

RAV 2023/89

## Aansprakelijkheid wegbeheerder. Is de gemeente aansprakelijk voor een dodelijk verkeersongeval op een weg waar de dag van tevoren split is aangebracht dat nog niet is ingereden? Levert het aanwezige split een gebrekkigheid ex art. 6:174 BW op doordat er onvoldoende is gewaarschuwd?

Rb. Oost-Brabant 21-07-2023, ECLI:NL:RBOBR:2023:3775

Instantie	Rechtbank Oost-Brabant
Datum	21 juli 2023
Magistraten	Mr. E.J.C. Adang
Zaaknummer	C/01/390706 / EX RK 23-28
JCDI	JCDI:ADS856604:1
Vakgebied(en)	Verbintenissenrecht / Aansprakelijkheid Verkeersrecht / Aansprakelijkheid
Brondocumenten	ECLI:NL:RBOBR:2023:3775, Uitspraak, Rechtbank Oost-Brabant, 21-07-2023
Wetgeving	Art. 6:162, 6:174 BW

### Essentie

Deelgeshil. Aansprakelijkheid wegbeheerder. Omkeringsregel.

Is de gemeente aansprakelijk voor een dodelijk verkeersongeval op een weg waar de dag van tevoren split is aangebracht dat nog niet is ingereden? Levert het aanwezige split een gebrekkigheid ex art. 6:174 BW op doordat er onvoldoende is gewaarschuwd? Slaagt het beroep op de omkeringsregel?

### Samenvatting

Op een dreef in een gebied aangeduid als 60 km/u zone, vindt een eenzijdig auto-ongeval met dodelijke afloop plaats. In dit deelgeshil staat de precieze toedracht tussen partijen niet vast. Hoewel uit het politierapport volgt dat de bestuurster in een slip is geraakt, tegen een boom is aangereden en in de nabijgelegen sloot terecht is gekomen, is de snelheid waarmee is gereden onduidelijk en staat niet vast of de auto in slip is geraakt als gevolg van het aanwezige split. Vast staat wel dat de dag vóór het ongeval een nieuwe splitlaag is aangebracht. En voorts dat aan de dreef de borden (J20) en (J25) zijn geplaatst die waarschuwen voor opspattend grind respectievelijk slipgevaar. Het 30 km/u-bord ontbreekt, terwijl de plaatsing daarvan wel was voorgeschreven in het bestek.

De verzoeker in dit deelgeshil, de echtgenoot van de omgekomen bestuurster, houdt de gemeente als wegbeheerder aansprakelijk voor het ongeval (ex art. 6:174 BW) en uit hoofde van onrechtmatige daad (ex art. 6:162 BW). Gesteld wordt dat de gemeente niet voldoende gewaarschuwd heeft, omdat het 30 km/u bord niet is geplaatst en dat de omkeringsregel moet worden toegepast.

Rb.: De rechtbank komt tot het oordeel dat de gemeente niet aansprakelijk is voor het ongeval. Zij oordeelt dat

de twee borden die de gemeente wel heeft geplaatst een voldoende waarschuwing zijn en impliceren dat de snelheid gematigd moet worden. Voorts is niet gesteld en ook op andere wijze niet gebleken dat de weg pas bij een matiging naar 30 km/u veilig zou zijn. Dit maakt dat niet is gebleken dat sprake is van een gebrekkige opstal ex art. 6:174 BW. Ook levert het niet-plaatsen van het 30 km/u bord volgens de rechtbank op zichzelf geen schending van een veiligheidsnorm op. De enkele omstandigheid dat dit bord in het bestek van de wegwerkzaamheden wordt genoemd, betekent nog niet dat sprake is van een voor de gemeente geldende veiligheidsnorm. Die schending zou door andere omstandigheden moeten worden ingegeven, maar die omstandigheden zijn in deze procedure niet gesteld. Naar het oordeel van de rechtbank staat vast dat er geen voorschriften of richtlijnen gelden voor de gemeente die plaatsing van een 30 km/u bord voorschrijven. Zo is de snelheidsbeperking (30 km/u) volgens de CROW-richtlijnen niet verplicht. Uit de rijproef van de politie volgt dat matiging tot 50 km/u voldoende zou zijn geweest. De rechtbank wijst de vorderingen in deelgeschil af.

De kosten van de deelgeschilprocedure worden begroot ex art. 1019aa lid 1 Rv, omdat de procedure niet volstrekt onnodig of onterecht is ingesteld. Omdat aansprakelijkheid niet is komen vast te staan, vindt evenwel geen kostenveroordeling plaats.

## Verwant oordeel

### Zie ook:

- Rb. Noord-Nederland 30 mei 2023, ECLI:NL:RBNN E:2023:2155;
- D.J.B. op Heij, 'De eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker - een rechtspraak onderzoek naar de verwachtingen van de wegbeheerder', *AV&S* 2 022/19;
- R.J.B. Boonekamp, *GS Schadevergoeding*, art. 6:101 BW, aant. 4.4.7;
- F.T. Oldenhuis, *GS Onrechtmatige daad*, art. 6:174 BW, aant. 11 (eigen verantwoordelijkheid weggebruiker prevaleert) met verwijzing naar jurisprudentie;
- F.T. Oldenhuis, *GS Onrechtmatige daad*, art. 6:174 BW, aant. 11.10 (waarschuwingsborden vormen een beperking van aansprakelijkheid);
- G.M. van Wassenaer in C.C. van Dam (red.), *Aansprakelijkheid van de wegbeheerder*, 2013/5.4.

