

Aansprakelijkheid in het algemeen en meer specifiek aansprakelijkheid van de wegbeheerder.

ANWB en verkeersslachtoffers

Naast de inzet voor meer verkeersveiligheid is de ANWB ook betrokken bij de afwikkeling van verkeersongevallen. De afdeling ANWB Rechtshulp behartigt o.a. de collectieve en individuele belangen van verkeersslachtoffers. ANWB Rechtshulp is ook uitgever van het blad Verkeersrecht, de uitgave Smartengeld en het boek Aansprakelijkheid van de Wegbeheerder.

Aansprakelijkheid

Bij een ongeval lopen een of meer partijen schade op en die schade kan hoog op lopen en niemand wil zelf voor die schade opdraaien. Toch is het uitgangspunt van de wet dat ieder zijn eigen schade draagt, tenzij hij of zij kan bewijzen dat een ander aansprakelijk is. Het slachtoffer moet daarvoor een drietal zaken bewijzen, namelijk;

1. dat de tegenpartij een onrechtmatige daad (dat is hier meestal een verkeersovertreding) heeft begaan
2. dat het ongeval is het gevolg van deze onrechtmatige daad
3. dat de schade is het gevolg van het ongeval

Aansprakelijkheid van de wegbeheerder

Het Burgerlijk Wetboek bevat twee belangrijke bepalingen waarop de aansprakelijkheid van de wegbeheerder kan worden gebaseerd. Het specifieke artikel is artikel 174 uit boek 6: de aansprakelijkheid voor gebrekkige opstellen, waarvan wegen een voorbeeld zijn. Bij dit wetsartikel spreken we over een risicoaansprakelijkheid.

Daarnaast is er het algemene artikel 162 uit boek 6 over aansprakelijkheid bij onrechtmatige daad. Bij dit artikel spreken we over schuldaansprakelijkheid

Verschil risicoaansprakelijkheid en schuldaansprakelijkheid

Het verschil tussen deze twee vormen van aansprakelijkheid zit in schuld en bewijslast. Bij risicoaansprakelijkheid hoeft het slachtoffer minder te bewijzen. Bewijs dat er een gebrek aan de weg is en dat daardoor een ongeval is gebeurd, is voldoende.

Bij schuldaansprakelijkheid moet het slachtoffer ook bewijzen dat de wegbeheerder een fout heeft gemaakt. Bij risicoaansprakelijkheid hoeft dit niet. De wegbeheerder is aansprakelijk voor een gebrek aan de weg. Het slachtoffer hoeft dus met een beroep op artikel 6:174 BW minder te bewijzen dan bij een beroep op artikel 6:162 BW. Artikel 6:162 BW is daarom vooral van belang in die gevallen waarin geen beroep kan worden gedaan op artikel 6:174 BW, bijvoorbeeld indien de weg onverhard is of er geen sprake is van een gebrek aan de weg zelf. Dat laatste is het geval als het ongeval veroorzaakt wordt door zaken die op de weg liggen en daar niet thuis horen, voorbeelden daarvan zijn losse takken en olie op het wegdek.

Wanneer is er sprake van een gebrek aan de weg

Het begrip gebrek aan de weg moet in het kader van aansprakelijkheid van de wegbeheerder ruim worden opgevat. Het kan een gebrek aan de weg zelf zijn, voorbeelden daarvan zijn kuilen en scheuren in het wegdek. Maar ook een gebrek aan de wegwitruiming wordt in dit kader gezien als een gebrek aan de weg. Hierbij moet u denken aan verkeers- en snelheidsremmende voorzieningen, verlichtingsmasten, vluchtheuvels, busluizen en roadbarriers. Alle voorzieningen die zijn getroffen om de verkeersveiligheid te vergroten maar die tevens zelf ook indien verkeerd aangelegd of niet duidelijk aangegeven gevaar kunnen veroorzaken.

Criteria aansprakelijkheid wegbeheerder

Deze criteria volgen uit het zogenaamde Kelderluikarrest van de Hoge Raad. De Hoge Raad oordeelde hier dat aan iemand (en dat kan dus de wegbeheerder zijn) die een gevaarzettende situatie in het leven roept onder omstandigheden de eis kan worden gesteld dat hij er rekening mee houdt dat de vereiste oplettendheid en voorzichtigheid niet zullen worden betracht en dat hij met het oog daarop bepaalde veiligheidsmaatregelen neemt. Verzuimt hij dit te doen, dan handelt hij onrechtmatig wegens strijd met de in het maatschappelijk verkeer betamende zorgvuldigheid.

