

***De aansprakelijkheid van de wegbeheerder***

*‘Een onderzoek naar het aantonen van de aansprakelijkheid van de gemeente als wegbeheerder op grond van artikel 6:162 BW en artikel 6:174 BW’*

**Toetsing van:**

**Afstuderen**

**HBR-AS17**

**Hogeschool Leiden Opleiding HBO-Rechten**

Onderzoeksdocent: Dhr. S. Kok

Inge Mansveld – S1092780 Afstudeerbegeleider: Mw. M. Mesman

Dinsdag 18 juni 2019

Klas 4G 2018-2019, blok 14

In opdracht van Klaverblad Rechtsbijstand Stichting



# Samenvatting

Dit onderzoek is geschreven in opdracht van Klaverblad Rechtsbijstand Stichting. Het komt bij deze organisatie regelmatig voor dat de wegbeheerder aansprakelijk gesteld moet worden voor de geleden schade van de klant. De behandelaren ervaren onduidelijkheden over de aansprakelijkheden van de wegbeheerder. Hierdoor kunnen deze zaken onnodig lang duren. Het gevolg is dat klanten lang moeten wachten op een mogelijke betaling.

Het onderzoek heeft als onderwerp het aantonen van de aansprakelijkheid van de wegbeheerder op grond van artikel 6:162 BW en artikel 6:174 BW. Het doel van dit onderzoek is om een advies te geven aan Klaverblad Rechtsbijstand Stichting over deze aansprakelijkheden. Het advies kan gebruikt worden om zaken in het vervolg efficiënter te behandelen. De centrale vraag van dit onderzoek is: *‘Wat kan Klaverblad Rechtsbijstand Stichting aan de hand van wetsanalyse, literatuuronderzoek en jurisprudentie worden geadviseerd met betrekking tot aansprakelijkheid van de gemeente als wegbeheerder op grond van artikel 6:162 BW en artikel 6:174 BW?’.*

De wegbeheerder is aansprakelijk op grond van artikel 6:162 BW wanneer er is voldaan aan vijf vereisten. Deze vereisten zijn: onrechtmatigheid, toerekenbaarheid, schade, causaal verband en relativiteit. Uit het onderzoek is gebleken dat de onrechtmatigheid het belangrijkste vereiste is. Er wordt hierbij gekeken naar de vraag of de weg voldoet aan de eisen die de weggebruiker mag verwachten in de gegeven omstandigheden. Dit wordt bepaald aan de hand van de kelderluik-criteria. De belangrijkste criteria zijn de te verwachten oplettendheid en voorzichtigheid van de weggebruiker en de kans op schade. Als er sprake is van deze twee vereisten, dan wordt er onderzoek gedaan naar de vraag of de wegbeheerder een waarschuwing heeft gegeven. De laatste vereiste, de bezwaarlijkheid, blijkt niet van belang te zijn bij de beoordeling van de aansprakelijkheid.

De aansprakelijkheid van de wegbeheerder is aangetoond op grond van artikel 6:174 BW als er is voldaan aan drie vereisten. Er moet sprake zijn van een gebrek aan de weg. Ook moet er sprake zijn van een gevaar welke zich heeft verwezenlijkt. Het laatste vereiste is het causaal verband tussen de schade en het gebrek. De eerste twee vereisten van het artikel worden net als bij artikel 6:162 BW ingevuld aan de hand van de eisen die de weggebruiker mag stellen in de gegeven omstandigheden. De beoordeling hiervan geschiedt door middel van een aantal maatstaven die zijn voortgevloeid uit de jurisprudentie. Het te verwachten gebruik van de weg, deugdelijke maatregelen ter voorkoming van het gevaar, de hoegrootheid van de kans op verwezenlijking van het gevaar en de te vergen onderhoud- en veiligheidsmaatregelen zijn de maatstaven waarmee de aansprakelijkheid wordt beoordeeld. Het te verwachten gebruik van de weg en de kans op verwezenlijking van het gevaar worden per zaak verschillend beoordeeld aan de hand van de gegeven omstandigheden. De deugdelijkheid van de maatregelen wordt beoordeeld aan de hand van de vraag of er sprake is van een gevaarzettende situatie. De te vergen onderhoud- en veiligheidsmaatregelen worden beoordeeld op basis van de kans op verwezenlijking van het gevaar.

De beoordeling van de aansprakelijkheid van de twee artikelen geschiedt aan de hand van dezelfde maatstaven. Een enkel belangrijk verschil is dat er bij artikel 6:162 BW, de schuldaansprakelijkheid, aangetoond moet worden dat de wegbeheerder nalatig is geweest of gevaarzettend heeft gehandeld.

