

3. De beslissing

Het hof, recht doende in hoger beroep: vernietigt het vonnis van de rechtbank Midden-Nederland, locatie Utrecht, van 8 april 2019 en doet opnieuw recht:

verklaart voor recht dat de gemeente aansprakelijk is voor de door [appellante] geleden en nog te lijden schade als gevolg van het ongeval op 30 mei 2016;

veroordeelt Achmea en de gemeente hoofdelijk tot voldoening van de door [appellante] geleden en nog te lijden materiële en immateriële schade als gevolg van het ongeval, te vermeerderen met wettelijke rente vanaf de opeisbaarheid van de verschillende schadeposten tot de dag der voldoening en op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet,

veroordeelt Achmea en de gemeente hoofdelijk tot betaling van een voorschot op de schade aan [appellante] van € 5.000,-;

veroordeelt Achmea en de gemeente hoofdelijk om aan [appellante] de proceskosten van de eerste aanleg van € 3.036,- terug te betalen;

veroordeelt Achmea en de gemeente hoofdelijk in de kosten van beide instanties, tot aan de bestreden uitspraak vastgesteld op € 2.177,02 en tot aan deze uitspraak op € 3.207,02;

verklaart dit arrest ten aanzien van de daarin vervatte veroordelingen uitvoerbaar bij voorraad; wijst het meer of anders gevorderde af.

14

Regres na cessie van vordering op wegbeheerder voor gevolgen fataal ongeval op brug

Gerechtshof Den Haag

13 oktober 2020, nr. 200.261.460/01,

ECLI:NL:GHDHA:2020:1887

(mr. Verduyn, mr. Verbeek, mr. Salomons)

Noot mr. E.A.L. van Emden, mr. T. Smith-Hussein

Regres. Zaakwaarneming. Medeschuld. Eigen schuld. Hoofdelijkheid. Aansprakelijkheid wegbeheerder.

[BW art. 6:98, 6:99, 6:101, 6:102, 6:174]

Deze zaak betreft een triest ongeval op de Hagesteinsebrug. De brug bestaat uit twee brugdelen, die aan weerszijden zijn voorzien van een vangrail. In het middengedeelte van de brug bevinden zich, tussen de beide (binnenzijde)vangrails in, roosters. Een vrachtwagen rijdt over de brug. Het is donker en glad. De vrachtwagenchauffeur verliest de macht over het stuur, botst tegen de (binnenzijde)vangrail en komt dwars over de weg tot stilstand. Een weggebruiker op de andere brughelft stopt en wil hulp verlenen. Hij klimt daarvoor over de (binnenzijde)vangrail. Er werden echter onderhoudswerkzaamheden aan de brug uitgevoerd, waardoor de roosters tijdelijk waren verwijderd. De te hulp snellende bestuurder valt in een daardoor veroorzaakt gat en overlijdt. De nabestaanden wenden zich op grond van art. 6 WAM tot Achmea als WAM-verzekeraar van de vrachtwagen. Achmea vergoedt de schade op grond van zaakwaarneming en laat de vordering van de nabestaanden op de Staat aan zich cederen. Daarop stelt Achmea deze via cessie verkregen vordering tegen de Staat in. Daarover gaat deze procedure. De rechtbank wees de vordering toe; het hof bekrachtigt dat vonnis. Het hof oordeelt daartoe via toepassing van de Kelderluik-gezichtspunten dat de Staat onrechtmatig heeft gehandeld. Het beroep op eigen schuld van de benadeelde wordt afgewezen. Tot slot komt het hof toe aan een beoordeling van de onderlinge draagplicht tussen

de Staat en Achmea als hoofdelijke medeschuldennaren en concludeert dat de bijdrageplicht van de Staat moet worden gesteld op 100%.

De publiekrechtelijke rechtspersoon *Staat der Nederlanden (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat)*,

zetelende te Den Haag,

appellant,

hierna te noemen: de Staat,

advocaat: mr. A.C.M. Remmé te Utrecht,

tegen

Achmea Schadeverzekeringen N.V.,

gevestigd te Apeldoorn,

geïntimeerde,

hierna te noemen: Achmea,

advocaat: mr. J. Schep te Amersfoort.

Het geding

(...)

Beoordeling van het hoger beroep

Het gaat in deze zaak, kort gezegd, om de vraag of de Staat als wegbeheerder aansprakelijk is voor de schade van de nabestaanden van een weggebruiker die om het leven is gekomen na een val in de ruimte tussen twee weggedelen van een brug.

De in het bestreden vonnis onder 2.1 tot en met 2.10 vastgestelde feiten zijn in hoger beroep niet bestreden, zodat ook het hof daarvan zal uitgaan. Deze zijn de volgende.

a. Op 25 november 2005 heeft op de Hagesteinsebrug, onderdeel van Rijksweg A27, een noodlottig ongeval plaatsgevonden. Deze brug bestaat uit twee brugdelen, elk met rijbanen voor het verkeer. Langs beide delen lopen, zowel aan de binnen- als de buitenzijde, vangrails. Tussen beide brugdelen liggen normaal gesproken roosters, maar deze waren ten tijde van het ongeval op verschillende plaatsen verwijderd in verband met onderhoudswerkzaamheden aan de brug. Er werd gewaarschuwd voor de wegwerkzaamheden. Er stonden geen waarschuwingsborden dat de roosters verwijderd waren. Wel was achter de vangrail een veiligheidsleuning ('valbeveiliging') van één meter hoogte aangebracht en waren er verschillende 'oversteekplaatsen'.

b. De toedracht van het ongeval was als volgt. Op de brug, op het ene brugdeel, reed een vrachtwagencombinatie (trekker met oplegger) richting Utrecht. Het was donker en door sneeuw en hagel

was de weg glad. Vermoedelijk door de gladheid is de combinatie geslipt en tegen de middenvangrail gebotst en tot stilstand gekomen. De trekker bevond zich toen tussen beide brugdelen in en de oplegger stond dwars op de rijbaan. Op het andere brugdeel reed een busje in de tegenovergestelde rijrichting. Het busje stopte omdat de twee inzittenden hulp wilden bieden aan de bestuurder van de geschaarde vrachtwagencombinatie. De bestuurder van het busje, [bestuurder], stapte uit, stak de weg over en klom over de vangrail en de veiligheidsleuning om naar de andere brughelft te gaan. Hij kwam echter terecht in het gat tussen beide brugdelen en viel ruim 15 meter naar beneden in de rivier de Lek. [bestuurder] is daarbij om het leven gekomen. [bestuurder] liet een vrouw en vier kinderen na.

c. De nabestaanden van [bestuurder] hebben in 2007 de Staat aansprakelijk gesteld voor de schade die zij hebben geleden door het overlijden van [bestuurder]. Zij hebben zich daarbij op het standpunt gesteld dat de Staat in zijn hoedanigheid van wegbeheerder onrechtmatig jegens [bestuurder] heeft gehandeld door op de brug een gevaarlijke situatie te hebben laten ontstaan. De Staat heeft aansprakelijkheid ontkend.

d. De vrachtwagencombinatie was destijds op de voet van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (WAM) verzekerd bij een rechtsvoorganger van Achmea. De nabestaanden van [bestuurder] hebben (ook) Achmea aansprakelijk gesteld voor de door het ongeval veroorzaakte schade.

e. Achmea heeft aan de nabestaanden € 100.000,- ten titel van schadevergoeding uitgekeerd en € 44.455,46 ten titel van buitengerechtigde kosten. Hiertoe hebben Achmea en de nabestaanden van [bestuurder] op 31 januari 2013 een vaststellingsovereenkomst gesloten. Daarin is verder (onder meer) bepaald:

'(...)dat de benadeelden de wegbeheerder zijnde De Staat Der Nederlanden (Rijkswaterstaat) als ook Achmea en haar verzekerde rechtstreeks aansprakelijk hebben gesteld voor de als gevolg van het ongeval door hen geleden en te lijden schade;- dat Achmea zich bereid verklaard heeft op basis van de zaakwaarneming als bedoeld in artikel 6:200 lid 1 BW de door het ongeval veroorzaakte schade voor haar rekening te nemen op voorwaarde dat het recht van verhaal op Rijkswaterstaat (...) aan Achmea wordt overgedragen (...). (...)