### Zie anders:

- HR 6 september 1996, ECLI:NL:HR:1996:ZC2128, *NJ* 1998/415 (*Annema/Staat, slipgevaar*);
- Hof 's-Hertogenbosch 5 september 2006, ECLI:NL:GHSHE:2006:AZ9386: gemeente heeft niet adequaat gewaarschuwd voor het slipgevaar en is aansprakelijk voor het eenzijdig verkeersongeval;

## Wenk

Hoe de rechtbank het door verzoeker gedane beroep op de omkeringsregel concreet beoordeelt, volgt niet uit het vonnis. De rechtbank oordeelt dat geen sprake is van een voor de gemeente geldende veiligheidsnorm (rov. 2.6.5.), althans dat niet is gebleken dat een veiligheidsnorm is geschonden. Dat doet vermoeden dat de rechtbank vindt dat de omkeringsregel niet van toepassing is. Voor toepassing daarvan is immers vereist dat sprake is geweest van een gedraging in strijd met een norm die strekt tot het voorkomen van een specifiek gevaar ter zake van het ontstaan van schade, en dat degene die zich op schending van deze norm beroept, ook bij betwisting aannemelijk heeft gemaakt dat in het concrete geval het specifieke gevaar waartegen de norm bescherming beoogt te bieden, zich heeft verwezenlijkt. Opgemerkt zij evenwel dat ook niet uit het vonnis blijkt waarom in het bestek is opgenomen dat een 30 km/u-bord moet worden geplaatst. Dat dit een andere reden dan de veiligheid van weggebruikers zou hebben, volgt dus ook niet uit het vonnis. Ten aanzien van het beroep op de omkeringsregel, is het ook mogelijk dat de rechtbank vindt dat de omkeringsregel van toepassing is, maar dat een geslaagd beroep hierop strandt in verband met de rijproef van de politie. Uit die proef volgt dat de bochten met een snelheid van ongeveer 50 km/h goed te nemen waren, hetgeen in de weg zou kunnen staan aan de mogelijkheid om aannemelijk te maken dat het beoogde gevaar zich daadwerkelijk heeft verwezenlijkt. Let wel, de overweging van de rechtbank op dit punt is geplaatst bij de beoordeling van de aansprakelijkheid van de gemeente als opstalbezitter ex art. 6:174 BW (rov. 2.6.4) en niet bij de beoordeling van aansprakelijkheid ex art. 6:162 BW (rov. 2.6.5).

Dat in een zaak als de onderhavige ook anders kan worden geoordeeld (afhankelijk van wat wordt gesteld, betwist, wordt aangenomen en wat vast komt te staan tussen partijen) blijkt uit een vonnis van de Rechtbank Overijssel van 2 juli 2014, ECLI:NL:RBOVE:2014:3704. Zij oordeelt als volgt: *“Voor zover gedaagde [i.c. een aannemer] betoogt dat enkel de borden ‘opspattend grind’ en ‘slipgevaar’ afdoende hebben gewaarschuwd voor de onveilige verkeerssituatie, passeert de rechtbank dat verweer. Gelet op het (slip)gevaar dat split (vooral) meebrengt voor motorrijders had tevens een snelheidsbeperkend bord moeten worden geplaatst door gedaagde om adequaat te waarschuwen voor het risico (zie ook HR 6 september 1996, NJ 1998/415).”* Hoewel het hierbij ging om eventuele aansprakelijkheid van de aannemer als uitvoerder van het werk en dus niet de gemeente als wegbeheerder, laat dit vonnis zien dat in voorkomende gevallen de beoordeling van aansprakelijkheid anders kan uitvallen, althans in ieder geval voor wat betreft de vraag welke borden in een concreet geval volstaan voor de veiligheid.

Bij haar oordeel verwijst de rechtbank in voetnoot 11 naar een arrest van het Hof 's-Hertogenbosch van 5 september 2009, ECLI:NL:GHSHE:2006:AX9386, rov. 7.8. Op dit arrest heeft de gemeente gewezen in haar verweer (zie rov. 2.5 en voetnoot 8). Het ziet op een carjacking met dodelijke afloop. Het lijkt erop dat sprake is van een verschrijving en dat het arrest van het Hof 's-Hertogenbosch 5 september 2006, ECLI:NL:GHSHE:2006:AZ9386, VR 2007/27 wordt bedoeld. In dat arrest heeft het hof overwogen dat van een normaal oplettende en voorzichtige verkeersdeelnemer verwacht mag worden dat deze bij het bereiken van split op de weg de snelheid aanpast aan de omstandigheden en deze aanzienlijk vermindert en de snelheid bij een bocht nog verder terugbrengt omdat algemeen bekend is dat de kans op slippen kleiner is bij een lagere snelheid (rov. 7.8). Het hof neemt dit mee bij de beoordeling van het gedane beroep op eigen schuld ex art. 6:101 BW en rekent 25% toe. Anders dan het arrest van het hof, past de rechtbank deze omstandigheid juist toe bij de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder. Hoewel dat niet duidelijk blijkt uit de bewoordingen zou deze overweging verband kunnen houden met het beroep van verzoeker op het *Ferweradeel*-arrest (rov. 2.4), HR 9 januari 1942, ECLI:NL:HR:1942:124, NJ 1942/295.

D. Linstra

## Partij(en)

Beschikking in de zaak van

[Verzoeker], advocaat mr. L. Boon te Eindhoven,

tegen

1. Gemeente Laarbreek, te Beek en Donk,
2. Mandatis B.V., te Oldenzaal,

verweersters, advocaat mr. A.T. Bolt te Arnhem.

## Uitspraak

### Rechtbank:

#### 1. De procedure

Het verloop van de procedure blijkt uit:

- het (gecorrigeerde) verzoekschrift ex artikel 1019w e.v. Rv, met producties 1 t/m 15,
- het verweerschrift,
- het besprokene tijdens de mondelinge behandeling op 6 juli 2023 waarvan de griffier aantekening heeft gehouden en bij welke gelegenheid mr. Boon spreekantekeningen heeft overgelegd.

#### 2. Het verzoek en de beoordeling ervan

##### 2.1.

Het gaat in deze zaak om het volgende.

##### 2.1.1.

Op 4 juni 2019 omstreeks 16:56 uur heeft mevrouw [A] (hierna: mevrouw [A]), echtgenote van [verzoeker], een eenzijdig verkeersongeval gehad, ten gevolge waarvan zij is overleden. Het ongeval heeft plaatsgevonden op de Kloosterdreef te Aarle-Rixtel, gemeente Laarbeek (hierna: de gemeente).