Uit het onderzoek kan geconcludeerd worden dat de aansprakelijkheid van de wegbeheerder op grond van artikel 6:162 BW wordt bepaald aan de hand van de kelderluik-criteria. De te verwachten oplettendheid en voorzichtigheid en de kans op schade zijn de belangrijkste vereisten. Het geven van een waarschuwing hangt af van de vraag of er sprake is van een gevaarlijke situatie. De bezwaarlijkheid wordt bij de beoordeling buiten beschouwing gelaten. Ik adviseer Klaverblad Rechtsbijstand Stichting om het stappenplan (beroepsproduct 1) te gebruiken bij de beoordeling van deze aansprakelijkheid. Artikel 6:174 BW heeft geen vaste beoordeling van de maatstaven en wordt aan de hand van de gegeven omstandigheden beoordeeld. Ik raad Klaverblad Rechtsbijstand Stichting aan om voor deze aansprakelijkheid beroepsproduct 2 te raadplegen. Dit beroepsproduct geeft kenmerken en stappenplannen weer van de maatstaven. Er kan geconcludeerd worden dat de aansprakelijkheden geen groot verschil hebben. Ik adviseer Klaverblad Rechtsbijstand Stichting aan om de wegbeheerder op grond van beide artikelen aansprakelijk te stellen. Mijn aanbeveling aan Klaverblad Rechtsbijstand Stichting is om gebruik te maken van de beroepsproducten wanneer een nieuwe wegbeheerderszaak binnenkomt.

Inhoudsopgave

[Hoofstuk 1: Inleiding 6](#_Toc11745257)

[1.1 Aanleiding onderzoek en probleemanalyse 6](#_Toc11745258)

[1.2 Doelstelling, centrale vraag en deelvragen 7](#_Toc11745259)

[1.2.1 Doelstelling 7](#_Toc11745260)

[1.2.2 Centrale vraag 7](#_Toc11745261)

[1.2.3 Deelvragen 7](#_Toc11745262)

[1.3 Begrippen operationaliseren 8](#_Toc11745263)

[1.4 Onderzoeksmethode per deelvraag 8](#_Toc11745264)

[1.5 Leeswijzer 11](#_Toc11745265)

[Hoofdstuk 2: Belangrijke kenmerken van artikel 6:162 BW 12](#_Toc11745266)

[2.1 Onrechtmatige daad 12](#_Toc11745267)

[2.2 Toerekenbaarheid 14](#_Toc11745268)

[2.2.1 Toerekenbaarheid door verwijtbaarheid 14](#_Toc11745269)

[2.2.2 Toerekenbaarheid volgens de in het verkeer geldende opvattingen 14](#_Toc11745270)

[2.3 Tussenconclusie 15](#_Toc11745271)

[Hoofstuk 3: Werking van artikel 6:174 BW 16](#_Toc11745272)

[3.1 Gebrekkige weg 16](#_Toc11745273)

[3.2 Het causaal verband tussen de schade en het gebrek in de weg 19](#_Toc11745274)

[3.3 Tenzij-clausule 19](#_Toc11745275)

[3.4 Tussenconclusie 20](#_Toc11745276)

[Hoofdstuk 4: Resultaten jurisprudentieonderzoek van artikel 6:162 BW 21](#_Toc11745277)

[4.1 Resultaten onderzoek 21](#_Toc11745278)

[4.1.1 Oplettendheid en voorzichtigheid 21](#_Toc11745279)

[4.1.2 Kans op schade 21](#_Toc11745280)

[4.1.3 Waarschuwing 22](#_Toc11745281)

[4.1.4 Bezwaarlijkheid 22](#_Toc11745282)

[4.2 Tussenconclusie 23](#_Toc11745283)

[Hoofdstuk 5: Resultaten jurisprudentieonderzoek van artikel 6:174 BW 24](#_Toc11745284)

[5.1 Resultaten onderzoek 24](#_Toc11745285)

[5.1.1 Te verwachten gebruik 24](#_Toc11745286)

[5.1.2 Deugdelijkheid voorkoming gevaar 24](#_Toc11745287)

[5.1.3 Kans op verwezenlijking gevaar 25](#_Toc11745288)

[5.1.4 Te vergen onderhoud- en veiligheidsmaatregelen 25](#_Toc11745289)

[5.2 Tussenconclusie 26](#_Toc11745290)

[Hoofdstuk 6: Overeenkomsten en verschillen tussen artikel 6:162 BW en artikel 6:174 BW 27](#_Toc11745291)

[6.1 Overeenkomsten 27](#_Toc11745292)

[6.2. Verschillen 27](#_Toc11745293)

[6.2.1 Gebrek 27](#_Toc11745294)

[6.2.2. Gevaar dat zich heeft verwezenlijkt 28](#_Toc11745295)

[6.2.3 Tenzij-clausule 28](#_Toc11745296)

[6.2.4 Schuld- en risicoaansprakelijkheid 28](#_Toc11745297)

[6.3 Tussenconclusie 29](#_Toc11745298)

[Hoofdstuk 7: Conclusies 30](#_Toc11745299)

[Hoofdstuk 8: Aanbevelingen 32](#_Toc11745300)

[Beroepsproduct 1: Beoordelingsschema artikel 6:162 BW 33](#_Toc11745301)

[Beroepsproduct 2: Beoordelingsschema artikel 6:174 BW 37](#_Toc11745302)

[Literatuurlijst 41](#_Toc11745303)

[Jurisprudentielijst 42](#_Toc11745304)

[Bijlagen 43](#_Toc11745305)

