014, ECLI:NL:HR2014:831. Zie voorts het vervolgarrest van het Hof 's-Hertogenboch 2 juni 2015, ECLI:NL:GHSHE:2015:2022.

[4]

Rb. Gelderland 4 maart 2015, ECLI:NL:RBGEL:2014:8176.

Personenschade 2076.8.1

2076.8.1 Uitzonderingen op de hoofdregel

mr. M.D. Spruit, actueel t/m 01-07-2016

Een rechter kan op basis van de omstandigheden van het geval voorshands aannemelijk oordelen dat er sprake is van een gebrekkige toestand, het zogenaamde feitelijke bewijsvermoeden. Daarbij kan gedacht worden aan de situatie dat de rechter uit het feit dat een gebouw is ingestort het vermoeden put dat het gebouw gebrekkig was.^[1] De wegbeheerder mag tegen dat vermoeden nog wel tegenbewijs leveren, aan welk bewijs geen hoge eisen worden gesteld.^[2]

Naast het feitelijk bewijsvermoeden, heeft de Hoge Raad zich ook op het terrein van de (risico)aansprakelijkheid van de wegbeheerder uitgesproken over de rol van de omkeringsregel. De

omkeringsregel houdt in dat indien door een als onrechtmatige daad of wanprestatie aan te merken gedraging een risico ter zake van het ontstaan van schade in het leven is geroepen en dit risico zich vervolgens verwezenlijkt, daarmee het causaal verband tussen die gedraging en de aldus ontstane schade in beginsel is gegeven. Aan degene die op grond van die gedraging wordt aangesproken, is het om te stellen en te bewijzen dat die schade ook zonder die gedraging zou zijn ontstaan.^[3] Het moet gaan om de schending van een verkeers- of veiligheidsnorm, die een specifiek gevaar ter zake van het ontstaan van schade bij een ander beoogt te voorkomen en er een aanmerkelijke vergroting van het gevaar is ontstaan door de normschending.^[4]

De Hoge Raad oordeelde dat de aan art. 6:174 BW ten grondslag liggende zorgplicht van de beheerder van openbare wegen met name strekt ter bescherming van de veiligheid van de gebruikers daarvan. De beschermingsomvang van verkeers- en veiligheidsnormen moet ruim worden uitgelegd. "Indien een openbare weg niet voldoet aan de eisen die men daaraan in de gegeven omstandigheden mag stellen en daardoor gevaar voor personen of zaken oplevert, zodat de wegbeheerder op de voet van art. 6:174 BW aansprakelijk is tegenover degene die daardoor schade heeft geleden, zal hij die stelt als gevolg van een ongeval op die weg schade te hebben geleden en ten aanzien van het causaal verband tussen dat ongeval en de gevaarlijke toestand van de weg een beroep doet op de omkeringsregel, omtrent de toedracht van het ongeval feiten dienen te stellen en zonodig aannemelijk te maken waaruit volgt dat een bepaald, uit die toestand voortvloeiend gevaar zich heeft verwezenlijkt, zonder dat nodig is dat hij ook de precieze toedracht van het ongeval aannemelijk maakt."^[5] In de betreffende zaak werd op grond van de feiten de conclusie getrokken dat het zeer waarschijnlijk was dat de gelaedeerde, een fietser, was gevallen door een richel die minimaal drie centimeter hoog was. Op basis van die feiten stelde de Hoge Raad vast dat een norm, die ertoe strekt een specifiek gevaar terzake van het ontstaan van schade bij een ander te voorkomen, is geschonden. Broeren benadrukt dat frequente toepassing van de omkeringsregel bij art. 6:174 BW niet aan de orde kan zijn. Hij meent dat toepassing in de betreffende zaak aan de orde kon zijn, omdat, wanneer als grondslag art. 6:162 BW was gekozen, toepassing van de omkeringsregel vanzelfsprekend was geweest. Uitsluitend voor dergelijke situaties kan toepasselijkheid van de uitzonderingsregel (de omkeringsregel als uitzondering op art. 150 Rv.) bedoeld zijn.^[6]

Ook in de situatie waarin er sprake was van een defect lampje van een verkeerslicht werd de omkeringsregel van toepassing geacht. De door de gemeente overtreden norm, te zorgen voor behoorlijk functionerende voetgangerslichten, strekt ertoe gevaar bij oversteken te voorkomen en dat specifieke gevaar had zich verwezenlijkt.^[7]

In de situatie waarin door betrokkenen als oorzaak van het ongeval is genoemd dat de gelaedeerde plotseling een ruk aan het stuur gaf, terwijl niet is gebleken dat de wegverkanting bij het ontstaan van het ongeval een rol heeft gespeeld, oordeelde het Gerechtshof 's-Hertogenbosch dat de omkeringsregel niet van toepassing was, omdat onvoldoende aannemelijk was dat het gevaar waartegen de norm beoogde te beschermen zich had verwezenlijkt.^[8]

Voetnoten

[1]

Dit voorbeeld wordt genoemd in de Parl. Gesch. Boek 6 BW, pag. 755.