Of dat zo is hangt dan altijd weer af van de omstandigheden van het geval. Daarbij wordt gelet op

- de mate van waarschijnlijkheid van onvoldoende oplettendheid en voorzichtigheid van de verkeersdeelnemer
- de hoegrootheid van de kans dat daardoor ongevallen ontstaan
- de ernst die de gevolgen daarvan kunnen hebben
- en de mate van bezwaarlijkheid van de te nemen veiligheidsmaatregelen (denk hierbij aan kosten, tijd en moeite)

Jurisprudentie

1. Een roadblocker

De zaak

Om het sluipverkeer tegen te gaan is in 1997 de gemeente Vianen een roadblocker geplaatst met een zogenaamde dosseerinstallatie. Deze dosseerinstallatie bestaat uit een verkeerslichtinstallatie met daarachter een roadblocker. De aanwezigheid van de roadblocker werd ruim van tevoren aangegeven op het wegdek en met borden in de berm. Ook staat er nog 5 meter voor de roadblocker een signaallamp met een groot geel bord met daarop de tekst 'Let op' en een afbeelding van de roadblocker met daarop een rond bord met rode rand en de tekst STOP. Met al deze borden en waarschuwingen wordt aangegeven dat er bij groen licht 1 auto mag doorrijden.

Meneer X stond met zijn auto voor het verkeerslicht. Toen meneer X bij groen licht wilde optrekken, sloeg zijn motor af. Terwijl het verkeerslicht intussen op rood is gesprongen, besloot meneer X alsnog over het roadblock te rijden omdat deze niet omhoog kwam. Op het moment dat hij er overheen reed, kwam het roadblock omhoog en ontstond er een flinke schade.

De uitspraak

De rechtbank stelt vast dat de dosseerinstallatie met een roadblock onmiskenbaar een gevaar oplevert, waar goed voor moet worden gewaarschuwd. Tevens moet de roadblockinstallatie zodanig zijn ingericht dat de kans op verwezenlijking van het gevaar tot een minimum beperkt is. Verder is de rechtbank van oordeel dat de verkeersveiligheid ondanks de bebording en verkeerstekens met

onvoldoende waarborgen is omkleed. In de situatie waarin de bestuurder zich bevond, was het onduidelijk welk gedrag van hem werd verwacht; blijven wachten omdat het verkeerslicht intussen rood was of doorrijden omdat de roadblocker nog niet omhoog was gekomen en er nog geen auto de roadblocker was gepasseerd. De rechtbank is van mening dat de gemeente er rekening mee had moeten houden dat weggebruikers in een dergelijk geval door rood zullen rijden. De gemeente is dus tekortgeschoten voor haar zorgplicht en derhalve aansprakelijk voor de schade.

Maar de automobilist reed toch door rood? Ja en dat wordt hem ook aangerekend. De automobilist had ook de nodige voorzichtigheid moeten betrachten. Ook weegt mee dat de automobilist ter plaatse goed bekend was. De automobilist had bij rood licht langer moeten wachten om te kijken of de roadblocker omhoog zou komen. Dus ook deels eigen schuld.

Vonnis; automobilist voor 70% aansprakelijk, wegbeheerder voor 30%. De aansprakelijkheid van de wegbeheerder zou weleens hoger hebben kunnen zijn als de automobilist niet ter plaatse bekend was!

2. Val over een betonnen rand

De zaak

Op een avond, het was al donker, stopt mevrouw Z op de vluchtstrook en stapt over de vangrail naast de weg, voor een sanitaire stop. Achter de vangrail is een berm die uitkomt op een onafgeschermd betonnen rand die de afscheiding vormde van een viaduct over een fietspad wat onder de weg doorliep. Mevrouw Z struikelt over de betonnen rand en valt 7 meter naar beneden met als gevolg ernstig letsel. Mevrouw Z stelt de wegbeheerder aansprakelijk niet op grond van aansprakelijkheid wegbeheerder, maar op grond van onrechtmatige daad omdat de wegbeheerder een zeer gevaarlijke situatie in het leven heeft geroepen en met het oog daarop veiligheidsmaatregelen had moeten treffen.