De gemeente is de wegbeheerder van de Kloosterdreef. Mandatis B.V. (hierna: Mandatis) is de aansprakelijkheidsverzekeraar van de gemeente.

##### 2.1.2.

De politie heeft een verkeersongevalsanalyse uitgevoerd. Het proces-verbaal<sup>[1.]</sup> daarvan houdt onder meer in: "(...)"

##### 1.1. Verzoeker



Op verzoek van de inzetcoördinator, werkzaam bij de politie eenheid Oost-Brabant, stelden wij op dinsdag 4 juni 2019 omstreeks 19:15 uur een onderzoek in naar de juiste toedracht van het hierna bedoelde verkeersongeval. Tijdens het onderzoek zagen wij en stelden wij het volgende vast:

### 1.2. Beknopte ongevalsbeschrijving

Op dinsdag 4 juni 2019, omstreeks 16:56 uur had er op de Kloosterdreef een éénzijdig ongeval plaatsgevonden. Een personenauto reed over de Kloosterdreef, gaande in de richting van de Biezen. Na een (flauwe) bocht naar links raakte de personenauto in de slip en botste met de linkerzijde tegen een boom, welke rechts naast de rijbaan in de grasberm stond. Door de botsing met de boom kwam de personenauto in de naastgelegen (droog staande) sloot tot stilstand.



Aangetroffen situatie

### 1.3. Betrokken voertuig

Een personenauto, merk Kia, type Sorento, kleur zwart voorzien van het kenteken [kenteken].

(...)

## 2 Opnemen plaats ongeval

### 2.1. Rijrichting

In dit proces-verbaal wordt uitgegaan van de rijrichting van de personenauto, rijdende Kloosterdreef, gaande in de richting van de Biezen.

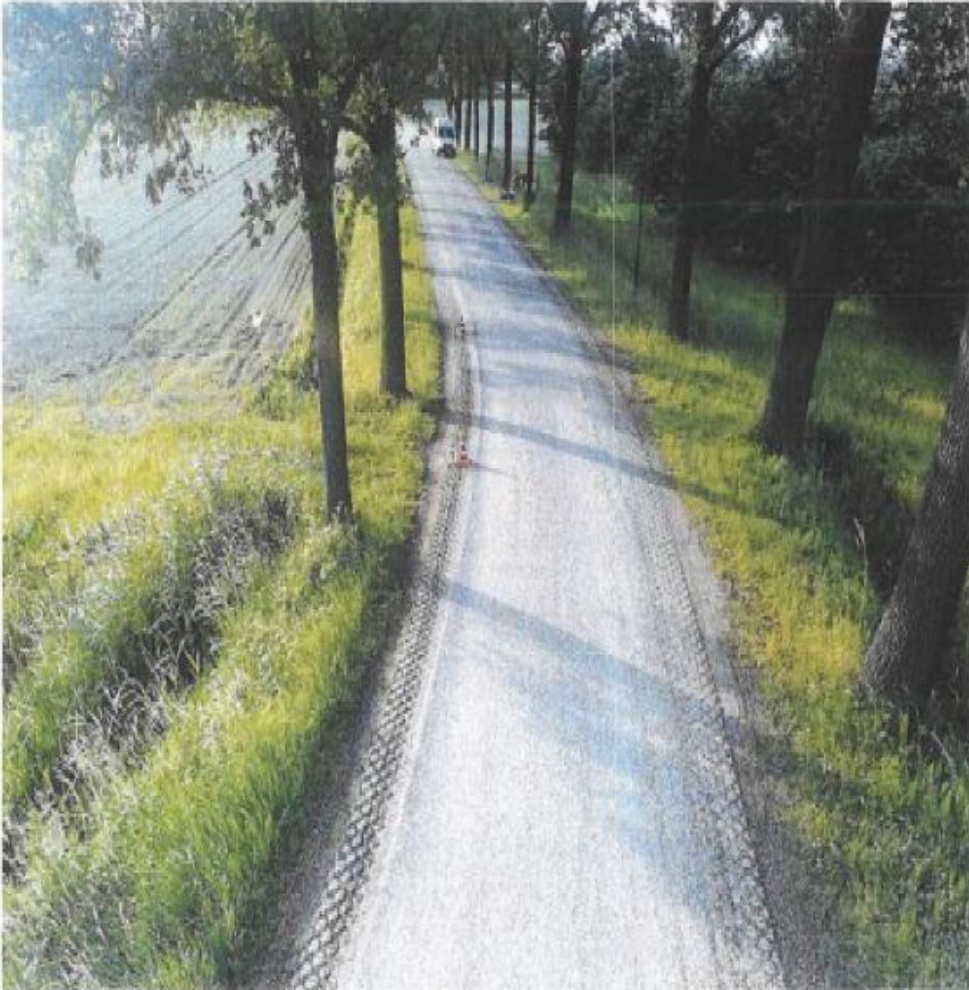
(...)

## 2.1. Wegsituatie

De Kloosterdreef was voor het openbaar verkeer openstaande weg, ter plaatse gelegen buiten de bebouwde kom van Aarle-Rixtel, binnen de gemeente Laarbeek. Bij het inrijden van de Kloosterdreef stond rechts naast de rijbaan het verkeersbord volgens model C12 (gesloten voor alle motorvoertuigen) van de bijlage 1, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990, met een onderbord met de tekst: "uitgezonderd bestemmingsverkeer".

De plaats van het ongeval was gelegen in een gebied dat was aangeduid als 60 kilometer per uur zone gebied, kenbaar gemaakt door middel van het verkeersbord volgens model A0160zb, van de bijlage 1, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990.

De Kloosterdreef bestond ter plaatse uit één rijbaan, bestemd voor verkeer in tegengestelde richtingen. De rijbaan had een totale breedte van ongeveer 3.50 meter. De rijbaan werd aan beide zijden begrensd door grasbetonblokken, een zand-/grasberm waarin bomen en stonden, een sloot en akkergrond.



