

Titel 8.18 en 8.19 BW: spoorgoederenvervoer en spoorongevallen

1. Inleiding

1.1. In deze bijdrage worden de titels 8.18 en 8.19 BW onder de loep genomen, twee titels geschreven met het oog op nationaal vervoer van goederen per spoor. In rechtspraak en literatuur komen deze titels weinig aan bod. Dat is niet verwonderlijk: het merendeel van het spoorgoederenvervoer is al sinds jaar en dag grensoverschrijdend. Uit cijfers van het CBS uit 2014 blijkt dat slechts zo'n 8% van het vervoerd gewicht per spoor binnenlands vervoer betreft.¹ Het nationale recht is in belangrijke mate in overeenstemming gebracht met de internationale spoorverdragen.

1.2. Toch is er geen volledige harmonisatie. In deze bijdrage zullen de beide titels in vogelvlucht worden besproken. Daarbij is geprobeerd inzichtelijk te maken in hoeverre het nationale recht van het internationale spoorvervoerrecht afwijkt.

2. Titel 8.18 BW

2.1. Titel 8.18 BW regelt de overeenkomst van goederenvervoer over spoorwegen. Het is de opvolger van het tot 2006 geldende Algemeen Reglement Vervoer (ARV). Het ARV stamde uit de tijd vóór de liberalisering van het spoorvervoer en was een weinig overzichtelijke en verouderde verzameling bepalingen. Vanuit de spoorsector klonk de roep om modernisering, waarbij tevens de wens werd geuit om de nationale wetgeving in overeenstemming te brengen met de regels uit de COTIF.² De COTIF ziet op grensoverschrijdend spoorvervoer. In aanhangsels bij dit verdrag zijn regels over specifieke onderwerpen uitgewerkt. Zo bevat het CUI-aanhangsel bepalingen over het gebruik van spoorinfrastructuur en regelt het CIV het internationale vervoer van reizigers.³ Voor titel 8.18 BW zocht de wetgever meer in het bijzonder aansluiting bij het CIM-aanhangsel uit 1999, wat op internationaal vervoer van goederen per spoor ziet.

2.2. In de praktijk is de titel bijna uitsluitend van toepassing op vervoer binnen de landsgrenzen. Op internationaal goederenspoorvervoer tussen Nederland en de omringende landen geldt vrijwel steeds de COTIF-CIM. In uitzonderingsgevallen kan het Nederlandse recht toch op internationale trajecten van toepassing zijn. De COTIF-CIM is namelijk niet onverkort op al het internationale goederenspoorvervoer van toepassing.

2.3. Zo geldt de COTIF-CIM – tenzij partijen expliciet voor toepassing van het verdrag kiezen⁴ – alleen dwingendrechtelijk wanneer de plaats waar de goederen in ontvangst worden genomen en de plaats van aflevering in twee verschillende COTIF-lidstaten liggen.⁵ Bij vervoer van of naar een niet-verdragsstaat is het dus mogelijk dat de vervoerovereenkomst – al dan niet door middel van rechtskeuze – wordt beheerst door Nederlands recht. Een goede illustratie is een uitspraak van de Rechtbank Midden-Nederland uit 2015, waarbij het ging om vervoer van een machine voor de productie van glucose van Veendam naar Rhzevka in Rusland. In Rusland geldt slechts op een aantal geselecteerde trajecten de COTIF-CIM,⁶ voor het overige is het SMGS-verdrag van toepassing.⁷ Het transport naar Rhzevka viel niet onder deze trajecten. De COTIF-CIM was dus niet van rechtswege van toepassing. Aangezien partijen voor toepassing van Nederlands recht hadden gekozen, beoordeelde de rechtbank de overeenkomst aan de hand van titel 8.18 BW.⁸ Op grond van art. 5 lid 1 Rome I-Verordening kan ook zonder een rechtskeuze Nederlands recht op de vervoerovereenkomst van toepassing zijn.⁹

2.4. Of het vervoertraject *feitelijk* door meerdere landen loopt, is voor de toepasselijkheid van de COTIF-CIM niet relevant. Bepalend is of de plaatsen van inontvangstneming en aflevering in twee verschillende COTIF-CIM-lidstaten liggen. Dit betekent dat wanneer zowel het begin- als het eindpunt van het traject in Nederland ligt, maar de route deels door het buitenland loopt, de COTIF-CIM niet van

* Mr. V.R. Pool en mr. T. Holsbrink zijn beiden advocaat bij Van Traa Advocaten te Rotterdam.