Artikel V

De benadeelden en Achmea zijn van oordeel, dat het ongeval veroorzaakt is doordat de weg of althans het viaduct, waarop het ongeval heeft plaatsgevonden, gebrekkig was of althans niet voldeed aan de eisen die gelet op artikel 6:174 BW aan de weg in de gegeven omstandigheden gesteld mogen worden en dat de wegbeheerder of althans de aannemer, die ten tijde van het ongeval in opdracht van de wegbeheerder onderhoudswerkzaamheden aan de weg of althans aan de brug waarop het ongeval heeft plaatsgevonden, uitvoerde, aansprakelijk is voor de gevolgen van het ongeval.

De benadeelden dragen tegen ontvangst van de bovengenoemde schadevergoeding onvoorwaardelijk hun rechten op de wegbeheerder of althans op degene die voor het ongeval aansprakelijk kan worden gehouden over aan Achmea, die de rechten onverkort en zonder ruggespraak met benadeelden kan uitoefenen, waarvan hun recht op een vergoeding van immateriële schade als gevolg van het overlijden van hun vader is uitgezonderd.⁷

3. In eerste aanleg heeft Achmea gevorderd de Staat te veroordelen tot betaling van € 144.455,46 met rente en kosten. Aan haar vordering heeft zij ten grondslag gelegd dat Rijkswaterstaat onrechtmatig jegens [bestuurder] heeft gehandeld door de roosters tussen de brugdelen te verwijderen zonder daarvoor te waarschuwen en zonder afdoende beschermingsmaatregelen te nemen, waardoor een gevaarlijke situatie is ontstaan, en dat de nabestaanden van [bestuurder] hun vordering op de Staat rechtsgeldig aan haar hebben gecedeerd. Bij het bestreden vonnis heeft de rechtbank de vordering toegewezen tot een bedrag van € 143.930,46.

4. In hoger beroep is niet langer in geschil dat de nabestaanden hun vordering jegens de Staat rechtsgeldig aan Achmea hebben gecedeerd en dat [bestuurder] heeft gehandeld in het kader van zaakwaarneming. Tegen de door de rechtbank vastgestelde omvang van de schade zijn geen grieven gericht.

5. Grief I is gericht tegen de overwegingen van de rechtbank (bestreden vonnis rov. 4.14 t/m 4.17 en 4.21, samengevat):

– dat voor de Staat voorzienbaar was dat voetgangers van het ene naar het andere brugdeel zouden kunnen oversteken,

– dat met het weghalen van de roosters voor hen een gevaar dat zij tussen de brugdelen door in het water kunnen vallen in het leven is geroepen,

– dat, gelet op de ernst van de gevolgen hiervan, een veiligheidsleuning van slechts één meter hoog die bovendien bestaat uit losse palen verbonden door een bovenpaal en waar dus vrij eenvoudig onderdoor gestapt of overheen geklommen kan worden, een onvoldoende beveiligingsmaatregel is in een situatie waarin niet is gewaarschuwd voor het ontbreken van de roosters, en

– dat, nu de Staat geen extra veiligheidsmaatregelen heeft getroffen, hij niet heeft voldaan aan zijn zorgplicht als wegbeheerder en (dus) onrechtmatig heeft gehandeld. In de toelichting op de grief heeft de Staat het volgende aangevoerd. De valbeveiliging voldeed aan de daaraan te stellen normen en de geldende regelgeving (onder meer NEN 2770). Een dicht hek, zonder boven- en tussenleuning, en/of een hoger hek, zoals volgens de rechtbank van Rijkswaterstaat gevergd had kunnen worden, voldoet niet aan de geldende regelgeving en zou ook niet tot een veiliger situatie hebben geleid. Ten onrechte heeft de rechtbank overwogen dat waarschuwingsborden of aanwijzingen naar een oversteekplaats aanwezig hadden moeten zijn. Algemeen uitgangspunt is dat langs Rijkswegen zo min mogelijk borden worden geplaatst teneinde verwarring en gevaarlijke situaties te voorkomen. In de onderhavige situatie zou een grote hoeveelheid borden links naast de weg geplaatst hebben moeten worden, wat gezien de daarmee samenhangende gevaren en de geringe kans op een ongeval zeer onwenselijk en niet reëel is. In geen enkele normale omstandigheid is voor een gebruiker van de brug een reden te bedenken om over de dubbele middenvangrail en over de valbeveiliging te klimmen. De Hagesteinsebrug is alleen toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer en voor de aanwezige werklieden was de valbeveiliging afdoende. Gezien het te verwachten gebruik was de kans dat [bestuurder] over de valbeveiliging zou klimmen nihil. Rijkswaterstaat heeft dus voldoende maatregelen genomen om gevaren te voorkomen en niet onrechtmatig gehandeld, aldus de Staat.

6. Het hof overweegt als volgt. De rechtbank heeft in het bestreden vonnis (rov. 4.9 t/m 4.12) het toetsingskader in deze zaak uiteengezet. Tegen deze overwegingen zijn geen grieven gericht. Onder 4.9 en 4.10 heeft de rechtbank de relevante wetsbepalingen en de jurisprudentie van de Hoge

Raad weergegeven. Onder 4.11 en 4.12 heeft de rechtbank overwogen dat in deze zaak, gelet op artikel 6:197 leden 2 en 3 BW, artikel 6:174 BW niet van toepassing is en dat de vraag of de Staat als wegbeheerder uit hoofde van de op hem rustende algemene zorgplicht ten aanzien van de veiligheid van weggebruikers aansprakelijk is, moet worden beoordeeld aan de hand van (het algemene) artikel 6:162 BW, waarbij moet worden getoetst aan de kelderluikcriteria.

7. In dit geval heeft de wegbeheerder in verband met de onderhoudswerkzaamheden de roosters tussen de brugdelen tijdelijk verwijderd. Dit impliceert dat de wegbeheerder bekend was met het (val)gevaar dat daarvan uitging. Dan geldt dat voor de beoordeling van zijn aansprakelijkheid voor schade die ontstaat door verwezenlijking van dit gevaar, van belang is in hoeverre niet-inachtneming van de vereiste oplettendheid en voorzichtigheid door weggebruikers waarschijnlijk is, hoe groot de kans is dat daaruit ongevallen ontstaan, hoe ernstig de gevolgen kunnen zijn, en in hoeverre het nemen van veiligheidsmaatregelen bezwaarlijk is (HR 7 oktober 2016, ECLI:NL:HR:2016:2283). Verder geldt dat wanneer een wegbeheerder een weg zodanig inricht dat deze zonder beveiligingsmaatregelen gevaar oplevert voor personen of zaken, hij door deugdelijke beveiligingsmaatregelen, zoals waarschuwingen, ervoor behoort zorg te dragen dat de veiligheid van personen en zaken voldoende gewaarborgd blijft, waarbij mede in aanmerking moet worden genomen dat niet alle verkeersdeelnemers steeds de nodige voorzichtigheid en oplettendheid zullen betrachten. Indien deze veiligheid niet voldoende kan worden gewaarborgd, moet wegbeheerder van een zodanige inrichting van de weg afzien (vgl. HR 20 maart 1992, ECLI:NL:HR:1992:ZC0549).