[Bijlage I: Jurisprudentie bij hoofdstuk 4 44](#_Toc11745306)

[Bijlage II: Schematische weergave van het jurisprudentieonderzoek bij hoofdstuk 4 44](#_Toc11745307)

[Bijlage III: Jurisprudentie bij hoofdstuk 5 47](#_Toc11745308)

[Bijlage IV: Schematische weergave van het jurisprudentieonderzoek bij hoofdstuk 5 47](#_Toc11745309)

[Bijlage V: Jurisprudentie bij hoofdstuk 6 50](#_Toc11745310)

[Bijlage VI: Schematische weergave van het jurisprudentieonderzoek bij hoofdstuk 6 51](#_Toc11745311)

# Hoofstuk 1: Inleiding

## 1.1 Aanleiding onderzoek en probleemanalyse

*Op 25 mei 2018 omstreeks 23:00 is de heer X gevallen van zijn scooter vanwege een gevaarlijke situatie op het fietspad. Het fietspad had deze dag werkzaamheden ondervonden en er bleef veel zand en aarde op het fietspad liggen, waardoor dit gladheid veroorzaakte. De heer X heeft schade aan zijn kleding en scooter ondervonden en wil dit verhaald hebben op de wegbeheerder. Dit is in deze zaak de gemeente. Tot op heden is de aansprakelijkheid afgehouden door de gemeente en heeft de heer X zijn schade nog niet verhaald.*

Deze zaak heb ik in behandeling bij Klaverblad Rechtsbijstand Stichting. Het komt regelmatig voor dat de gemeente aansprakelijk wordt gesteld als wegbeheerder voor de geleden schade van personen. Bij de rechtsbijstandsadviseurs van Klaverblad ontstaat er onduidelijkheid over de aansprakelijkheden die van toepassing zijn op de wegbeheerder. Hierdoor duren deze zaken onnodig lang, waardoor de klanten lang moeten wachten op een mogelijke betaling van de gemeente. Dit is nadelig voor de klanten van Klaverblad Rechtsbijstand Stichting.

Er komen jaarlijks vijfentwintig tot dertig zaken bij Klaverblad Rechtsbijstand binnen, waarbij de wegbeheerder aansprakelijk gesteld zal moeten worden. Om meer duidelijkheid te creëren over de wegbeheerdersaansprakelijkheid heeft Klaverblad Rechtsbijstand mij de opdracht gegeven om hiernaar een onderzoek te doen.

Onder wegbeheerder worden drie partijen verstaan. Dit zijn het Rijk, de provincies en de gemeenten. Ook kent de wegbeheerdersaansprakelijkheid meerdere artikelen. Om het onderzoek te beperken zal ik mij alleen richten op de gemeenten als wegbeheerder. Ook zal ik alleen artikelen 6:162 BW en artikel 6:174 BW onderzoeken. Artikel 6:162 BW is een schuldaansprakelijkheid. Artikel 6:174 BW betreft een risicoaansprakelijkheid. Er is een verschil tussen deze aansprakelijkheden. Ik zal onderzoek doen naar de vraag hoe dit verschil zich in de praktijk verwezenlijkt.

Artikel 6:162 BW is het artikel van de onrechtmatige daad. Dit artikel is bedoeld om een vergoeding te krijgen van degene die schade heeft toegebracht. Deze aansprakelijkheid kent vijf voorwaarden. Deze voorwaarden zullen in hoofdstuk 2 worden toegelicht. De onrechtmatige daad geldt jegens iedereen en is niet specifiek gericht naar de wegbeheerdersaansprakelijkheid. Er zijn echter wel toevoegingen voor de wegbeheerdersaansprakelijkheid. De specifieke regels zal ik nader in het onderzoek verder uitwerken.

Artikel 6:174 BW is het specifieke artikel van de wegbeheerdersaansprakelijkheid. Dit artikel betreft de inrichting van weg alsmede de weguitrusting. De wegbeheerder moet ervoor zorgen dat de weg in goede staat verkeert en is aansprakelijk wanneer de weg een gevaar oplevert en zich heeft verwezenlijkt voor personen en zaken.

## 1.2 Doelstelling, centrale vraag en deelvragen

### 1.2.1 Doelstelling

Het doel van het onderzoek is om Klaverblad Rechtsbijstand Stichting een advies te geven over de aansprakelijkheid van de gemeente als wegbeheerder met betrekking tot artikel 6:162 BW en artikel 6:174 BW. Het advies kan gebruikt worden om zaken efficiënter te behandelen. Aan de hand van het advies zal ik een beoordelingsschema maken met de belangrijkste punten voor de beoordeling van de wegbeheerdersaansprakelijkheid, zodat de behandelaars dit schema kunnen gebruiken wanneer er een nieuwe zaak binnenkomt.

### 1.2.2 Centrale vraag

De centrale vraag van dit onderzoek is:

*‘Wat kan Klaverblad Rechtsbijstand Stichting aan de hand van wetsanalyse, literatuuronderzoek en jurisprudentie worden geadviseerd met betrekking tot aansprakelijkheid van de gemeente als wegbeheerder op grond van artikel 6:162 BW en artikel 6:174 BW?’*

### 1.2.3 Deelvragen

De centrale vraag wordt beantwoord aan de hand van vijf deelvragen.