[2]

HR 18 april 2003, *RvdW* 2003, 81.

[3]

Zie bijvoorbeeld de arresten HR 29 november 2002, *NJ* 2004, 304 en 305.

[4]

Zie bijvoorbeeld HR 7 april 2006, *NJ* 2006, 244.

[5]

HR 19 december 2008, *NJ* 2009, 28.

[6]

N. Broeren, *De omkeringsregel en de risicoaansprakelijkheid van de wegbeheerder*, *AansprakelijkheidsrechtBedrijfsjuridische Berichten* 2009, nr. 10, pag. 101 e.v..

[7]

Hof Amsterdam 15 september 2005, *NJF* 2006, 76.

[8]

Hof 's-Hertogenbosch 13 januari 2009, *JA* 2009, 110.

Personenschade 2076.8.2

2076.8.2 De deelgeschilprocedure

mr. M.D. Spruit, actueel t/m 01-07-2016

De aansprakelijkheid van de wegbeheerder is inmiddels ook onderwerp in de deelgeschilprocedure. De deelgeschilprocedure voorziet in de mogelijkheid om in de buitengerechtelijke onderhandelingsfase de rechter te vragen te beslissen over een bepaald aspect dat partijen bij de afwikkeling van de schade verdeeld houdt, waaronder de aansprakelijkheidsvraag. De procedure is alleen aan de orde bij letsel- en overlijdensschade.^[1]

Voetnoten

[1]

Zie bijvoorbeeld Rb.'s-Gravenhage 25 februari 2013, *LJN* BZ3900 waarbij een scooterrijder (onder meer) de gemeente op grond van art. 6:174 BW aansprak voor zijn schade als gevolg van zijn val door een omgewaaide boom. En verder bijvoorbeeld: Rb. 's-Gravenhage 11 februari 2011, *LJN* BP 5395, Rb. Rotterdam 21 juli 2011, *LJN* BU9562, Rb. Maastricht 23 augustus 2011, *LJN* BT1939, Rb. 's-Gravenhage 27 januari 2012, *LJN* BP5391.

Personenschade 2076.9

2076.9 Samenloop en regres

mr. M.D. Spruit, actueel t/m 01-07-2016

Het komt regelmatig voor dat een aannemer bij werkzaamheden aan de weg een gevaarlijke situatie in het leven roept.^[1] De benadeelde kan dan zowel de wegbeheerder als de aannemer aanspreken. In de onderlinge verhouding zal beslist worden op wie uiteindelijk de draagplicht komt te rusten. Daarbij kan het contract tussen de wegbeheerder en de aannemer een rol spelen. De overheid is evenwel niet op grond van art. 6:171 BW aansprakelijk als opdrachtgever van wegwerkzaamheden.^[2]

Krachtens de in art. 6:197 BW neergelegde Tijdelijke Regeling Verhaalsrechten kunnen sociale en particuliere assuradeuren geen beroep doen op de aansprakelijkheid van art. 6:174 BW. De rechten uit dit artikel zijn immers ingevolge het tweede lid van dit wetsartikel niet vatbaar voor subrogatie. De sociale of particuliere assuradeur zal een vordering dan ook moeten baseren op art. 6:162 BW. Daarbij zal beoordeeld moeten worden of de wegbeheerder bij de uitoefening van zijn taak de vereiste zorgvuldigheid in acht heeft genomen.

Voetnoten

[\[1\]](#)

Rb. Rotterdam 13 november 1992, *VR* 1994, 40; Hof Leeuwarden 24 augustus 1994, *VR* 1995, 163.

[\[2\]](#)

De overheid valt buiten het bestek van deze aansprakelijkheid uit vrees voor onvoorziene consequenties. Zie Hof 's-Gravenhage 20 mei 1999, *NJ* 2000, 77.