Wegsituatie gezien vanuit de rijrichting van de personenauto.

## 2.2. Werkzaamheden/wegdek

Na de (1e) bocht naar rechts was de rijbaan van de Kloosterdreef zeer recent voorzien van een (toplaag) split. De werkzaamheden werden voor de (1e) bocht naar rechts kenbaar gemaakt door middel van de verkeersborden volgens model J20 en model J25, van de bijlage 1, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990.





Verkeersborden J20 en J25, gezien vanuit de rijrichting van de personenauto



### 2.3. Zicht

In de bochten kan het zicht enigszins belemmerd worden door de coulisse vorming van de bomen.



Zicht gezien vanuit de rijrichting van de personenauto.

#### 2.4. Weersgesteldheid/Lichtgesteldheid

Ten tijde van het ongeval was het droog. Het ongeval had plaatsgevonden op dinsdag 4 juni 2019, omstreeks 16:56 uur (tijdstip meldkamer politie). Dit tijdstip was gelegen tussen zonsopkomst en zonsondergang. Ten tijde van het ongeval was het licht bewolkt.

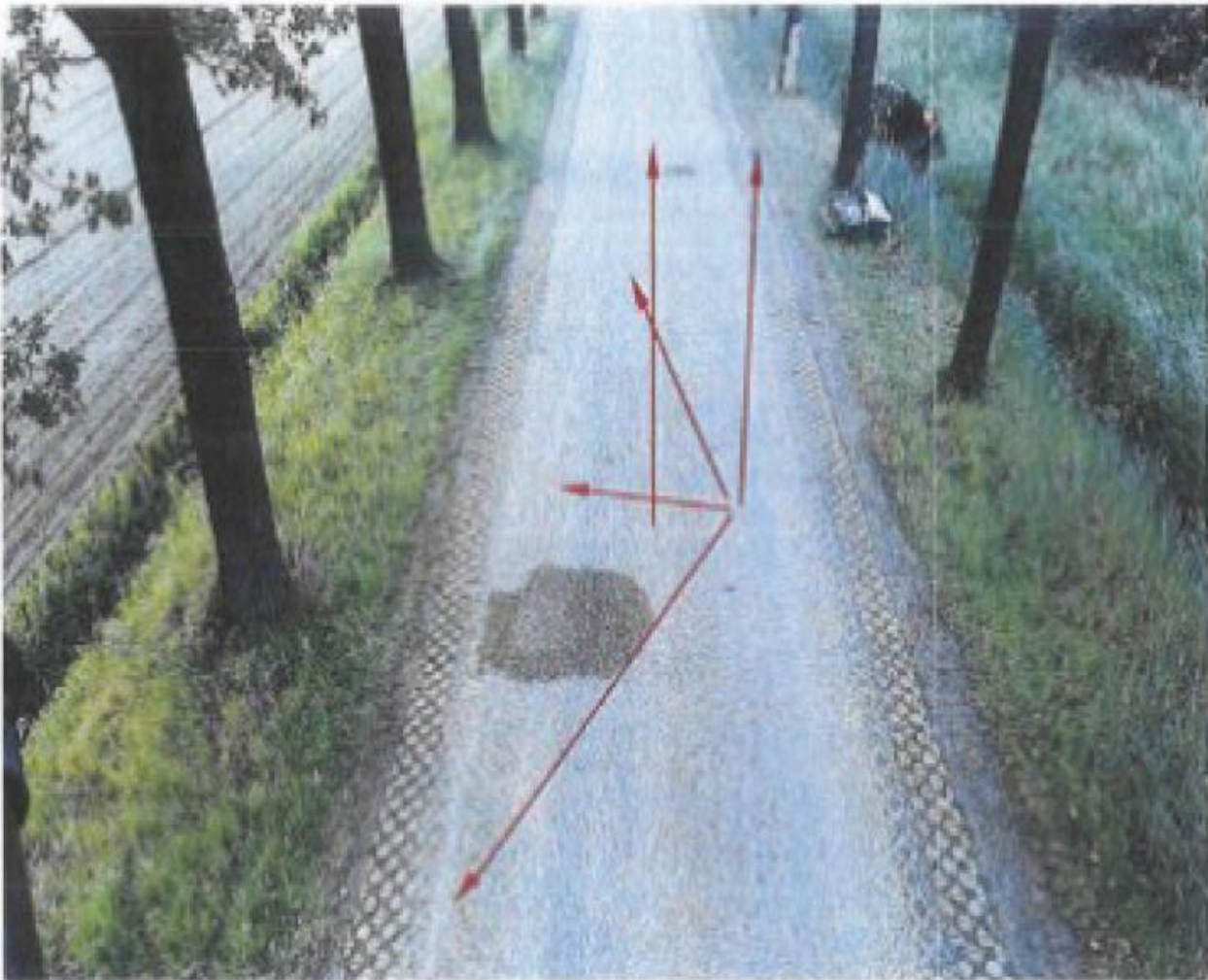
#### 2.5. Aangetroffen sporen/eindpositie voertuig/slachtoffers

In de (2e) bocht naar links troffen we in de linker zand-grasberm een recent rol-/bandenspoor aan. Uit onderzoek bleek dat het aangetroffen rol-/bandenspoor qua hoofd profilering en qua afmetingen overeen kwamen met de banden die op de personenauto lagen. Het begin van het rol-/bandenspoor is met een pion en label 1 aangegeven. Het einde van het rol-/bandenspoor is met een pion en label 2 aangegeven.