De theoretisch-juridische deelvragen zijn:

1. Wat zijn de belangrijke kenmerken van artikel 6:162 BW met betrekking tot de wegbeheerdersaansprakelijkheid volgens de wet- en regelgeving en literatuur?
2. Hoe is de aansprakelijkheid van wegbeheerders in artikel 6:174 BW geregeld volgens de wet- en regelgeving en literatuur?

De praktijkonderzoeksdeelvragen zijn:

1. Onder welke feiten en omstandigheden wordt de aansprakelijkheid op grond van artikel 6:162 BW toegewezen volgens jurisprudentie?
2. Onder welke feiten en omstandigheden wordt de aansprakelijkheid op grond van artikel 6:174 BW toegewezen volgens jurisprudentie?
3. Wat zijn de overeenkomsten en verschillen tussen het toewijzen van de aansprakelijkheid op grond van artikel 6:162 BW en op grond van artikel 6:174 BW?

## 

## 1.3 Begrippen operationaliseren

*Wegen*

In dit onderzoek wordt met wegen bedoeld: de openbare wegen waarvan de gemeente de beheerder is.

*Wegbeheerder*

In dit onderzoek wordt met wegbeheerder bedoeld: de gemeente.

## 1.4 Onderzoeksmethode per deelvraag

Per deelvraag zal ik de methode van onderzoek beschrijven. Ik zal tevens uitleggen waarom ik voor deze methode heb gekozen en waarom het onderzoek betrouwbaar is.

Deelvraag 1: ‘*Wat zijn de belangrijke kenmerken van artikel 6:162 BW met betrekking tot de wegbeheerdersaansprakelijkheid volgens de wet- en regelgeving en literatuur?’*

De eerste deelvraag valt onder het theoretisch-juridisch gedeelte van mijn onderzoek. Ik heb gebruik gemaakt van de wet- en regelgeving en de literatuur. Ik heb een aantal handboeken gebruikt, zoals: ‘De aansprakelijkheid van de wegbeheerder’, ‘Zorgplichten en zorgethiek’ en ‘Handle with care. De waarschuwingsplicht in het buitencontractuele aansprakelijkheidsrecht.’ Verder heb ik gebruikt gemaakt van de Asser-serie via Kluwer Navigator. Ook de Groene Serie heb ik via Kluwer Navigator geraadpleegd voor het beantwoorden van deze deelvraag. Ik heb gebruikt gemaakt van vakliteratuur door Verkeersrecht te raadplegen. Er zijn ook een aantal uitspraken van de Hoge Raad geweest die belangrijk zijn bij de beantwoording van deze deelvraag. Ik heb deze uitspraken uitgewerkt en opgenomen in het onderzoek.

De validiteit van dit onderzoek zal gewaarborgd worden, omdat er verschillende bronnen worden onderzocht om de juistheid van informatie te controleren.

Deelvraag 2: *‘Hoe is de aansprakelijkheid van wegbeheerders in artikel 6:174 BW geregeld volgens de wet- en regelgeving en literatuur?’*

Deze deelvraag valt eveneens onder het theoretisch-juridisch onderzoeksgedeelte. Ik heb deze deelvraag beantwoord aan de hand van de wet- en regelgeving en literatuur. Ik heb voor deze deelvraag gebruikt gemaakt van het handboek ‘De aansprakelijkheid van de wegbeheerder’. Ik heb meerdere handboeken willen raadplegen, maar deze boeken waren niet meer te verkrijgen. Verder heb ik bronnen gebruikt van Kluwer Navigator zoals de Asser-serie en de Groene Serie. Ook heb ik Verkeersrecht geraadpleegd om deze deelvraag te beantwoorden.

Artikel 6:174 BW is een artikel dat specifiek gericht is op de wegbeheerdersaansprakelijkheid. Daarom heb ik ook de parlementaire geschiedenis onderzocht bij deze deelvraag. Ook een aantal belangrijke uitspraken van de Hoge Raad heb ik onderzocht om de deelvraag te beantwoorden.

De validiteit in deze deelvraag zal eveneens worden gewaarborgd. Ik heb meerdere bronnen onderzocht om tot een betrouwbaar antwoord te kunnen komen.

Deelvraag 3: *‘Onder welke feiten en omstandigheden wordt de aansprakelijkheid op grond van artikel 6:162 BW toegewezen volgens jurisprudentie?’*

Deze deelvraag heb ik beantwoord aan de hand van een jurisprudentieonderzoek en valt onder het praktijkonderzoeksgedeelte. Ik heb acht uitspraken onderzocht voor de beantwoording van deze deelvraag. Ik heb uitspraken onderzocht vanaf het jaar 2000 en ouder, omdat er een aantal uitspraken zijn geweest van de Hoge Raad die leidend zijn geweest bij het beoordelen van de aansprakelijkheid. Ik wilde de uitspraken zo recent mogelijk behouden, maar vanwege de beperkte hoeveelheid uitspraken heb ik vanaf het jaar 2000 gezocht. Nu deze uitspraken nog wel na het arrest van de Hoge Raad zijn geweest, blijft het resultaat valide. De uitspraken die ik heb gebruikt, kunt u in bijlage I vinden.