De uitspraak

De vraag die hier beantwoord moet worden is of de wegbeheerder maatregelen had moeten treffen ter voorkoming van het gevaar dat

zich hier verwezenlijkt heeft en of de wegbeheerder rekening had moeten houden met de mogelijkheid dat mevrouw de vereiste zorgvuldigheid en voorzichtigheid niet in acht zou nemen.

Het antwoord op deze vraag is afhankelijk van alle omstandigheden van dit geval. De eerder genoemde Kelderluikcriteria spelen hier weer een rol.

De wegbeheerder geeft aan dat de berm voldoet aan de richtlijn ‘ veilige inrichting van bermen’. Een berm is niet bedoeld voor dit gebruik.

Toch is het Hof van mening dat de wegbeheerder rekening moet houden met het feit dat weggebruikers over de vangrail kunnen stappen en in de berm komen en dan enkele stappen naar achteren lopen. Bij ongevallen en pech is het advies achter de vangrail te gaan staan. Dan kan de oplettendheid van de weggebruiker wel eens wat minder zijn.

Het Hof is van mening dat de wegbeheerder rekening had moeten met het feit dat weggebruikers op dit soort momenten minder oplettend kunnen zijn. De kans op een ongeval is hier vergroot door de geringe ruimte tussen de vangrail en de onafgeschermded betonnen rand en de diepte. Veiligheidsmaatregelen hadden hier bovendien eenvoudig genomen kunnen worden.

Toch valt ook mevrouw iets te verwijten. Zij had in die situatie in het donker voorzichtiger moeten zijn.

Resultaat de wegbeheerder moet 85% van de schade van mevrouw betalen. 15% komt voor haar eigen rekening. Het Hof houdt hierbij ook rekening met de ernst van het letsel van mevrouw. Anders was het 75/25 geweest.

3. Snorfiets op voetpad

De zaak.

Een fietspad en voetpad liggen naast elkaar. Aan het fietspad wordt gewerkt. Bij aanvang van de werkzaamheden was het fietspad afgezet met een roodwit geblokt waarschuwingshek met daarop een bord “fietsers afstappen”. Een jonge vrouw stapt niet af maar rijdt verder over het voetpad. Ook na het einde van de afzetting van het fietspad rijdt zij nog door op het voetpad. Dan valt zij over een losliggende en

omhoog kantelende tegel. Ernstig letsel. De wegbeheer kent het probleem met de losliggende en omhoog kantelende tegels op het voetpad.

De uitspraak

De rechter is van mening dat de wegbeheerder rekening had moeten houden met het feit dat bijv. snorfietser de aanwijzing afstappen niet op zouden volgen. Temeer daar het eenvoudig mogelijk was om met de snorfiets op het voetpad te komen. Ook was voorspelbaar dat na het einde van de afzetting nog doorgereden zou worden op het voetpad, temeer daar niet aangegeven staat dat men terug moest keren naar het fietspad. Wegbeheerder heeft onvoldoende maatregelen genomen. Tweederde van de schade van het slachtoffer komt voor rekening van de wegbeheerder, eenderde voor rekening van het slachtoffer.

Citaten uit andere rechterlijke uitspraken:

- de wegbeheerder moet zorg dragen voor een goede en duidelijke wegbebakening en daarbij rekening houden met het gedrag van de verkeersdeelnemer ter plaatse
- op de wegbeheerder rust de verplichting de veiligheid voor de weggebruikers te waarborgen door het plaatsen van deugdelijke waarschuwingen, indien een veranderde verkeerssituatie op zichzelf een verkeersgevaarlijke situatie oplevert
- de wegbeheerder moet er rekening mee houden dat niet alle verkeersdeelnemers steeds de nodige voorzichtigheid en oplettendheid zullen betrachten.
- De wegbeheerder moet er ook rekening mee houden met de reële mogelijkheid dat verkeersdeelnemers zich niet steeds aan de toegestane maximumsnelheid houden
- Veranderingen in verkeerssituaties mogen geen gevaar voor verkeersdeelnemers opleveren
- Bord “opspattende stenen” geeft niet voldoende aan dat er slipgevaar is
- Dat de wegbebakening voldoet aan de eisen van het RVV betekent niet dat dat in alle situaties afdoende is. De

wegbeheerder moet de waarschuwingen aanpassen aan de
situatie ter plaatse

Yda Matthijssen
ANWB Rechtshulp
November 2008