1. TLN, 'Transport in Cijfers 2016', p. 50. Te raadplegen op: www.tln.nl.

2. *Kamerstukken II* 2005/06, 30365, 3, p. 1. Verdrag betreffende het internationale spoorvervoer (COTIF), Bern 9 mei 1980 (zie bijv. *Trb.* 1980, 160 en *Trb.* 1981, 211). De COTIF is meerdere malen gewijzigd, voor het laatst ingrijpend door middel van het Protocol van Vilnius (*Trb.* 2000, 70), wat in 2002 door Nederland is goedgekeurd (*Kamerstukken II* 2001/02, 28432, 386 en 1).

3. Het Nederlandse recht kent overigens – in tegenstelling tot het goederenvervoer – geen specifieke bepalingen voor nationaal passagiersvervoer per trein. Nationaal treinreizigersvervoer valt vrijwel altijd onder de overeenkomst tot binnenlands openbaar personenvervoer (art. 8:100 BW e.v.), omdat nagenoeg alles volgens een dienstregeling plaatsvindt.

4. Zelfs als partijen kiezen voor toepassing van de COTIF-CIM, geldt het vereiste dat ofwel de plaats inontvangstneming, ofwel de plaats van aflevering gelegen is in één COTIF-lidstaat, zie art. 1 par. 2 COTIF-CIM.

5. Art. 1 par. 1 COTIF-CIM.

6. Op grond van art. 1 par. 6 COTIF-CIM kunnen lidstaten de CIM slechts op geselecteerde trajecten toepassen. Zie voor een overzicht van alle gemaakte voorbehouden: www.otif.org.

7. Een Engelse vertaling van het SMGS-verdrag is te vinden op de site van het OSJD: www.osjd.org.

8. Rb. Midden-Nederland 16 december 2015, ECLI:NL:RBMNE:2015:9202, *S&S* 2016/43 (*Nivoba/DB Schenker Rail Nederland*).

9. Art. 5 lid 1 Verordening (EG) 593/2008. Zie ter illustratie Hof 's-Hertogenbosch 21 juni 2016, ECLI:NL:GHSHE:2016:2474, *S&S* 2016/114 (*Qbex/EWL*), waarin het hof bij gebreke van een rechtskeuze oordeelde dat Belgisch recht op de vervoerovereenkomst van toepassing was, nu de goederen bestemd waren om vanaf Rusland te worden afgeleverd in België.

toepassing is.¹⁰ Een dergelijk traject wordt ook wel 'hoefijzer-vervoer' genoemd.

a. Geldt Cargofoor ook voor het spoor?

2.5. Recent is in een uitspraak van het Hof Den Haag de vraag aan de orde gekomen of titel 8.18 en de COTIF-CIM de aansprakelijkheid van de goederenspoorvervoerder uitputtend regelen.¹¹ Achtergrond van het geschil was een groot spoorongeval bij Weteren (België) waarbij giftige stoffen waren vrijgekomen.¹² Naast schade aan de lading werd van de spoorvervoerder ook schade gevorderd wegens de inzet van bedrijfsbrandweer en het afvoeren en verwerken van de giftige stoffen. Het Hof Den Haag overwoog – onder verwijzing naar de arresten *Cargofoor* en *Schenker/Transfennica*¹³ – dat de dwingendrechtelijke aansprakelijkheid zoals vervat in titel 8.18 en de COTIF-CIM niet ziet op schade aan andere dan de vervoerde zaken. Het hof achtte het ongewenst dat wanneer een derde zijn schade op zowel de afzender als de spoorvervoerder kon verhalen, de afzender maar beperkt of zelfs geen regres op de vervoerder zou hebben, terwijl de vervoerder andersom zijn schade volledig kon verhalen op de afzender. Met betrekking tot de niet-geregelde onderwerpen kunnen partijen zelf afspraken maken, aldus het hof.