Ik heb deze deelvraag beantwoord aan de hand van de volgende topics:

* Oplettendheid en voorzichtigheid

*Bij deze topic zal er gekeken worden naar de waarschijnlijkheid dat het vereiste oplettendheid en voorzichtigheid niet in acht wordt genomen. Ik heb voor deze topic gekozen, omdat dit een vereiste is van de kelderluik-criteria. Deze criteria zijn leidend bij het bepalen van de aansprakelijkheid.*

* De kans op schade

*Bij deze topic zal er gekeken worden naar de hoegrootheid van de kans op schade. Ook deze topic heb ik gekozen, omdat dit onderdeel is van de kelderluik-criteria.*

* Waarschuwing

*Deze topic behoort niet tot de kelderluik-criteria, maar heb ik wel opgenomen in mijn onderzoek, omdat hier door de rechter wel naar gekeken wordt en van belang kan zijn bij de beoordeling van aansprakelijkheid.*

* De bezwaarlijkheid

*Bij deze topic wordt er gekeken naar de mate van bezwaarlijkheid van het te nemen veiligheidsmaatregelen. Deze topic heb ik gekozen, omdat dit eveneens onder de leidende kelderluik-criteria valt en van belang is bij de beoordeling van de aansprakelijkheid.*

Het vereiste van de Kelderluik-criteria, de ernst van de schade, heb ik niet opgenomen als topic. Ik heb gemerkt dat de rechter dit vereiste niet meeneemt bij de beoordeling van aansprakelijkheid.

De kwaliteit van het onderzoek wordt gewaarborgd, omdat ik meerdere arresten met elkaar zal vergelijken om tot een zo correct mogelijk antwoord te komen. Ik wil u er wel op wijzen dat dit onderzoek bij deze deelvraag niet volledig betrouwbaar is met de reden dat ik een aantal arresten met elkaar heb vergeleken en niet alle arresten.

Deelvraag 4: *‘Onder welke feiten en omstandigheden wordt de aansprakelijkheid op grond van artikel 6:174 BW toegewezen volgens jurisprudentie?’*

Deze deelvraag valt ook onder het praktijkonderzoeksgedeelte en is beantwoord aan de hand van een jurisprudentieonderzoek. Ook bij deze deelvraag heb ik gebruik gemaakt van acht arresten. De uitspraken zijn allemaal vanaf 2011 en ouder. Ik heb voor uitspraken vanaf dit jaar gekozen in verband met een uitspraak van de Hoge Raad die in 2010 is gedaan. De arresten die ik heb gebruikt voor de beantwoording van deze deelvraag treft u aan in bijlage III.

De topics die ik heb gebruikt bij het beantwoorden van deze deelvraag zijn:

* Te verwachten gebruik

*Bij deze topic wordt er gekeken naar het te verwachten gebruik van de weg. Ik heb voor deze topic gekozen, omdat er is gebleken in de literatuur dat dit een belangrijk onderwerp is bij de beoordeling van de aansprakelijkheid.*

* Deugdelijkheid voorkoming gevaar

*Deze topic houdt in dat er onderzocht zal worden naar of de wegbeheerder deugdelijke maatregelen heeft genomen om het gevaar te voorkomen. Ook dit blijkt een belangrijk onderdeel te zijn ter beoordeling van de aansprakelijkheid.*

* Kans op verwezenlijking gevaar

*Bij deze topic zal er onderzocht worden wat de hoegrootheid van kans is dat het gevaar wordt verwezenlijkt. Ik heb deze topic gekozen, omdat ook dit onderdeel van groot belang is bij de beoordeling van de aansprakelijkheid.*

* Te vergen onderhoud- en veiligheidsmaatregelen

*Deze topic heb ik gekozen, omdat volgens de literatuur blijkt dat dit ook een belangrijk onderdeel is.*

Ook bij deze deelvraag wordt de kwaliteit van het onderzoek gewaarborgd door het vergelijken van meerdere arresten. Op deze manier kom ik tot een zo betrouwbaar mogelijk antwoord. Ook bij dit onderzoek is het onderzoek niet volledig betrouwbaar. Dit heeft te maken met het feit dat ik een aantal arresten heb onderzocht en niet alle arresten.

Deelvraag 5: ‘*Wat zijn de overeenkomsten en verschillen tussen het toewijzen van de aansprakelijkheid op grond van artikel 6:162 BW en op grond van artikel 6:174 BW?’*

Deze deelvraag bestaat uit een onderzoek naar de vergelijkingen van de uitspraken van artikel 6:162 BW en artikel 6:174 BW en valt onder het praktijkonderzoeksgedeelte. Ik heb acht uitspraken onderzocht ter beantwoording van deze deelvraag. De acht uitspraken zijn reeds gebruikte uitspraken uit eerdere deelvragen. Deze uitspraken heb ik gebruikt, omdat beide aansprakelijkheden zijn genoemd als grond van de aansprakelijkheid. Hierdoor was een verschil tussen de beoordeling van de aansprakelijkheid goed zichtbaar.