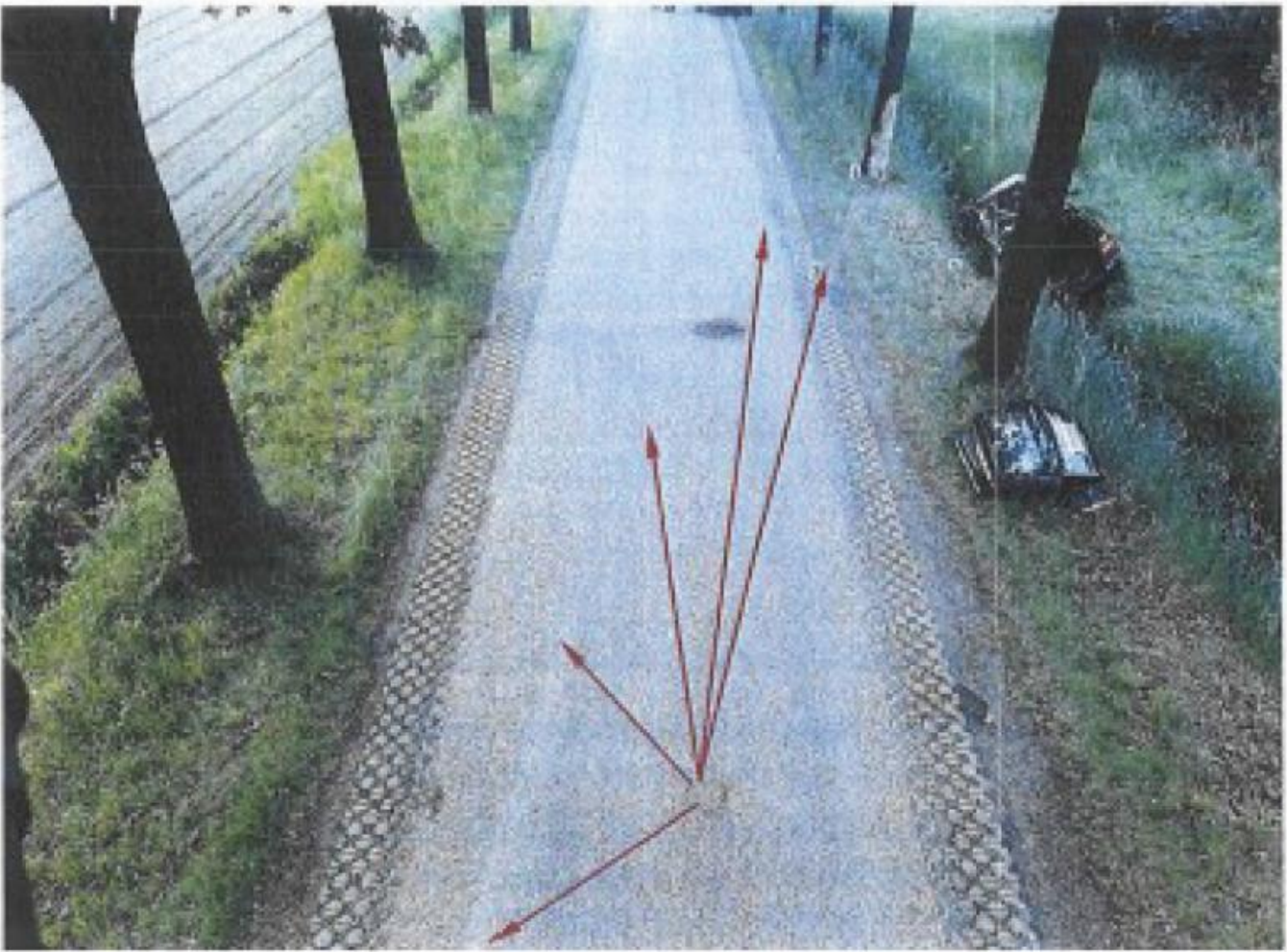




In het verlengde van de aangetroffen rol-/bandenspoor troffen we wringsporen aan, welke liepen vanaf de linker zand-/grasberm, over de rijbaan, door de rechter zand-/grasberm in de richting van de boom, alwaar de personenauto mee in botsing was gekomen.







## 2.6. Botsplaats/autogordel

De personenauto botste met de linkerzijde tegen de boom die in de rechter zand-/grasberm stond.

Door de impact van de botsing met de boom kwam de personenauto tot stilstand in de rechter sloot. In verband met de hulpverlening van de bestuurster van de personenauto, had de brandweer het dak van de personenauto verwijderd. Op de autogordel / gesp bestemd voor de bestuurster van de personenauto troffen we recente schroeiplekken aan. Hieruit kon worden geconcludeerd dat de bestuurster ten tijde van de botsing de autogordel droeg.



(...)

### 3.1. Doel onderzoek

Het doel is het verzamelen van voertuigbijzonderheden met betrekking tot de oorzaak, de toedracht of de gevolgen van het ongeval.

(...)

### 3.3. Technisch onderzoek

De personenauto verkeerde rij-technisch in voldoende staat van onderhoud en vertoonde geen gebreken en/of bijzonderheden die eventueel de oorzaak, de toedracht, of van invloed zouden kunnen zijn geweest op het ontstaan dan wel het verloop van het ongeval.

### 3.4. Snelheid Kia

De airbagmodule van de personenauto hebben we uitgebouwd en opgestuurd naar de fabrikant, omdat er mogelijk data was gelogd met betrekking tot de (bots) snelheid. Uit onderzoek door de fabrikant bleek dat er geen data gegevens waren gelogd.

## 4 Oorzaak, toedracht en gevolgen

### 4.1. Oorzaak

De bestuurster van de personenauto verloor door onbekende oorzaak de controle over haar voertuig.

### 4.2. Toedracht



De personenauto reed over de Kloosterdreef, gaande in de richting van de Biezen. In de flauwe bocht naar links reed de personenauto met de linker wielen door de linker zand-/grasberm. Zeer waarschijnlijk corrigeerde de bestuurster haar voertuig door naar rechts te sturen en raakte in de slip. De personenauto botste met de linkerzijde tegen een boom, die stond in de rechter zand-/grasberm en kwam in de rechter sloot tot stilstand. De bestuurster werd door de brandweer bevrijd uit haar voertuig.