8. Bij zijn beoordeling acht het hof van belang dat ten tijde van het ongeval de roosters tussen de brugdelen van de Hagesteinsebrug waren verwijderd in verband met onderhoudswerkzaamheden en dat in de normale situatie deze roosters wel aanwezig zijn. Zoals de (voormalig) werknemer van Rijkswaterstaat [werknemer] ter comparitie in eerste aanleg heeft verklaard, is het aanbrengen van roosters tussen twee delen van een brug voor iedere brug verplicht. Aangenomen moet worden dat de roosters (met name) dienden ter voorkoming van het gevaar dat personen in de open ruimte tussen beide brugdelen naar beneden val-

len. De gevolgen van verwezenlijking van dat gevaar – de val van een hoogte van meer dan 15 meter in het water – zijn voor een mens zeer ernstig, zo niet fataal, zoals in dit geval is gebleken. Hiermee is evident dat Rijkswaterstaat, door de roosters te (laten) verwijderen, een zeer gevaarlijke situatie in het leven heeft geroepen. [werknemer] heeft verklaard dat vanaf de weghelft niet zichtbaar was dat de roosters er niet waren. De Staat heeft erop gewezen dat Rijkswaterstaat waarschuwingborden heeft geplaatst in verband met de bouwwerkzaamheden op de brug en dat ter plaatse een maximumsnelheid gold van 70 kilometer per uur. Wat daarvan zij, op grond van deze maatregelen hoefde een weggebruiker er niet op bedacht te zijn dat de roosters tussen de brugdelen waren verwijderd. De enige veiligheidsmaatregel die Rijkswaterstaat in dit verband heeft getroffen is het aanbrengen, achter de vangrails, van de veiligheidsleuning, door partijen ook wel aangeduid als valbeveiliging, en verschillende ‘overstapplaatsen’ tussen de brugdelen. De omstandigheid dat de valbeveiliging, zoals de Staat heeft gesteld, voldeed aan de geldende regelgeving, is naar het oordeel van het hof niet voldoende om aan te nemen dat Rijkswaterstaat zijn zorgplicht als wegbeheerder is nagekomen. Die zorgplicht bracht mee dat Rijkswaterstaat diende te beoordelen welke (aanvullende) veiligheidsmaatregelen in deze situatie, gelet op het specifieke gevaar dat zich voordeed, moesten worden getroffen ter voorkoming dat dit gevaar zich zou verwezenlijken. Vaststaat dat de valbeveiliging, bestaande uit losse palen, verbonden door een ‘bovenpaal’, de val van [bestuurder] niet heeft kunnen voorkomen. Indien het in dit geval voor Rijkswaterstaat niet ‘reëel’ was om aanvullende veiligheidsmaatregelen, in het bijzonder het plaatsen van waarschuwingborden, te nemen, zoals de Staat heeft aangevoerd, rijst de vraag of Rijkswaterstaat niettemin deze zeer gevaarlijke situatie – het (laten) verwijderen en langere tijd verwijderd houden van de roosters tussen de brugdelen boven een diepte van ruim 15 meter – in het leven had mogen roepen. [werknemer] heeft in dit verband verklaard dat de roosters op een hoogwaardige manier worden vastgezet aan de brug met speciale bouten, dat de brug niet geconserveerd kan worden zonder de roosters eruit te halen, dat dit erg veel werk is en dat de roosters enige tijd niet teruggeplaatst kunnen worden. De Staat heeft echter niets gesteld over de noodzaak

om de roosters alle tegelijk te (laten) verwijderen (en/of langere tijd weg te laten), dan wel over de bezwaarlijkheid om tijdelijk provisorisch een ander medium tussen de brugdelen aan te brengen. Daarnaast merkt het hof op dat het wel degelijk anders had gekund, zoals blijkt uit de door Achmea overgelegde productie 3 in eerste aanleg. Op deze foto is te zien dat de roosters door werklieden worden teruggeplaatst. Ter afscherming van het wegverkeer zijn (inmiddels) hoge hekken geplaatst die, vergeleken met de valbescherming ten tijde van het ongeval (zie bijv. de door de Staat overgelegde productie 2, foto 12, in eerste aanleg, waaruit volgens de Staat zou blijken hoeveel moeite het kost om daaroverheen te klimmen), naar het voorkomt, aanmerkelijk veiliger zijn.

9. Wat betreft de voorzienbaarheid is het hof van oordeel dat naar objectieve maatstaven (gelukkig) zeker niet ondenkbaar is dat in een situatie waarin zich op de ene weghelft een verkeersongeluk voordoet, een gebruiker van de andere weghelft hulp wil bieden aan een slachtoffer en, na uit zijn voertuig te zijn gestapt, zich daartoe (over de vangrail) naar de andere weghelft begeeft, zoals ook Achmea heeft betoogd. Dat is niet anders indien, zoals in dit geval, daarachter een één meter hoge veiligheidsleuning/valbeveiliging is aangebracht, waar men gemakkelijk onderdoor of overheen kan gaan en waarvan, bij gebreke van waarschuwingsborden, niet aanstonds duidelijk is waartoe deze dient (althans voor weggebruikers). Ook al is de kans dat hieruit ongevallen ontstaan wellicht klein, deze was in de ogen van Rijkswaterstaat zelf kennelijk niet verwaarloosbaar: hij heeft immers aanleiding gezien de valbeveiliging aan te brengen. De stelling van de Staat dat uit de feiten blijkt dat de kans dat iemand over de valbeveiliging klimt nihil is omdat een soortgelijk ongeval zich niet eerder en ook nadien niet heeft voorgedaan, snijdt geen hout. Daaruit kan immers niet worden afgeleid dat weggebruikers (ook in noodsituaties) zich nooit over een middenvangrail naar de andere weghelft begeven. Dat een ongeval als het onderhavige zeer uitzonderlijk is, heeft een andere oorzaak. Het risico om tussen weghelften te vallen speelt alleen op bruggen die uit twee delen bestaan en voor die situatie geldt nu juist de verplichting tussen brugdelen roosters aan te brengen. Zoals de rechtbank in het bestreden vonnis heeft overwogen (rov. 4.14 en 4.17) dienen de roosters niet alleen voor werklieden, maar ook als vluchtroute, dus ook voor gebruik

door en bescherming van weggebruikers/voetgangers. Hieruit volgt dat de regelgever (ook) al rekening gehouden heeft met de (reële) mogelijkheid dat er voetgangers over de brug lopen en dat deze ook van het ene naar het andere brugdeel oversteken. Zoals volgt uit hetgeen hiervoor is overwogen, was de door Rijkswaterstaat getroffen veiligheidsmaatregel – een één meter hoge veiligheidsleuning/valbeveiliging – in de gegeven omstandigheden onvoldoende. Het hof is dan ook met de rechtbank van oordeel dat Rijkswaterstaat als wegbeheerder in zijn zorgplicht is tekortgeschoten jegens [bestuurder] en dat hij onrechtmatig heeft gehandeld. Grief I is dus ongegrond.