In eerste instantie wilde ik hier ook een gedeelte literatuuronderzoek in verwerken. Dit bleek na de uitvoering echter vooral een herhaling te zijn van hoofdstukken 2 en 3. Om deze reden heb ik besloten om alleen de resultaten van het praktijkonderzoek weer te geven.

De kwaliteit van het onderzoek zal gewaarborgd worden, omdat ik meerdere uitspraken met elkaar heb vergeleken. Het onderzoek zal echter niet volledig betrouwbaar zijn, omdat ik niet alle arresten heb vergeleken, maar slechts een gedeelte van de uitspraken.

## 1.5 Leeswijzer

Zojuist heeft u in hoofdstuk 1 de inleiding van het onderzoek gelezen. In de komende hoofdstukken treft u de resultaten aan van het onderzoek. Hoofdstuk 2 zal bestaan uit de resultaten van de kenmerken van artikel 6:162 BW op basis van een literatuuronderzoek. Ook hoofdstuk 3 zal bestaan uit de resultaten van een literatuuronderzoek. In dit hoofdstuk wordt de werking van artikel 6:174 BW uiteengezet. In hoofdstuk 4 zijn de resultaten uiteengezet van het jurisprudentieonderzoek naar de aansprakelijkheid van de wegbeheerder op grond van artikel 6:162 BW. De resultaten van het jurisprudentieonderzoek naar de aansprakelijkheid op grond van artikel 6:174 BW komt aan bod in hoofdstuk 5. Vervolgens worden in hoofdstuk 6 de overeenkomsten en verschillen tussen artikel 6:162 BW en artikel 6:174 BW uitgewerkt. In hoofdstuk 6 treft u de conclusie van het onderzoek aan en ten slotte kunt u in hoofdstuk 7 de aanbevelingen lezen.

# Hoofdstuk 2: Belangrijke kenmerken van artikel 6:162 BW

In dit hoofdstuk is het juridisch kader van de wegbeheerdersaansprakelijkheid op grond van artikel 6:162 BW uitgewerkt. Er is onderzoek gedaan naar de vraag wanneer er sprake is van aansprakelijkheid op grond van de onrechtmatige daad aan de hand van de wet- en regelgeving en literatuur. De onrechtmatige daad zal niet breed worden onderzocht, maar alleen waar het nodig wordt geacht met betrekking tot het beoordelen van de wegbeheerdersaansprakelijkheid.

De onrechtmatige daad valt onder de schuldaansprakelijkheid en houdt in dat degene verplicht is schade te vergoeden wanneer deze persoon op grond van een onrechtmatige daad schade toebrengt aan een ander en daarvoor verantwoordelijk is.[[1]](#footnote-1)

Om de aansprakelijkheid van de gemeente als wegbeheerder aan te tonen op grond van de onrechtmatige daad, dient er voldaan te zijn aan vijf vereisten. Deze vereisten zijn:

1. Onrechtmatigheid
2. Toerekenbaarheid
3. Schade
4. Causaal verband
5. Relativiteit

De onrechtmatigheid en de toerekenbaarheid vereisen een dieper onderzoek, omdat er aanvullingen zijn gegeven die van toepassing zijn op de aansprakelijkheid van de wegbeheerder. De overige voorwaarden kennen geen aanvulling en hebben geen nader onderzoek nodig.

## 2.1 Onrechtmatige daad

De eerste voorwaarde van de onrechtmatige daad is dat er sprake moet zijn van een onrechtmatige daad. Onder het begrip ‘onrechtmatig’ valt een inbreuk op een recht en een doen of nalaten in strijd met een wettelijke plicht of hetgeen volgens ongeschreven recht in het maatschappelijk verkeer betaamt.[[2]](#footnote-2) Dit laatste wordt ook wel de zorgvuldigheidsnorm genoemd, waarbij er een zorgplicht geldt voor de wegbeheerder.[[3]](#footnote-3) Onder het begrip ‘daad’ valt niet alleen een doen, maar ook een nalaten.[[4]](#footnote-4)

Met betrekking tot de zorgplicht van de wegbeheerder geldt het volgende. De wegbeheerder moet ervoor zorgen dat de weg in goede staat verkeert. De Hoge Raad heeft hierop in een uitspraak[[5]](#footnote-5) een aanvulling gegeven. De wegbeheerder zal ervoor moeten zorgen dat de toestand van het wegdek de veiligheid van personen en zaken niet in gevaar brengt. Gevaarzettend gedrag houdt in dat een partij een gevaarlijke situatie in het leven roept, waardoor een ander schade lijdt.[[6]](#footnote-6) Er wordt gesproken van gevaarzettend gedrag wanneer de wegbeheerder onvoldoende maatregelen heeft genomen om het ongeval te voorkomen.[[7]](#footnote-7)

Er moet naast gevaarzetting ook vastgesteld worden dat de wegbeheerder onvoldoende zorg heeft gedragen voor de weg.[[8]](#footnote-8) Er zal moeten worden getoetst of de weg voldoet aan de eisen die men in de gegeven omstandigheden mag stellen.[[9]](#footnote-9) Of de wegbeheerder de zorgplicht heeft geschonden en er sprake is van een gevaarzettende situatie, wordt getoetst aan de hand van de kelderluik-criteria.[[10]](#footnote-10) De criteria zijn:

* de mate van waarschijnlijkheid dat de benadeelde niet het vereiste oplettendheid en voorzichtigheid in acht neemt,
* de grootte van de kans dat daaruit ongevallen ontstaan,
* de ernst van de schade die als gevolg van het ongeval ontstaat, en
* de mate van bezwaarlijkheid van te nemen veiligheidsmaatregelen.