#### 4.3. *Gevolg/schouw*

De bestuurster van de personenauto overleed korte tijd, na het ongeval aan haar verwondingen. Met betrekking tot de lijkschouw wordt verwezen naar het proces-verbaal lijkschouw overledene. De personenauto en boom raakten (zwaar) beschadigd. (...)"

##### 2.1.3.

[Verzoeker] behoort als gewezen echtgenoot van mevrouw [A] tot de kring van gerechtigden als bedoeld in artikel 6:108 BW.

##### 2.1.4.

[Verzoeker] heeft de gemeente bij brief van 1 juli 2019<sup>[2.]</sup> aansprakelijk gesteld voor de materiële en immateriële schade alsmede de affectieschade die hij en de overige nabestaanden lijden en nog zullen lijden als gevolg van het ongeval. [Verzoeker] baseert die aansprakelijkheid op artikel 6:174 BW (opstalaansprakelijkheid) en artikel 6:162 BW (onrechtmatige gevaarzetting).

##### 2.2.

Op 10 juli 2019 heeft Melior, als volmachthouder van de aansprakelijkheidsverzekeraars van de gemeente, de ontvangst van de aansprakelijkstelling bevestigd.<sup>[3.]</sup>

##### 2.2.1.

Bij e-mailbericht van 11 november 2019<sup>[4.]</sup> heeft Melior aansprakelijkheid afgewezen. Melior heeft - kort gezegd - aangegeven dat uit de onderzoeksresultaten niet is komen vast te staan wat de oorzaak is van het feit dat mevrouw [A] van de weg is geraakt. Tevens is volgens Melior niet gebleken dat sprake was van een gevaarzettend gebrek aan de weg in de zin van art. 6:174 BW. Omdat volgens Melior niet is gebleken dat de staat van de weg de oorzaak is van het ongeval en er volgens Melior bovendien geen sprake was van een gevaarlijke situatie, kan aansprakelijkheid op grond van artikel. 6:162 BW niet worden vastgesteld.

##### 2.2.2.

[Verzoeker] heeft bij brief van zijn advocaat van 9 augustus 2021 gereageerd.<sup>[5.]</sup> In deze brief wordt namens [verzoeker] naar voren gebracht dat er volgens hem een gevaarlijke situatie bestond op de Kloosterdreef, waardoor het ongeval heeft kunnen ontstaan. Ook heeft [verzoeker] naar voren gebracht dat de gemeente onvoldoende heeft gewaarschuwd voor het concrete gevaar.

##### 2.2.3.

Bij e-mailbericht van 8 december 2021<sup>[6.]</sup> heeft Melior aansprakelijkheid opnieuw afgewezen. Melior handhaaft het standpunt dat de oorzaak van het ongeval niet is komen vast te staan en dat geen sprake is van een gevaarzettend gebrek in de zin van art. 6:174 BW.

##### 2.3.

[Verzoeker] verzoekt de rechtbank bij beschikking in een deelgeschilprocedure (artikel 1019w e.v. Rv) om:

1. vast te stellen dat de gemeente aansprakelijk is voor de door [verzoeker] ten gevolge van het ongeval van 4 juni 2019 geleden schade;
2. vast te stellen dat Mandatis - in de hoedanigheid van aansprakelijkheidsverzekeraar van de gemeente - de door [verzoeker] ten gevolge van het ongeval van 4 juni 2019 geleden schade dient te vergoeden;
3. de aan het verzoekschrift voorafgegangene buitengerechtelijke kosten te begroten op € 7.380,19 inclusief btw en te bepalen dat deze kosten vergoed dienen te worden door de gemeente, dan wel door Mandatis,
4. de kosten van deze deelgeschilprocedure te begroten op € 4.264,04 inclusief btw te vermeerderen met het door [verzoeker] betaalde griffierecht.

#### 2.4.

[Verzoeker] baseert zijn vorderingen primair op 6:174 BW, daartoe stellend dat de gemeente als wegbeheerder aansprakelijk is als een weg die onder haar beheer valt niet voldoet aan de eisen die men daaraan in de gegeven omstandigheden mag stellen. Volgens [verzoeker] heeft de gemeente een gevaarlijke situatie laten ontstaan op de Kloosterdreef te Aarle-Rixtel doordat zij een laag split heeft laten aanbrengen die op sommige plaatsen nog niet goed was ingereden. De weg voldeed daardoor niet aan de eisen die men daar aan mag stellen. [Verzoeker] verwijst in dit verband naar een bericht uit de krant Mooilaarbeek waarin omwonenden bevestigen dat sprake was van een gevaarlijke situatie ter plaatse.

Aan de door de politie uitgevoerde rijproef na het ongeval mag volgens [verzoeker] geen waarde worden gehecht. Deze rijproef is uitgevoerd door een politieagent, waarvan verwacht mag worden dat dit een geoefend bestuurder is. De politieagent wist bovendien dat er split op de weg lag, waardoor daar (onbewust) al rekening mee gehouden kan worden. De rijproef is daarnaast uitgevoerd met een ander voertuig. Uit de rijproef zou gebleken zijn dat de bochten met een snelheid van ongeveer 50 km/h goed te nemen waren. De toegestane snelheid op de Kloosterdreef was echter 60 km/h, zodat niet uit te sluiten is dat mevrouw [A], rijdend binnen de toegestane snelheid, harder reed dan tijdens de rijproef is gereden.

Dat de oorzaak van het ongeval niet vast is komen te staan, is volgens [verzoeker] niet bepalend voor aansprakelijkheid. Naar de mening van [verzoeker] is het niet noodzakelijk dat de precieze toedracht van het ongeval komt vast te staan. Omdat sprake was van een gevaarlijke situatie en dit gevaar heeft zich verwezenlijkt, is de gemeente op grond van art. 6:174 BW aansprakelijk.