b. Handboekje bij de COTIF-CIM

2.6. Gegeven het feit dat het de nadrukkelijke wens van de Nederlandse wetgever was om de Nederlandse bepalingen omtrent het goederenvervoer per spoor te doen aansluiten bij de COTIF-CIM, is het niet vreemd dat de bepalingen vrijwel geheel overeenstemmen met het verdrag.¹⁴ Titel 8.18 BW en de bijbehorende memorie van toelichting lezen dan ook als een 'handboekje' bij de CIM.¹⁵

2.7. De afwijkingen ten opzichte van de COTIF-CIM zijn dus klein. De verschillen vinden met name hun oorsprong in het feit dat sommige bepalingen in de COTIF-CIM overbodig werden gevonden of niet pasten in de nationale regeling. Zo zijn bepalingen omtrent douanerechten bij gebrek aan belang niet overgenomen.¹⁶ Ook is het naar Nederlands recht niet vereist dat de afgesproken route op de vrachtbrief wordt opgenomen, omdat deze afspraken bij nationaal vervoer niet voorkomen.¹⁷ De wetgever heeft de COTIF-CIM derhalve vrijwel integraal overgenomen in de nationale wetgeving.

2.8. Toch zijn er enkele verschillen. Waar de COTIF-CIM alleen geldt bij spoorvervoer tegen betaling, wordt die eis in het nationale recht niet gesteld.¹⁸ Hagdorn, Sütő en Wedzinga merken op dat van gratis vervoer in de praktijk niet snel sprake zal zijn.¹⁹ Ook het moment waarop rente over de schadevergoeding gaat lopen ligt eerder in het nationale recht dan bij de COTIF-CIM.²⁰ Verder gaat het nationale recht anders om met de gevolgen van een niet-tijdige kennisgeving van verlies, beschadiging of vertraging. Waar de COTIF-CIM hier de consequentie van verval van recht aan verbindt, heeft de Nederlandse wetgever gekozen voor een beperkt weerlegbaar vermoeden dat de goederen in goede staat en op tijd zijn ontvangen.²¹

2.9. Ook kent het Nederlandse recht geen bijzondere bevoegdheidsbepaling voor spoorgoederenvervoer, dit in tegenstelling tot haar internationale tegenhanger. Waar een schuldeiser onder de COTIF-CIM bij het starten van een procedure kan kiezen tussen de rechter van de woonplaats van de gedaagde, de plaats van inontvangstneming of de plaats van aflevering, kan hij bij nationaal vervoer enkel in de woonplaats van de gedaagde terecht (art. 99 Rv). De wetgever vond het niet nodig om alternatieve fora te creëren.²² Desalniettemin kan het in de praktijk voorkomen dat wanneer het Nederlandse recht in plaats van de COTIF-CIM moet worden toegepast, de Nederlandse rechter toch rechtsmacht heeft in de plaats van aflevering of inontvangstneming. Het gaat dan om internationale gevallen waarbij de COTIF-CIM niet geldt, zoals bij het eerdergenoemde transport van Veendam naar Rhzevka. De aanvullende fora worden dan gegeven door art. 5 Brussel Ibis-Verordening, dat voor levering van diensten bepaalt dat een partij eveneens kan worden opgeroepen op de plaats waar de dienst werd verstrekt. In 2018 heeft het Hof van Justitie voor goederenvervoer overwogen dat de dienst zowel op de plaats van aflevering als op de plaats van inontvangstneming wordt uitgevoerd.²³

3. Titel 8.19 BW

a. Eerste afdeling

3.1. De eerste afdeling van titel 8.19 is tegelijk met de invoering van titel 8.18 BW toegevoegd en bestaat uit één bepaling, art. 8:1661 BW. Deze bepaling is in het leven geroepen om de aansprakelijkheid voor gebrekkige spoorvoertuigen te

10. *Kamerstukken II* 2005/06, 30365, 3, p. 5. Zie ook Rb. Rotterdam 29 juni 2016, ECLI:NL:RBROT:2016:4960, r.o. 49, *S&S* 2017/19 (*DSM/DB Schenker*).

11. Hof Den Haag 30 april 2019, ECLI:NL:GHDHA:2019:1021.

12. Het ging in dit geval om hoefijzervervoer. Het traject liep van Geleen via België naar Hoek-Terneuzen.

13. HR 15 april 1994, ECLI:NL:HR:1994:ZC1333, NJ 1995/114 (*Cargofoor*); HR 18 december 2015, ECLI:NL:HR:2015:3624, NJ 2016/341 (*Schenker/Transfennica*).