Deze criteria gelden als norm voor de zorgplicht. Wanneer deze vier punten ieder een grote kans als uitkomst hebben, zullen de eisen van de zorgplicht strenger zijn.[[11]](#footnote-11)

Uit de jurisprudentie komt naar voren dat de Hoge Raad een verdere invulling heeft gegeven over de bezwaarlijkheid van te nemen veiligheidsmaatregelen. Zo blijkt uit het Bussluis-arrest[[12]](#footnote-12) dat de wegbeheerder de verplichting heeft om deugdelijke beveiligingsmaatregelen te nemen. Ook in het arrest Annema-Staat[[13]](#footnote-13) heeft de Hoge Raad een aanvulling gegeven op het criterium. In het Annema-Staat arrest heeft de Hoge Raad bepaald dat de wegbeheerder rekening moet houden met het feit dat niet alle verkeersdeelnemers de voorzichtigheid en oplettendheid behouden. De veiligheidsmaatregelen moeten volgens de Hoge Raad dan ook hierop afgestemd worden. In de literatuur is hier verder geen informatie over gegeven. Of dit wel in de rechtspraak is geïmplementeerd, moet blijken uit het jurisprudentieonderzoek.

Een belangrijk element van de kelderluik-criteria is dat er gekeken moet worden naar welke voorzorgsmaatregelen er zijn genomen en welke hadden moeten worden genomen.[[14]](#footnote-14) Waarschuwing is een vorm van een voorzorg die bijna altijd gebruikt kan worden.[[15]](#footnote-15) Als er wordt gekozen voor het geven van een waarschuwing, wordt ook de waarschuwing beoordeeld op de adequaatheid.[[16]](#footnote-16) De vuistregel geldt dan ook met betrekking tot de voorzorgsmaatregelen dat deze maatregelen in verhouding staan met de bezwaarlijkheid van het nemen van maatregelen.[[17]](#footnote-17) Als een maatregel minder bezwaarlijk is, zullen voorzorgsmaatregelen sneller vereist zijn.[[18]](#footnote-18)

## 2.2 Toerekenbaarheid

Het tweede vereiste van de onrechtmatige daad is dat de schade aan de dader moet kunnen worden toegerekend.[[19]](#footnote-19) De onrechtmatige daad kan aan de dader worden toegerekend, indien zij te wijten is aan schuld of aan een oorzaak welke krachtens de wet of de in het verkeer geldende opvattingen voor zijn rekening komt.[[20]](#footnote-20) Toerekenbaarheid volgens de wet komt niet voor bij de aansprakelijkheid van de wegbeheerder[[21]](#footnote-21) en zal ik niet bespreken.

### 2.2.1 Toerekenbaarheid door verwijtbaarheid

Bij de toerekenbaarheid door verwijtbaarheid geldt bij de wegbeheerder de vraag of zij met de gevaarlijke situatie bekend was of het gevaar behoorde te kennen en of zij deze had of had moeten kunnen voorkomen.[[22]](#footnote-22)

### 2.2.2 Toerekenbaarheid volgens de in het verkeer geldende opvattingen

Deze vorm van toerekenbaarheid kan ingezet worden wanneer de persoonlijke verwijtbaarheid ontbreekt.[[23]](#footnote-23) Het doel van deze toerekenbaarheid is om de rechter de mogelijkheid te bieden het bestaan van aansprakelijkheid te af laten hangen van de steeds wijzigende maatschappelijke verhoudingen. De rechter is in beginsel vrij, maar zal zo veel mogelijk objectieve aanknopingspunten moeten aanhouden voor het nemen van een beslissing.[[24]](#footnote-24)

Het eerdergenoemde Bussluis-arrest[[25]](#footnote-25) is een voorbeeld van de toerekenbaarheid volgens de in het verkeer geldende opvattingen. In het arrest was geen sprake van persoonlijke verwijtbaarheid. De rechter heeft in dit arrest geoordeeld dat er sprake was van bewuste gevaarzetting.