Als het voorgaande niet leidt tot aansprakelijkheid van de gemeente, stelt [verzoeker] zich subsidiair op het standpunt dat de gemeente onvoldoende heeft gewaarschuwd voor het concrete gevaar. In het bestek van de wegwerkzaamheden is bepaald dat de waarschuwborden J20, J25 en A1 (30 km/u) geplaatst hadden moeten worden. Tussen partijen staat vast dat wel de waarschuwborden J20 en J25 zijn geplaatst, echter dat nagelaten is om ook het bord A1 (30 km/h) te plaatsen. Door dit na te laten heeft de gemeente een norm geschonden, die ertoe strekt een specifiek gevaar ter zake van het ontstaan van schade bij een ander te voorkomen. Dit brengt met zich dat de omkeringsregel dient te worden toegepast. De aansprakelijkheid van de gemeente staat daarmee vast.

De gemeente is volgens [verzoeker] op grond van het bovenstaande ook aansprakelijk op grond van artikel 6:162 BW volgens de maatstaf uit het Ferweradeel-arrest<sup>[7.]</sup>. Deze maatstaf komt erop neer dat de wegbeheerder ervoor moet zorgen dat de toestand van het wegdek de veiligheid van personen en zaken niet in gevaar brengt, waarbij het te verwachten gedrag van verkeersdeelnemers relevant is voor de invulling van de zorgplicht. De gemeente heeft deze zorgplicht geschonden, aldus [verzoeker]

#### 2.5.

De gemeente betwist aansprakelijk te zijn. Volgens de gemeente staat vast dat het hier en daar nog op de weg aanwezige split niet heeft geleid tot een gevaarlijke situatie op de Kloosterdreef. Uit de rijproef die de politie kort na het ongeval op dezelfde dag nog heeft uitgevoerd, is gebleken dat de auto voldoende grip had. De bochten in de weg waren met een snelheid van 50 km/u goed te nemen. Ook daarbij had de auto voldoende grip. Daarmee is duidelijk dat de weg ondanks de laag split die een dag ervoor was aangebracht goed berijdbaar was. De politie wist tijdens de rijproef weliswaar dat er split aanwezig was, maar dat wist mevrouw [A] ook omdat zij voor de mogelijkheid van slipgevaar door losliggende steentjes door middel van passende bebording in de berm was gewaarschuwd. De geplaatste verkeersborden waren voldoende geschikt als veiligheidsmaatregel om de weggebruikers tegen het slipgevaar door losliggende steentjes te beschermen. [Verzoeker] heeft niet aangetoond dat het hier en daar op de weg aanwezige split tot een gevaarlijke situatie heeft geleid die de oorzaak is geweest van het auto-ongeluk.. De enkele mening van omwonenden in een krantenartikel is daartoe volgens de gemeente onvoldoende. In de jurisprudentie wordt het in sterke mate afhankelijk gesteld van de omstandigheden van het geval welke verkeersborden vereist zijn om de weggebruikers afdoende te waarschuwen voor mogelijk slipgevaar door split op de rijbaan. De omstandigheden van het onderhavige geval waren hier zodanig dat met de verkeersborden 'opspattend grind' en 'slipgevaar' voldoende was gewaarschuwd voor het mogelijke gevaar dat van het hier en daar aanwezige split kon uitgaan. Zoals het Hof 's-Hertogenbosch in een uitspraak van 5 september 2009<sup>[8.]</sup> heeft overwogen mag van een normaal oplettende en voorzichtige verkeersdeelnemer verwacht worden dat deze bij het bereiken van split op de weg de snelheid aan de omstandigheden aanzienlijk vermindert en deze bij een bocht nog verder terugbrengt omdat algemeen bekend is dat de kans op slippen kleiner is bij een lagere snelheid. Er was hier volgens de gemeente geen grond voor een verhoogde waarschuwingsplicht voor de wegbeheerder en in ieder geval was er geen noodzaak voor een bord waarmee de maximum snelheid werd beperkt tot 30 km/u. Een dergelijke snelheidsbeperking is volgens de CROW-richtlijnen niet verplicht. Volgens de gemeente heeft zij aldus adequate veiligheidsmaatregelen genomen door tijdig vóór het wegdeel waar split lag verkeersborden in de berm te plaatsen met de uitdrukkelijke waarschuwing voor slipgevaar door losliggend grind. Meer dan dit alles kon van haar als wegbeheerder niet worden gevergd. Volgens de gemeente heeft zij voldaan aan haar zorgplicht.

## 2.6.

De rechtbank oordeelt als volgt.

### 2.6.1.

Ingevolge vaste rechtspraak strekt de omkeringsregel ertoe dat in bepaalde gevallen een uitzondering wordt gemaakt op de hoofdregel van artikel 150 Rv met dien verstande dat het bestaan van causaal verband tussen een onrechtmatige gedraging of tekortkoming en het ontstaan van de schade wordt aangenomen, tenzij degene die wordt aangesproken bewijst dat de bedoelde schade ook zonder die gedraging of tekortkoming zou zijn ontstaan. Voor toepassing van deze regel is vereist dat sprake is geweest van een gedraging in strijd met een norm die strekt tot het voorkomen van een specifiek gevaar ter zake van het ontstaan van schade, en dat degene die zich op schending van deze norm beroept, ook bij betwisting aannemelijk heeft gemaakt dat in het concrete geval het specifieke gevaar waartegen de norm bescherming beoogt te bieden, zich heeft verwezenlijkt<sup>[9.]</sup>

### 2.6.2.

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 artikel 6:174 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 zo nodig 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<sup>[10.]</sup>.

### 2.6.3.

Partijen twisten of de Kloosterdreef te Aarle-Rixtel ten tijde van het ongeval voldeed aan de eisen die men daaraan mag stellen. De gemeente erkent dat het aanbrengen van een laag split op die weg een dag voor het ongeval op zichzelf een gevaar voor personen of zaken in het leven roept, maar volgens de gemeente is van een gevaarlijke situatie geen sprake indien dit gebeurt in combinatie met de waarschuwborden voor opspattende stenen (J20) en slijpgevaar (J25) die in dit geval in de berm waren geplaatst.