14. Zie A. Hagdorn, V. Sütő & A. Wedzinga, *Handboek Spoorwegrecht*, Zutphen: Uitgeverij Paris 2017, par. 10.5.1, p. 802.

15. Zie in dit kader o.a. V.R. Pool, 'Aansprakelijkheid bij spoorwegongevallen', *TAV* 2016/49, waar de CIM-regeling in vogelvlucht wordt besproken.

16. Voorbeelden hiervan zijn art. 6 par. 7-8 en art. 15 par. 6 COTIF-CIM.

17. *Kamerstukken II* 2005/06, 30365, 3, p. 7.

18. Zie art. 8:1550 BW.

19. A. Hagdorn, V. Sütő & A. Wedzinga, *Handboek Spoorwegrecht*, Zutphen: Uitgeverij Paris 2017, par. 10.5.2, p. 803.

20. Vgl. art. 6:83 sub b BW met art. 37 par. 2 CIM.

21. Vgl. art. 47 COTIF-CIM met art. 8:1592 BW. Het vermoeden kan slechts weerlegd worden op een limitatief aantal gronden. De weerleggingsgronden worden in art. 8:1592 lid 2 BW opgesomd. De wetgever heeft nadrukkelijk aangegeven de regeling te hebben overgenomen uit de CMR (vgl. art. 30 lid 2 CMR), *Kamerstukken II* 2005/06, 30365, 3, p. 16.

22. *Kamerstukken II* 2005/06, 30363, 3, p. 15.

23. HvJ EU 11 juli 2018, C-88/17, ECLI:EU:C:2018:558 (*Zürich Insurance plc en Metso Minerals Oyl/Abnormal Load Services (International) Ltd*).

verduidelijken. Voor spoorgerelateerde ongevallen bepaalt art. 8:1661 BW dat de aansprakelijkheid ex art. 6:173 BW bij gebrekkige spoorvoertuigen in principe op de spoorwegonderneming rust. Bij gebrekkige spoorweginfrastructuur ligt de opstalaansprakelijkheid bij de spoorwegbeheerder.²⁴ Dit systeem is anders dan onder de vervoerovereenkomst: daar staat de spoorvervoerder ten opzichte van de ladingbelanghebbenden zowel in voor de spoorvoertuigen als voor de infrastructuur.²⁵

3.2. De zelfstandige betekenis van art. 8:1661 BW lijkt overigens beperkt. De wetgever heeft slechts een verduidelijking van het bestaande art. 6:173 BW voor ogen gehad bij gebrekkige spoorvoertuigen.²⁶ In tegenstelling tot schepen en luchtvaarttuigen zijn spoorvoertuigen ook niet uitgesloten van deze bepaling.²⁷ In 2008 oordeelde de Rechtbank Utrecht dat art. 6:173 BW van toepassing bleef op spoorvoertuigen, ondanks de in art. 8:1661 BW opgenomen bijzondere regel.²⁸ Over de betekenis van de opstalaansprakelijkheid heeft de wetgever niets geschreven, maar gelet op de bewoordingen van de bepaling lijkt het ook in dit geval om niet meer dan een verduidelijking van art. 6:174 BW te gaan. Dat betekent dat de Tijdelijke Regeling Verhaalsrechten (art. 6:197 BW) in beide gevallen van toepassing blijft.

3.3. In dit verband is art. 55 Spoorwegwet het vermelden waard. Dit artikel verplicht spoorwegondernemingen niet alleen om zich te verzekeren voor hun wettelijke aansprakelijkheid, ook kent het de benadeelde een eigen recht op schadevergoeding tegenover de aansprakelijkheidsverzekeraar toe door art. 6 WAM van overeenkomstige toepassing te verklaren. Het eigen recht van de benadeelde kwam aan bod in de zaak *RRF/HTRS*. De rechtbank overwoog in die uitspraak dat het eigen recht geen directe actie is zoals vervat in art. 7:954 BW. Echter, zelfs bij een eigen recht moet de verzekeraar de schade vergoeden die zijn verzekerde had moeten vergoeden. Overigens betekent dat ook, aldus de Rechtbank Rotterdam, dat verzekeraars een beroep kunnen doen op een beperking van de aansprakelijkheid die geldt tussen de verzekerde en de derde.²⁹

b. Tweede afdeling

3.4. De tweede afdeling van titel 8.19 BW regelt de aansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen aan boord van spoorvoertuigen. Deze afdeling dateert van 1994 en is ingevoegd samen

met vrijwel identieke afdelingen voor het zeevervoer, wegvervoer en vervoer over de binnenwateren om de aansprakelijkheid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen te regelen. Met deze regelingen heeft de wetgever beoogd aansluiting te zoeken bij de CRTD.³⁰ Dit verdrag is overigens nooit in werking getreden.³¹