10. Grief II is gericht tegen de verwerping door de rechtbank van het verweer van de Staat dat sprake is geweest van een zo vergaande onzorgvuldigheid en/of roekeloosheid van [bestuurder] door over de veiligheidsleuning te klimmen dat de Staat daarmee geen rekening heeft hoeven houden bij het treffen van de veiligheidsmaatregelen en dat het voor [bestuurder] zichtbaar moet zijn geweest dat de roosters ontbraken. Daartoe heeft de rechtbank overwogen dat uit de door beide partijen overgelegde foto's van de situatie ten tijde van het ongeval, dat plaatsvond in het donker, niet is gebleken dat het voor [bestuurder] duidelijk zichtbaar moet zijn geweest dat de roosters ontbraken (bestreden vonnis rov. 4.18). In de toelichting heeft de Staat gesteld dat Rijkswaterstaat er naar objectieve maatstaven geen rekening mee heeft hoeven houden dat een vrachtwagen zou scharen, de cabine van de trekker tussen twee brugdelen in zou komen te hangen en vervolgens een medeweggebruiker zijn auto op de brug zou parkeren om over de dubbele middenvangrail en de valbeveiliging te klimmen. Niet eerder en ook niet ter gelegenheid van het ongeval of nadien, heeft iemand zo gehandeld als [bestuurder], aldus de Staat. Naar hij stelt, lijkt de rechtbank de onwaarschijnlijkheid dat een weggebruiker zich zo gedraagt niet te hebben meegewogen en zich te hebben beperkt tot de opmerking dat [bestuurder] niet heeft kunnen zien dat de roosters verwijderd waren. De Staat heeft bovendien betwist dat [bestuurder] dit niet heeft kunnen zien. [bestuurder] had kunnen en moeten zien dat achter de middenvangrail en de valbeveiliging zich een zwart gat bevond en geen rooster, zoals zijn bijrijder [bijrijder] volgens diens verklaring ook heeft gezien, aldus de Staat.

11. Het hof overweegt dat het niet onderbouwde verweer van de Staat dat [bestuurder] had kunnen en moeten zien dat achter de middenvanrail en de valbeveiliging zich een zwart gat, en geen rooster bevond, geen stand houdt geteeld op de hiervoor genoemde verklaring van [werknemer] dat vanaf de weghelft niet zichtbaar was dat de roosters er niet waren. Het hof merkt op dat uit de handelwijze van [bestuurder] blijkt dat hij ook daadwerkelijk niet heeft gezien dat beide brugdelen niet op elkaar aansloten. Deze grief is dus ongegrond.

12. Grief III is gericht tegen de verwerping door de rechtbank van het verweer van de Staat dat de geleiderail en de veiligheidsleuning ter hoogte van het ongeval door de vrachtwagen waren beschadigd en dat indien deze niet langer als een afdoende beveiliging konden worden aangemerkt, dit niet aan de Staat kan worden toegerekend, een en ander op de grond dat de geleiderail en de veiligheidsleuning ook in onaangetaste toestand geen afdoende bescherming boden (bestreden vonnis rov. 4.19 en 4.20). In de toelichting heeft de Staat betoogd dat het aan Achmea is om te stellen en te bewijzen dat [bestuurder] is gevallen als gevolg van het onrechtmatig handelen van Rijkswaterstaat. Volgens de Staat staat vast dat de vrachtwagen na de botsing tegen de dubbele middenvanrail nog ongeveer 100 meter is doorgelopen en daarbij de dubbele middenvanrail en de valbeveiliging heeft weggeslagen en/of beschadigd. De Staat heeft zich in dit verband op het standpunt gesteld dat de redenering van de rechtbank dat het voor de aansprakelijkheid van de Staat niet uitmaakt of [bestuurder] over de valbeveiliging en de dubbele middenvanrail is geklommen omdat deze in ieder geval geen afdoende bescherming bood, rechtens onjuist is. Als [bestuurder] niet over de valbeveiliging heeft hoeven klimmen omdat deze was weggeslagen of beschadigd, ontbreekt immers ieder causaal verband tussen de schade en het aan Rijkswaterstaat verweten onrechtmatig handelen, aldus de Staat. Naar hij verder heeft gesteld, is dan nog moeilijker vol te houden dat de aangebrachte beveiligingsmaatregelen onvoldoende waren.

13. Het hiervoor onder 8 gegeven oordeel van het hof dat Rijkswaterstaat onvoldoende veiligheidsmaatregelen heeft getroffen, impliceert dat sprake is van schending van een veiligheidsnorm. In dat geval geldt wat betreft het causaal verband het volgende. Indien door een als onrechtmatige daad aan te merken gedraging een risico ter zake van

het ontstaan van schade in het leven is geroepen en dit risico zich vervolgens verwezenlijkt, is daarmee het causaal verband tussen die gedraging en de aldus ontstane schade in beginsel gegeven en is het aan degene die op grond van die gedraging wordt aangesproken om te stellen en te bewijzen dat die schade ook zonder die gedraging zou zijn ontstaan (omkeringsregel; vaste rechtspraak, zie o.m. HR 25 november 2005, ECLI:NL:HR:2005:AU4042). Anders dan de Staat meent, is het dus niet aan Achmea om te stellen en te bewijzen dat [bestuurder] is gevallen als gevolg van het onrechtmatig handelen van Rijkswaterstaat. In het midden kan dan blijven, zoals de rechtbank heeft overwogen, of de – onvoldoende bevonden – valbeveiliging ten tijde van de val van [bestuurder] was beschadigd of weggeslagen. Deze grief faalt om die reden.

14. Grief IV is gericht tegen de verwerping door de rechtbank van het beroep op eigen schuld van [bestuurder]. De rechtbank heeft daartoe overwogen dat [bestuurder] vanwege het ontbreken van een waarschuwing dat de roosters waren verwijderd en het ontbreken van informatie op de brug waaruit bleek dat er oversteekplaatsen waren aangebracht, hierop niet op bedacht hoefde te zijn en dat dit te meer geldt nu het ten tijde van het ongeval donker was en [bestuurder] bovendien gehaast was omdat hij hulp wilde bieden aan de chauffeur van de vrachtauto. Gelet hierop heeft de rechtbank geoordeeld dat de onvoorzichtigheid van [bestuurder] bestaande in het over de veiligheidsleuning klimmen niet opweegt tegen het onrechtmatig handelen van de Staat (bestreden vonnis rov. 4.22 en 4.23). In de toelichting op de grief heeft de Staat erop gewezen dat [bestuurder] bekend was met de situatie ter plaatse en dus wist, althans heeft moeten weten, dat de Hagesteinse brug uit twee brugdelen bestond. Naar de Staat onder verwijzing naar de verklaring van bijrijder [bijrijder] heeft aangevoerd, was er bovendien al hulp voor de vrachtwagenchauffeur aanwezig. [bestuurder] heeft niettemin en zonder noodzaak aanleiding gezien om over de dubbele middenvanrail en de valbeveiliging te klimmen, terwijl het donker en glad was, zodat zijn handelen in de gegeven omstandigheden in vergaande mate onvoorzichtig en roekeloos is geweest, aldus de Staat. Hij heeft geconcludeerd dat de schade geheel, althans mede een gevolg is van het handelen van [bestuurder] als bedoeld in artikel 6:101 BW.