Volgens [verzoeker] houdt de door de gemeente aangebrachte bebording te weinig waarschuwing in omdat een 30 km/u bord (A1) ontbrak. Doordat dit verkeersbord in het bestek van de wegwerkzaamheden stond vermeld en de gemeente heeft nagelaten dit verkeersbord te plaatsen, heeft de gemeente een veiligheidsnorm geschonden en is volgens [verzoeker] de omkeringsregel van toepassing.

### 2.6.4.

Naar het oordeel van de rechtbank geven de door de gemeente geplaatste waarschuwborden J20 en J25 tegen slijpgevaar en opspattende stenen al voldoende waarschuwing dat de snelheid gematigd moet worden<sup>[11]</sup>. Door [verzoeker] is niet gesteld en ook op andere wijze is de rechtbank niet gebleken dat pas bij matiging van de snelheid tot 30 km/uur ter plaatse sprake zou zijn van een veilige situatie. Dit terwijl de door de politie uitgevoerde rijproef een indicatie is dat matiging tot 50 km/uur voldoende zou zijn om na het aanbrengen van de splitlaag veilig over de Kloosterdreef te kunnen rijden. Omdat de gemeente borden heeft aangebracht die volgens de rechtbank een voldoende waarschuwing inhouden en impliceren dat de snelheid gematigd moet worden, is geen sprake van een opstal die niet aan de daaraan te stellen eisen voldoet als bedoeld in artikel 6:174 BW.

### 2.6.5.

Vervolgens is voor de door [verzoeker] gestelde grondslag van 6:162 BW de vraag aan de orde of de gemeente haar zorgplicht als wegbeheerder en/of een veiligheidsnorm heeft geschonden.

Het niet plaatsen van het 30 km/u bord levert naar het oordeel van de rechtbank op zichzelf geen schending van een veiligheidsnorm op. De enkele omstandigheid dat dit bord in het bestek van de wegwerkzaamheden wordt genoemd, brengt nog niet mee dat sprake is van een voor de gemeente geldende veiligheidsnorm. Die schending zou door andere omstandigheden moeten worden ingegeven, maar die omstandigheden zijn door [verzoeker] in deze procedure niet gesteld. Vast staat dat er geen voorschriften of richtlijnen gelden voor de gemeente die plaatsing van zo'n bord voorschrijven.

### 2.6.6.

De conclusie hiervan is dat er geen grond is voor aansprakelijkheid van de gemeente voor het ongeval dat op 4 juni 2019 heeft plaatsgevonden op de Kloosterdreef te Aarle-Rixtel. De verzoeken van [verzoeker] stuiten daarop af.

### 2.6.7.

De rechtbank moet op grond van artikel 1019aa lid 1 Rv de kosten van de procedure te begroten en daarbij de redelijke kosten als bedoeld in artikel 6:96 lid 2 BW in aanmerking nemen. Bij begroting van de kosten moet de rechtbank de redelijkheidstoets hanteren; zowel het invoeren van de rechtsbijstand als de daarvoor gemaakte kosten moeten redelijk zijn. Dit betekent dat als een deelgeschilprocedure volstrekt onnodig of onterecht is ingesteld, de kosten daarvan niet voor vergoeding in aanmerking komen. Van het volstrekt onnodig of onterecht instellen van een deelgeschilprocedure is in dit geval echter geen sprake. De rechtbank zal de kosten van de procedure daarom begroten.



## 2.6.8.

[Verzoeker] maakt aanspraak op € 4.264,04 inclusief btw aan kosten voor de deelgeschilprocedure en € 7.380,19 inclusief btw aan kosten voor de voorafgaande buitengerechtelijke fase, in totaal op € 11.644,23 inclusief btw te vermeerderen met het door [verzoeker] betaalde griffierecht. Daarbij wordt in totaal 33 uur gerekend tegen het uurtarief van de advocaat van € 280, te vermeerderen met 21 % btw.

De rechtbank volgt de gemeente erin dat het totaal aan kosten als één geheel op redelijkheid moet worden beoordeeld en moet voldoen aan de dubbele redelijkheidstoets van art. 6:96 BW. De rechtbank oordeelt het door de advocaat van [verzoeker] opgevoerde aantal uren van 33 in dat opzicht bovenmatig en daarom te ruim begroot voor de behandeling van dit geschil over de aansprakelijkheid. De met de opstelling van het verzoekschrift en de verdere behandeling van de zaak gemoeide, redelijke kosten als bedoeld in artikel 6:96 lid 2 BW zullen door de rechtbank dan ook worden begroot op 22 uren x € 280,00 te vermeerderen met 21 % btw en het door [verzoeker] betaalde griffierecht. Omdat de aansprakelijkheid niet is komen vast te staan, zal de rechtbank de kosten slechts begroten en niet tevens een veroordeling tot betaling daarvan uitspreken.

## 3. De beslissing

De rechtbank

wijst de verzoeken af, begroot de kosten op € 7.453,60 inclusief btw, te vermeerderen met het door [verzoeker] betaalde griffierecht van € 314,00.

Deze beschikking is gegeven door mr. E.J.C. Adang en in het openbaar uitgesproken op 21 juli 2023.

---

## Voetnoten

[1.] Productie 2 bij gecorrigeerd verzoekschrift.

[2.] Productie 5 bij verzoekschrift.

[3.] Productie 6 bij verzoekschrift.

[4.] Productie 7 bij verzoekschrift.

[5.] Productie 8 bij verzoekschrift.

[6.] Productie 9 bij verzoekschrift.

[7.] Hoge Raad 9 januari 1942, *NJ* 1942/295.

[8.] Gerechtshof 's-Hertogenbosch 5 september 2006, ECLI:NL:GHSHE:2006:AX9386.

[9.] Hoge Raad 29 november 2002, *NJ* 2004,304.

[10.] Vgl. o.m. Hoge Raad 19 december 2008, *VR* 2009, 43.

[11.] Vgl. o.m. Gerechtshof 's-Hertogenbosch 5 september 2006, ECLI:NL:GHSHE:2006:AX9386, r.o. 7.8.