3.5. Anders dan bij de CRTD heeft de Nederlandse wetgever het toepassingsbereik van de afdeling niet beperkt tot stoffen die zich op grond van een vervoerovereenkomst aan boord van een spoorvoertuig bevinden. Ook de gevaarlijke stoffen die gebruikt worden bij de exploitatie van het spoorvoertuig vallen onder het bereik van de afdeling. Als reden voor deze afwijking geeft de wetgever aan dat het voor een schadelijgende partij niet relevant is in welke hoedanigheid de stof zich aan boord bevond.³²

3.6. De reikwijdte van de afdeling is op verschillende manieren ingeperkt. Zo is de afdeling niet van toepassing op schade toegebracht aan de andere spoorvoertuigen van dezelfde trein, met inbegrip van de goederen aan boord van die andere spoorvoertuigen. De schadelijgende partijen zullen hun vordering dan doorgaans tegen de spoorwegonderneming kunnen instellen op basis van een overeenkomst.³³ De Nederlandse wetgever heeft hiermee conflicten met de COTIF-CIM willen voorkomen.³⁴ Voorts geldt de afdeling enkel bij stoffen die bij AMvB als gevaarlijke stof zijn aangewezen. Het Uitvoeringsbesluit verwijst daarvoor naar de tabellen bij het ADR.³⁵ Hiermee wordt afgeweken van art. 6:175 BW, dat voor het begrip 'gevaarlijke stof' een open norm hanteert.³⁶ Tot slot geldt de afdeling niet bij ongevallen op niet voor publiek toegankelijke terreinen wanneer het vervoer van de gevaarlijke stof een integraal onderdeel van de industriële activiteit vormt, bijvoorbeeld wanneer een trein uitsluitend gevaarlijke stoffen van de ene naar de andere kant van een afgesloten fabrieksterrein vervoert.³⁷ In een dergelijk geval rust de aansprakelijkheid op de exploitant van het terrein op grond van art. 6:175 BW.

3.7. In essentie behelst de afdeling het volgende. De afdeling bevat een risicoaansprakelijkheid voor schade ontstaan door gevaarlijke stoffen, waarbij de spooronderneming haar aansprakelijkheid in principe mag beperken.³⁸ Strikt genomen hoeft er niet vervoerd te worden: voldoende is dat de gevaarlijke stoffen zich aan boord van het vervoermiddel bevinden. De afdeling is dus ook van toepassing wanneer gevaarlijke

24. Zie voor de afbakening van de verantwoordelijkheid van de spoorwegbeheerder bij spoorwegovergangen: Rb. Almelo 9 januari 2008, ECLI:NL:RBALM:2008:BC4628.

25. Art. 8:1571 lid 2 BW.

26. *Kamerstukken II* 2005/06, 30363, 3, p. 18.

27. Art. 6:173 lid 3 BW.

28. Rb. Utrecht 17 september 2008, ECLI:NL:RBUTR:2008:BF1298, *NJF* 2008/76.

29. Rb. Rotterdam 19 december 2018, ECLI:NL:RBROT:2018:11057 (*RRF/HTRS*).

30. Convention on Civil Liability for Damage caused during Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels (CRTD).

31. Zie voor de actuele status: www.unece.org.

32. *Kamerstukken II* 1988/89, 21202, 3, p. 23.

33. Zie art. 8:1671 BW.

34. *Kamerstukken II* 1988/89, 21202, 3, p. 60.

35. Art. 5 Uitvoeringsbesluit aansprakelijkheid gevaarlijke stoffen en milieuverontreiniging. Het ADR ziet op het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg.

36. W. van der Velde, 'Aansprakelijkheid voor schade door vervoer van gevaarlijke stoffen', *TVR* 2017, afl. 5/6, p. 180.