15. Het hof is van oordeel dat geen sprake is van aan [bestuurder] toe te rekenen omstandigheden die tot de schade hebben bijgedragen. In redelijkheid kan niet aanvaard worden dat [bestuurder] zich anders heeft gedragen dan een redelijk mens onder de gegeven omstandigheden zou doen. [bestuurder] wilde hulp verlenen aan een vrachtwagenchauffeur die zich in een penibele situatie bevond en heeft zijn hulpvaardigheid met de dood moeten bekopen doordat Rijkswaterstaat een gevaarlijke situatie in het leven heeft geroepen zonder afdoende veiligheidsmaatregelen te treffen. Dat [bestuurder] heeft gehandeld terwijl hij wist dat de vrachtwagenchauffeur reeds met hulp van anderen uit de cabine was bevrijd, zoals de Staat heeft betoogd, kan niet uit de verklaring van [bijrijder] worden afgeleid. De omstandigheid dat [bijrijder] heeft gezien dat de vrachtwagenchauffeur al door een ander werd geholpen, impliceert niet dat ook [bestuurder] dit heeft gezien, nog daargelaten dat op het moment dat [bijrijder] het zag, [bestuurder] al over de vangrail en de valbeveiliging was geklommen, zoals volgens de verklaring van [bijrijder] een omstander aan hem mededeelde nadat hij de meegenomen hamer terug had gelegd in het busje. Dat het 'donker was' rechtvaardigt niet de conclusie dat zijn handelwijze – kennelijk is bedoeld: bij gebrek aan voldoende zicht – onverantwoord was. Uit de verklaring van [bijrijder] blijkt dat de donkerte een andere omstander niet heeft belet om de vrachtwagenchauffeur hulp te bieden en ook dat [bijrijder] zelf voldoende zicht had op de situatie. Aanwijzingen dat de gladheid een rol heeft gespeeld bij de val van [bestuurder] zijn niet gebleken. Dat [bestuurder] ter plaatse bekend was, zoals de Staat in eerste aanleg nog heeft gesteld, moge zo zijn. Anders dan de Staat kennelijk meent, volgt daaruit niet dat hij wist dat de brug uit twee brughelften bestond, laat staan dat de – verplicht – daartussen aangebrachte roosters (tijdelijk) waren verwijderd. Daarvoor was hij ook niet gewaarschuwd. Op welke grond [bestuurder] dit had moeten (in de zin van: behoren te) weten, heeft de Staat niet toegelicht en valt ook niet in te zien. Tot slot, en ten overvloede, merkt het hof op dat [bestuurder], die een andere weggebruiker die zich in een penibele situatie bevond hulp wilde bieden, heeft gehandeld zonder eigen belang en slechts vanuit een door hem gevoelde burgerplicht. De door de Staat aan zijn beroep op eigen schuld van [bestuurder] ten grondslag gelegde stellingen acht het hof in de

gegeven omstandigheden misplaatst en de Staat onwaardig.

16. Grief V is gericht tegen de verwerping door de rechtbank van het beroep van de Staat op hoofdelijke aansprakelijkheid van de Staat en Achmea op grond van artikel 6:102 BW en het oordeel dat Achmea jegens de Staat gehouden is de schadevergoeding primair geheel, subsidiair voor minimaal 50% voor zijn rekening te nemen (bestreden vonnis rov. 4.3.5 en 4.3.6). De rechtbank heeft daartoe overwogen dat niet het ongeval van het door Achmea verzekerde voertuig, maar het ontbreken van de roosters en een waarschuwing daarvoor, in combinatie met het onvoldoende treffen van afdoende veiligheidsmaatregelen, de oorzaak is geweest van de val en het overlijden van [bestuurder]. In de toelichting op de grief heeft de Staat gesteld dat Achmea ingevolge de vaststellingsovereenkomst met de nabestaanden van [bestuurder] zich bereid heeft verklaard op grond van artikel 6:200 lid 1 BW (zaakwaarneming) een bedrag van € 100.000,- aan schadevergoeding te betalen. Dat op Achmea als WAM-verzekeraar een verplichting rustte om op deze grond schadevergoeding te betalen is niet betwist, aldus de Staat. Volgens de Staat is dus sprake van hoofdelijke aansprakelijkheid op grond van artikel 6:102 BW. Hij heeft verder aangevoerd dat op zichzelf juist is dat bij aanwezigheid van roosters [bestuurder] niet was gevallen, maar dat [bestuurder] niet getracht zou hebben de bestuurder van het door Achmea verzekerde voertuig te redden als dit voertuig niet tegen de middenvangrail was gebotst en 100 meter was doorgesleden. Ook artikel 6:99 BW geeft een grondslag om de schade te verdelen nu sprake is van twee gebeurtenissen die de hele schade hebben kunnen veroorzaken en de schade het gevolg is van één of beide gebeurtenissen, aldus de Staat.

17. Achmea heeft haar vorderingsrecht in deze procedure gebaseerd op cessie aan haar door de nabestaanden van [bestuurder] van hun vordering op de Staat. Wat daarvan zij, nu de Staat een beroep heeft gedaan op artikel 6:102 BW, is het niettemin van belang om vast te stellen of, naast de Staat, ook op de vrachtwagenchauffeur een (wettelijke) verplichting jegens de nabestaanden rustte tot vergoeding van *dezelfde* schade. In dit verband zal het hof tot uitgangspunt nemen (zie r.o. 4 hiervoor) dat de vrachtwagenchauffeur – de verzekerde van Achmea – aansprakelijk is jegens de nabestaanden op grond van zaakwaarneming.

18. Daarbij gaat het hof ook ervan uit dat de overlijdensschade van de nabestaanden van [bestuurder] in zodanig verband staat met de gestelde (poging tot) zaakwaarneming, dat deze aan de vrachtwagenchauffeur – de veronderstelde belanghebbende – mede gezien de aard van de aansprakelijkheid en van de schade als een gevolg van de zaakwaarneming kan worden toegerekend (artikel 6:98 BW). De vrachtwagenchauffeur kan onder deze omstandigheden derhalve aansprakelijk worden gehouden voor de schade van de nabestaanden van [bestuurder] (inkomensderving). Bij deze stand van zaken is derhalve artikel 6:102 BW van toepassing en dient voor de bepaling van hetgeen Achmea en de Staat in hun onderlinge verhouding jegens elkaar moeten bijdragen, de schade over hen worden verdeeld met overeenkomstige toepassing van artikel 6:101 BW, tenzij uit wet of rechtshandeling een andere verdeling van de schade voortvloeit.

19. Naar het oordeel van het hof is de vrachtwagenchauffeur weliswaar aansprakelijk jegens de nabestaanden van [bestuurder], maar kan niet gezegd worden dat enige verkeersfout of andere aan de vrachtwagenchauffeur toe te rekenen omstandigheid tot de schade heeft bijgedragen. In feite is er voor het overlijden van [bestuurder] slechts één relevante oorzaak, te weten het ontbreken van de roosters tussen de brugdelen, in combinatie met onvoldoende waarschuwingen en/of andere veiligheidsmaatregelen. Dit is een gebeurtenis waarvoor de Staat aansprakelijk is. In elk geval eist de billijkheid dat de schade volledig door de Staat wordt gedragen, nu slechts aan de zijde van de Staat sprake is geweest van (ernstige) fouten die tot aansprakelijkheid aanleiding geven. Overeenkomstige toepassing van artikel 6:101 BW leidt er derhalve toe dat de schade volledig door de Staat moet worden gedragen. Gesteld noch gebleken is dat uit wet of rechtshandeling anders voortvloeit.

20. Indien de vrachtwagencombinatie tegen de vangrail was gebotst en [bestuurder] hulp aan de vrachtwagenchauffeur had willen verlenen in de situatie dat de roosters tussen de brugdelen niet door Rijkswaterstaat waren verwijderd, zou [bestuurder] niet tussen de brugdelen zijn gevallen en was de onderhavige schade niet ontstaan. Hieruit volgt dat geen sprake is van alternatieve causaliteit als bedoeld in artikel 6:99 BW. Achmea is dus ook niet op die grond tot vergoeding van (een deel van) de schade gehouden.

21. Niet (langer) in geschil is dat de nabestaanden van [bestuurder] hun vordering op de Staat rechtsgeldig aan Achmea hebben overgedragen. Achmea heeft aan de nabestaanden ook de door hen gemaakte buitengerechtelijke kosten vergoed. Het bedrag van de schadevergoeding, zoals door de rechtbank toegewezen, is evenmin in geschil.

22. Grief V is dus evenzeer ongegrond.

23. Grief VI heeft geen zelfstandige betekenis en behoeft geen behandeling.

24. Het bewijsaanbod van de Staat wordt als niet ter zake dienend gepasseerd.

25. Nu de grieven van de Staat niet slagen, zal het bestreden vonnis worden bekrachtigd. De Staat zal als de in het ongelijk gestelde partij in de kosten van het hoger beroep worden veroordeeld.

Beslissing

Het hof:

– bekrachtigt het tussen partijen gewezen vonnis van de rechtbank Den Haag van 14 november 2018;

– veroordeelt de Staat in de kosten van het hoger beroep, tot op heden aan de zijde van Achmea begroot op € 5.382,- aan verschotten en € 3.061,- aan salaris advocaat en bepaalt dat deze bedragen binnen veertien dagen na de dag van deze uitspraak moeten zijn voldaan, bij gebreke waarvan de wettelijke rente als bedoeld in artikel 6:119 BW verschuldigd is vanaf het einde van voormelde termijn tot aan de dag van algehele voldoening;

– verklaart deze proceskostenveroordeling uitvoerbaar bij voorraad.

NOOT

1. De feiten in deze zaak, zoals hiervoor samengevat, zijn triest. De uitspraak is juridisch gezien interessant, met name omdat deze zaak illustreert hoe het feit dat een betrokkene verschillende juridische petten draagt, doorwerkt in de beoordeling. Het gaat hier om een regresvordering van Achmea, die als WAM-verzekeraar de schade aan de nabestaanden heeft vergoed. Achmea zou dan regres kunnen nemen krachtens subrogatie (in het algemeen voor schadeverzekeringen geregeld in art. 7:962 BW, voor de vordering van de WAM-verzekeraar geregeld in art. 1 WAM). In dat geval zou Achmea als het ware in de juridische schoenen van haar verzekerde treden. Vanuit deze positie zou Achmea regres kunnen nemen

op de hoofdelijk medeschuldenaar voor dat aandeel in de schade dat het aandeel van de eigen verzekerde te boven gaat. Feitelijk grondt Achmea de regresvordering echter op cessie. De vraag die in deze zaak onder meer voorligt, is of de keuze voor cessie als grondslag voor de vordering maakt dat het aandeel in de schade dat aan de verzekerde van Achmea toegerekend moet worden, buiten beschouwing blijft.

2. Waar het gaat om dat eigen aandeel in de schade van de verzekerde, moet een chronologisch onderscheid worden gemaakt in zijn handelen. Eerst heeft deze verzekerde – de vrachtwagenbestuurder – (mogelijk) een verkeersfout gemaakt door een eenzijdig ongeval te veroorzaken en daarbij de vangrail en de tijdelijke extra veiligheidsleuning die wordt aangeduid als ‘valbeveiliging’ te beschadigen. Dat zou een onrechtmatige daad van de vrachtwagenbestuurder kunnen behelzen, maar dat wordt in deze zaak kennelijk niet als zodanig vastgesteld. Vervolgens heeft de wijze waarop de vrachtwagen midden op de weg tot stilstand is gekomen genoopt tot zaakwaarneming door het uiteindelijke slachtoffer. Voor de beoordeling is van belang dat de aansprakelijkheid van (Achmea als WAM-verzekeraar van) de vrachtwagenbestuurder uitsluitend wordt gebaseerd op deze zaakwaarneming. Dat betekent dat de eventuele onrechtmatige daad (verkeersfout) van de vrachtwagenbestuurder geen rol kan spelen in de beoordeling van zijn aandeel in de schade.

3. De rechtbank heeft de regresvordering op de Staat toegewezen op grond van art. 6:162 BW (rb. Den Haag 14 november 2018, ECLI:NL:RBDHA:2018:13447, «JA» 2019/5). De rechtbank overwoog daarbij dat het eveneens ingeroepen art. 6:174 BW buiten toepassing bleef omdat art. 6:197 lid 2 en 3 BW bepaalt dat een schadeverzekeraar geen regresvordering op deze risicoaansprakelijkheidsbepaling kan baseren. Tegen dat oordeel wordt niet gegriefd. In dit concrete geval is dat voor de uitkomst van de zaak niet relevant. In andere gevallen kan het echter wel van belang zijn om ook art. 6:174 BW in stelling te brengen. Dat is vooral van belang in gevallen waarin onzeker is of (ook) schuld aansprakelijkheid uit art. 6:162 BW gevestigd kan worden. Nu de regresbeperking uit art. 6:197 BW blijkens lid 2 niet verhindert dat de schadeverzekeraar van een hoofdelijk aansprakelijke verzekerde regres neemt op de hoofdelijk medeschul-

denaar, zou art. 6:174 BW dan in voorkomend geval ook in stelling kunnen worden gebracht. 4. Het hof neemt in deze zaak onder toepassing van de Kelderluik-gezichtspunten aansprakelijkheid van de Staat op grond van art. 6:162 BW aan. De motivering is als volgt. De normaliter op de brug aanwezige roosters beschermen tegen valgevaar. De Staat had de roosters verwijderd en kende dus het daardoor ontstane gevaar. Het was voldoende voorzienbaar dat weggebruikers zich achter de (binnenzijde)vangrail konden begeven; dit was ook een vluchtroute. De enkele waarschuwing voor onderhoudswerkzaamheden aan de brug en plaatsing van (de extra veiligheidsleuning die wordt aangeduid als) valbeveiliging achter de vangrail was geen adequate maatregel. Er had concreet gewaarschuwd moeten worden voor het ontbreken van de roosters en/of de roosters hadden teruggeplaatst moeten worden en/of er hadden aanvullende veiligheidsmaatregelen getroffen moeten worden. Deze redenering van het hof is goed te volgen. Het hof overweegt in dit kader ook nog dat het feit dat de valbeveiliging als zodanig voldeed aan de regelgeving, nog niet maakt dat de Staat daarmee aan zijn zorgplicht heeft voldaan. Dat oordeel is in lijn met andere rechtspraak; regelgeving vormt vaak een minimumeis, maar het civiele recht kan soms meer vergen (zie bijvoorbeeld HR 5 juni 2009 (*effectenlease*), NJ 2012/182).