37. Art. 8:1671 lid 3 BW.

38. Art. 8:1678 BW. Op grond van art. 7 Uitvoeringsbesluit Aansprakelijkheid Gevaarlijke stoffen en Milieuverontreiniging bedraagt de limiet bij dood of letsel SDR 18 miljoen, bij alle overige vorderingen SDR 12 miljoen.

stoffen zich aan boord van een stilstaande wagon bevinden.³⁹ De aansprakelijkheid wordt gekanaliseerd naar diegene die zeggenschap heeft over het gebruik van het spoorvoertuig. Met de concentratie van aansprakelijkheid wordt beoogd te voorkomen dat meerdere partijen zich verzekeren voor hetzelfde risico.⁴⁰ Bij een door tractie voortgestuwd spoorvoertuig ligt de zeggenschap bij de spoorwegonderneming die zeggenschap had over die tractie.⁴¹ Dit betekent dat bij een wisseling van locomotief ook de potentieel aansprakelijke spoorwegonderneming verandert. Omdat spoorwegondernemingen en verladers van gevaarlijke stoffen vaak zelf rangeren met eigen tractie, kan derhalve de vraag rijzen wie zeggenschap had over het spoorvoertuig.⁴² Gelet hierop is het de vraag of het beoogde doel van de regeling – het voorkomen van dubbele dekking – in de praktijk ook gehaald wordt. Bij het wegvervoer en in de binnenvaart wordt overigens dezelfde methodiek gehanteerd. Daar wordt eveneens de aansprakelijkheid verlegd naar het slepende, trekkende of duwende vervoermiddel.⁴³

3.8. De regeling is niet op alle vlakken gelijk aan de verdragen die daaraan ten grondslag lagen. De verschillen worden door Van der Velde uitgebreid behandeld in haar artikel over de aansprakelijkheid voor schade bij vervoer van gevaarlijke stoffen.⁴⁴ Verschillen doen zich volgens haar onder andere voor op het gebied van aansprakelijkheidsverzekering, verzekeringsplicht en directe aanspraak tegen de verzekeraar.

4. Slot

4.1. Met titel 8.18 BW heeft de wetgever een overzichtelijke regeling voor het spoorgoederenvervoer gecreëerd die op veel vlakken gelijk is aan de COTIF-CIM. Hoewel deze titel weinig in de rechtsleer aan bod komt, heeft zich recent een interessante ontwikkeling voorgedaan in de vorm van het arrest van het Hof Den Haag, waarin het hof heeft uitgemaakt dat de *Cargofloor*-leer uit de CMR-praktijk ook voor het spoor geldt. Hoewel de regelingen niet identiek zijn, zullen de verschillen in de praktijk klein zijn. Het meest in het oog springende onderscheid is de manier waarop de regelingen omgaan met de gevolgen van een niet-tijdige kennisgeving van verlies, beschadiging of vertraging.

4.2. Titel 8.19 BW kent een meer eigen karakter, hoewel deze typering hoofdzakelijk op de tweede afdeling ziet. De eerste afdeling is in de praktijk van weinig betekenis. De tweede afdeling – aansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen – is een vrij gecompliceerd geheel waar uitzondering op uitzondering wordt gestapeld. Desalniettemin laat de essentie zich in één zin vatten: degene met zeggenschap over het spoorvoertuig is risicoaansprakelijk voor schade toegebracht door gevaarlijke stoffen aan boord van dat spoorvoertuig, maar kan de aansprakelijkheid beperken.

39. M.H. Claringbould, 'Aansprakelijkheid bij vervoer van gevaarlijke stoffen', *TMA* 1995, afl. 1, p. 11.

40. *Kamerstukken II* 2005/06, 30363, p. 19.

41. Art. 8:1673 lid 1 BW.

42. Zie hierover: A. Hagdorn, V. Sütő & A. Wedzinga, *Handboek Spoorwegrecht*, Zutphen: Uitgeverij Paris 2017, par. 10.5.5, p. 805, waar zij ook verwijzen naar H. Bouwknegt e.a., *Goederentreinen in Nederland*, Den Bosch: Uquilair 2004.

43. Art. 8:1032 lid 2 BW, art. 8:1212 lid 2 BW.

44. W. van der Velde, 'Aansprakelijkheid voor schade door vervoer van gevaarlijke stoffen', *TVR* 2017, afl. 5/6.