5. Wij denken trouwens dat bij toepassing van art. 6:174 BW hier ook aansprakelijkheid zou zijn aangenomen. In eerste aanleg was er debat over de vraag of de roosters deel uitmaakten van de weg. Dat lijkt wel aannemelijk. Een openbare brug valt onder het begrip ‘weg’ (art. 1 lid 2 sub II Wegenwet). Het middengedeelte tussen de (binnenzijde)vangrails lijkt onderdeel van die brug te zijn. Daarnaast valt onder ‘weglichaam’ ex art. 6:174 BW het geheel van constructieve onderdelen dat aan de weg de nodige stabiliteit verleent; het middengedeelte lijkt die functie te vervullen. Daarnaast kan een berm soms onder het wegbe-grip vallen (HR 17 november 2000, NJ 2001/10); ook dat duidt erop dat art. 6:174 BW hier toepassing zou kunnen vinden. Zoals hiervoor opgemerkt, had het hof in dit concrete geval art. 6:174 BW niet nodig om tot aansprakelijkheid te komen. Meer in het algemeen kan het, bijvoorbeeld ook bij de beoordeling van een beroep op art. 6:101 BW en art. 6:102 BW, wel van betekenis zijn

of de Staat schuld aansprakelijk is of (slechts) risico aansprakelijk.

6. In deze zaak bestond onder meer debat over het causaal verband. De Staat lijkt te hebben betoogd dat nu de vrachtwagen eerst de binnenvangrail en valbeveiliging heeft weggeslagen voordat hij tot stilstand kwam, het *condicio sine qua non*-verband niet is aangetoond. De Staat lijkt hiermee te bedoelen dat het door hem treffen van betere of aanvullende maatregelen het ongeval niet zou hebben voorkomen, omdat bijvoorbeeld ook een hoger hek door de vrachtwagen zou zijn weggeslagen en dus niet voorkomen zou hebben dat het slachtoffer zich begaf in een openliggend terrein tussen de beide vangrails in, waarna hij ten val kon komen. Het hof motiveert niet uitvoerig waarom het dit verweer verwerpt. De slotzin van r.o. 13 duidt er daarbij op dat feitelijk niet vast is komen vast te staan of de vangrail en valbeveiliging op de precieze locatie waar het slachtoffer overstak naar de andere brugheft, was weggeslagen. Voor de vaststelling of dit feitelijk het geval was, ziet het hof geen aanleiding omdat het via toepassing van de omkeringsregel tot causaal verband concludeert.

7. Ook bij dat oordeel zijn wel kanttekeningen te maken. Het hof overweegt dat de omkeringsregel geldt en dat daarom de Staat het ontbreken van causaal verband moet stellen en bewijzen. Dit is niet zuiver; bij toepassing van de omkeringsregel is geen sprake van omkering van het bewijsrisico. Stelplicht en bewijslast blijven op de eisende partij rusten, maar het causaal verband wordt voorschans aanwezig geacht. Van dit bewijsvermoeden staat dan vervolgens tegenbewijs open. Het hof lijkt te oordelen dat het causaliteitsverweer van de Staat gezien de toepassing van de omkeringsregel geen nadere bespreking vergt. Dat lijkt niet juist. De omkeringsregel wordt pas toegepast als er over causaliteit genoeg is gesteld en er voldoende is betwist. Past men de omkeringsregel toe, dan moet de gedaagde de kans krijgen om tegenbewijs te leveren. Misschien moet het oordeel van het hof aldus worden begrepen dat de Staat het causaliteitsverweer onvoldoende heeft onderbouwd, zodat de stellingen van Achmea op dit punt voor juist worden gehouden. Maar dan had de omkeringsregel niet aangehaald behoeven te worden, want aan toepassing daarvan komt men dan niet toe.

8. Het is denkbaar dat de Staat met zijn causaliteitsverweer meer het oog heeft gehad op de redelijke toerekening, die art. 6:98 BW naast het *condicio sine qua non*-verband als vereiste stelt. Op de redelijke toerekening ziet de omkeringsregel echter niet; de omkeringsregel ziet alleen op het feitelijk causaal verband. Gezien de vrij directe relatie tussen fout en schade alsmede de aard en ernst van deze schade, lijkt de hobbel van redelijke toerekening in dit geval vrij eenvoudig te nemen. Juist bij personenschade wordt ook minder voorzienbare schade snel toegerekend, zie bijvoorbeeld R.J.B. Boonenkamp (*GS Schadevergoeding*), aant. 4.6 bij art. 6:98 BW.

9. Het beroep op eigen schuld wordt afgewezen onder de toevoeging dat dit verweer 'misplaatst en de Staat onwaardig' is. Het eigen schuld-leerstuk uit art. 6:101 BW vergt dat een aan de benadeelde toe te rekenen omstandigheid mede heeft bijgedragen aan het ontstaan van de schade. Weliswaar is het ongeval feitelijk mede het gevolg van het eigen gedrag van de benadeelde – in de zin dat hij in zijn poging tot zaakwaarneming zelf over de vangrail en/of vangbeveiliging is gestapt – maar voor toepassing van art. 6:101 BW is dat niet genoeg. Om het eigen gedrag van de benadeelde in de schadebegroting te verdisconteren is tevens vereist dat zijn gedrag afwijkend respectievelijk normschendend was (vgl. A.L.M. Keirse & R.H.C. Jongeneel, *Eigen schuld en mede-aansprakelijkheid*, 2013, nr. 26). Het hof oordeelt begrijpelijkerwijs dat het te hulp schieten door de benadeelde niet afwijkt van wat een redelijk mens in deze omstandigheden zou doen. Daarmee strandt het beroep op art. 6:101 BW op de voorvraag van de toerekening en komt men aan het bepalen van de wederzijdse veroorzakingsbijdrage niet toe.

10. Er stond hier niet ter discussie dat Achmea de schade heeft vergoed vanwege (ook) haar eigen aansprakelijkheid, dat wil zeggen het feit dat zij ex art. 6 WAM direct aan te spreken was voor de schadevergoedingsplicht die krachtens zaakwaarneming op de vrachtwagenbestuurder rustte. Dit betekent dat er hier dus in beginsel sprake was van een situatie zoals bedoeld in art. 6:102 BW; zowel de Staat als (Achmea als WAM-verzekeraar van) de vrachtwagenbestuurder zou aansprakelijk zijn voor dezelfde schade. Zou Achmea de regresvordering hebben gegrond op de onderlinge draagplicht die krachtens art. 6:10 BW bestaat tussen hoofdelijk schuldenaren, dan had zij geen

verhaal kunnen nemen voor haar eigen aandeel in de schade. Zij had dan alleen verhaal kunnen nemen voor het aandeel in de schade dat de Staat aangaat. Achmea heeft echter – mogelijk in een poging om het debat over art. 6:102 BW juist te vermijden – haar vordering ingesteld als cessio-naris van de vordering die de nabestaanden op de Staat hadden. Het hof prikt daar doorheen en bepaalt dat ongeacht het juridische etiket dat Achmea op haar regresvordering plakt, het feit dat Achmea zelf ook een aandeel in de schade heeft, een rol in de beoordeling moet spelen. Niet (alleen) de gekozen grondslag van de vordering maar (ook) de identiteit van de eiser is bepalend voor de vraag voor welk deel de eiser regres kan nemen. Zie hierover ook HR 9 januari 1987, NJ 1987/506, HR 23 november 2012, ECLI:NL:HR:2012:BX5880, «JA» 2013/6, en rb. Zeeland-West-Brabant 24 oktober 2018, ECLI:NL:RBZWB:2018:6539.

11. Dit levert de Staat slechts een pyrrusoverwinning op. De onderlinge bijdrageplicht tussen hoofdelijk schuldenaren wordt beoordeeld via de maatstaf uit art. 6:101 BW. Er moet naar objectieve maatstaven worden bepaald in welke mate de omstandigheid waarvoor elk van de ‘daders’ aansprakelijk is, feitelijk heeft bijgedragen aan het ontstaan van de schade. Vervolgens kan eventueel een billijkheidscorrectie plaatsvinden. De oorzaak waarvoor Achmea hier aansprakelijk is, is het feit dat zaakwaarneming nodig was. Deze oorzaak valt volgens het hof in causaal opzicht in het niet bij de oorzaak waarvoor de Staat aansprakelijk is. Daarnaast wordt – waarschijnlijk als overweging ten overvloede – overwogen dat de billijkheidscorrectie zou nopen tot vaststelling van de bijdragenplicht van de Staat op 100%. De Staat moet dus uiteindelijk alle schade vergoeden.

12. Het lijkt erop dat de Staat bij de beoordeling van de onderlinge draagplicht ook andere feiten had willen betrekken, waaronder de omstandigheid dat de vangrail en valbeveiliging eerder al waren weggeslagen door de vrachtwagen. Zoals hiervoor opgemerkt, was echter niet vastgesteld dat de vrachtwagenchauffeur in dat kader een (verkeers)fout heeft gemaakt; die omstandigheid werd waarschijnlijk daarom niet in de vaststelling van de onderlinge bijdragenplicht ex art. 6:10 BW betrokken.

13. Tot slot deed de Staat nog een beroep op art. 6:99 BW (alternatieve causaliteit). Dit artikel ziet

op de situatie waarin fouten van verschillende daders de schade elk zelfstandig geheel veroorzaakt kunnen hebben. De aansprakelijkheid van Achmea berust op de noodzaak tot zaakwaarneming. Die omstandigheid kan als zodanig de schade echter niet zelfstandig veroorzaakt hebben. Zaakwaarneming was immers eerst benodigd nadat de beschadiging van de vangrail en valbeveiliging al had plaatsgevonden. Ook hier komt dus weer betekenis toe aan het feit dat de (mede)aansprakelijkheid van de vrachtwagenbestuurder alleen was gegrond op zaakwaarneming en niet (ook) op een eventuele verkeersfout die heeft geleid tot het wegslaan van de vangrail en valbeveiliging.

14. Kortom, ongeacht het etiket dat Achmea zelf op de regresvordering heeft geplakt, wordt uiteindelijk het feit dat zij zelf ook aansprakelijk was voor de schade wel meegewogen. Bij die beoordeling was relevant dat deze aansprakelijkheid van Achmea alleen werd gevonden in de zaakwaarneming; eventuele aansprakelijkheid vanwege de eerdere (mogelijke) verkeersfout van de vrachtwagenbestuurder bleef buiten beschouwing.

mr. E.A.L. van Emden
advocaat bij NN Advocaten

mr. T. Smith-Hussein
advocate bij NN Advocaten

15

Verzekeraar moet na ongeval 85% van de schade van bestuurder vergoeden

Rechtbank Noord-Nederland
22 oktober 2020, nr. C/18/197620/ HA RK
20-20, ECLI:NL:RBNNE:2020:3725
(mr. Terpstra, mr. De Jonge, mr. Venema-Dietvorst)

Verkeersongeval. WAM-dekking. Eigen schuld.

[BW art. 6:101; WAM art. 3, 4, 6]

Verzoeker bestuurt een auto met drie passagiers. Al rijdend trekt een van de passagiers (trainer) aan de handrem, waardoor de auto spint en de passagiers, alsmede verzoeker letselschade oplopen. De auto is WAM verzekerd bij Reaal. In de loop van het onderzoek komt vast te staan dat verzoeker alcohol en cocaïne heeft gebruikt. Geen van de inzittenden droeg de veiligheidsgordel. Reaal weigert dekking op de WAM omdat de polis en de WAM schade aan de bestuurder uitsluiten. Verzoeker verzoekt dat de rechtbank voor recht verklaart dat Reaal volledig aansprakelijk is jegens verzoeker en de schade zal vergoeden. De rechtbank oordeelt dat verzoeker ten tijde van het ongeval niet meer als bestuurder viel aan te merken, aangezien trainer, die achterin zat, aan de handrem trok met noodlottige gevolgen. Daarom is Reaal verplicht dekking onder de WAM-polis te bieden. Verzoeker eist primair veroordeling van Reaal tot vergoeding van de volledige schade. De rechter concludeert dat de voorschotten die Reaal heeft uitbetaald vergoedingen krachtens de SVI-verzekering zijn. Reaal heeft aansprakelijkheid krachtens de WAM niet erkend en nooit de verwachting gewekt dat de WAM-schade volledig vergoed zou worden. Daarom is Reaal niet gehouden tot vergoeding van de volledige schade. Reaal doet met hulp van de omkeringsregel een beroep op eigen schuld van verzoeker aangezien deze onder invloed was van alcohol en cocaïne en de veiligheidsgordel niet droeg. De rechtbank overweegt dat het beroep op de omkeringsregel

niet opgaat, nu niet aannemelijk is dat die normschending (alcohol- en cocaïnegebruik) eraan heeft bijgedragen dat het ongeval zich heeft veroorzaakt. De rechtbank oordeelt voorts dat het niet dragen van de autogordel dient te leiden tot een verdeling van de aansprakelijkheid van 25% voor verzoeker en 75% voor Reaal. Na toepassing van de billijkheidscorrectie wordt dit 15% voor verzoeker en 85% voor Reaal.

*[verzoeker],
wonende te [woonplaats verzoeker]
verzoeker,
advocaat: mr. A. Hansma te Leeuwarden,
tegen
de naamloze vennootschap
Vivat Schadeverzekeringen N.V.,
tevens h.o.d.n. REAAL Schadeverzekeringen
N.V.,
gevestigd te Amstelveen,
verweerster,
advocaat: mr. H. van Katwijk te Ermelo.
Partijen worden hierna “[verzoeker]” en
“REAAL” genoemd.*

*1. De procedure
(...)**2. De feiten*

2.1. Op zaterdag [datum ongeval] speelde [verzoeker] met zijn voetbalteam van [naam vereniging] een wedstrijd bij voetbalclub [naam vereniging 2]. [slachtoffer] en [passagier] speelden in hetzelfde team als [verzoeker] en zij woonden destijds evenals [verzoeker] in [oud woonplaats driel]. Het driel had de bestelbus van [naam vereniging] een [auto vereniging] met kenteken [autokenteken] (hierna: de auto) ter beschikking om na de voetbalwedstrijd samen naar Groningen terug te kunnen reizen.

2.2. De auto was destijds in het kader van de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorvoertuigen (hierna: de WAM) door [naam vereniging] bij REAAL verzekerd. Tevens was aanvullend een door [naam vereniging] bij REAAL afgesloten Schadeverzekering Inzittenden (hierna: de SVI) van kracht.

2.3. Artikel 4 lid 1 van de WAM bepaalt: De verzekering hoeft niet te dekken de aansprakelijkheid voor schade toegebracht aan de bestuurder van het motorvoertuig dat het ongeval heeft veroorzaakt.