## 2.3 Tussenconclusie

De benadeelde kan de wegbeheerder op grond de onrechtmatige daad, artikel 6:162 BW, aansprakelijk stellen. Om de onrechtmatige daad aan te tonen, dient er voldaan te zijn aan de vijf vereisten die worden gesteld. De eerste voorwaarde is dat er sprake moet zijn van een onrechtmatige daad. Er moet gekeken worden naar of de weg voldoet aan de eisen die de gebruiker mag verwachten in de gegeven omstandigheden. Dit wordt beoordeeld aan de hand van de kelderluik-criteria. De wegbeheerder dient deugdelijke beveiligingsmaatregelingen te nemen en moet rekening houden met dat niet alle verkeersdeelnemers de oplettendheid en voorzichtigheid handhaven. Ook moet er gekeken worden naar de voorzorgsmaatregelen die de wegbeheerder kon of behoorde te nemen. Wanneer een maatregel minder bezwaarlijk is, zullen de voorzorgsmaatregelen sneller vereist zijn. Ook moet de wegbeheerder ervoor zorgen dat de toestand van het wegdek de veiligheid van personen en zaken niet in gevaar brengt. Het tweede vereiste is dat de onrechtmatige daad toegerekend moet kunnen worden aan de wegbeheerder. De toerekenbaarheid kan voortvloeien uit persoonlijke verwijtbaarheid of de volgens de in het verkeer geldende opvattingen. Het derde vereiste is dat er schade moet zijn en er moet een causaal verband tussen de schade en de schadeveroorzakende gebeurtenis. Dit is het vierde vereiste. Het laatste vereiste is dat er sprake moet zijn van de relativiteit. Als er aan deze voorwaarden is voldaan, is de wegbeheerder aansprakelijk op grond van de onrechtmatige daad.

# Hoofstuk 3: Werking van artikel 6:174 BW

In dit hoofdstuk zal het juridisch kader van artikel 6:174 BW uiteengezet worden. Er is onderzoek gedaan naar de vraag wanneer de wegbeheerder op grond van artikel 6:174 BW aansprakelijk is aan de hand van wet- en regelgeving en literatuur.

De aansprakelijkheid die voortvloeit uit artikel 6:174 BW is een risicoaansprakelijkheid. Van deze aansprakelijkheid is sprake wanneer men schade wenst te verhalen als de weg een gevaar oplevert voor personen en zaken.[[26]](#footnote-26)

Artikel 6:174 BW is in het leven geroepen voor situaties waarbij er schade is ontstaan veroorzaakt door gebreken van de openbare weg.[[27]](#footnote-27) Hierbij maakt het niet uit wat de oorzaak van het gebrek is en of de wegbeheerder bekend was met het gebrek. [[28]](#footnote-28)

Uit artikel 6:174 BW vloeit voort dat er drie voorwaarden gelden om de aansprakelijkheid van de gemeente als wegbeheerder aan te tonen. Dit zijn:

1. Er moet sprake zijn van een gebrekkige weg
2. Er moet sprake zijn van een gevaar dat zich ook heeft verwezenlijkt
3. Er moet sprake zijn van een causaal verband tussen de schade en een gebrek in de weg.

Het tweede vereiste heeft geen verdere toelichting nodig en zal ik niet nader uitwerken.

## 3.1 Gebrekkige weg

Het eerste vereiste dat artikel 6:174 BW stelt, is dat er sprake moet zijn van een gebrekkige weg. Er is sprake van een gebrekkige weg wanneer de weg niet voldoet aan de eisen die daaraan in de gegeven omstandigheden gesteld mogen worden.[[29]](#footnote-29) In de parlementaire geschiedenis is een gebrek als volgt omschreven: ‘*een dusdanige toestand dat men een onrechtmatige daad pleegt jegens degene wiens persoon of goed gevaar loopt, indien men, hoewel bekend met de toestand, deze onveranderd laat.’*[[30]](#footnote-30)

*Wilnisarrest*

In het arrest van 17 december 2010[[31]](#footnote-31) heeft de Hoge Raad meer inzicht gecreëerd bij het beoordelen van een gebrek. In dit arrest ging het over een veendijk waar het Hoogheemraadschap eigenaar en beheerder van was. Op een nacht is de kade verschoven, waardoor er een enorm grote hoeveelheid water een woonwijk is ingestroomd. De gemeente heeft vervolgens het Hoogheemraadschap aansprakelijk gesteld en een vergoeding gevorderd voor de schade.

In het arrest heeft de Hoge Raad een aantal punten genoemd waarop wordt beoordeeld of er sprake is van een gebrek. De punten zijn[[32]](#footnote-32):

* De aard van de opstal
* De functie van de opstal
* Het van de opstal te verwachten gebruik door derden
* De fysieke toestand van de opstal ten tijde van de verwezenlijking van het gevaar
* De grootte van de kans op verwezenlijking van het aan de opstal verbonden gevaar
* De daadwerkelijke mogelijkheid, redelijkheid en bezwaarlijkheid van te nemen afdoende veiligheidsmaatregelen
* De naar objectieve maatstaven te beoordelen kenbaarheid van het gebrek en het daaraan verbonden gevaar
* De toenmalige stand van de wetenschap en de techniek
* De gemeente toekomende beleidsvrijheid
* Ter beschikking staande financiële middelen

Het Wilnis-arrest is niet nog niet enorm oud. Uit de literatuur blijkt dat de aanvulling van het Wilnis-arrest twee jaar na de uitspraak nauwelijks werden gebruikt door de lagere rechters.[[33]](#footnote-33) Na het Wilnis-arrest is er een uitspraak[[34]](#footnote-34) geweest die laat zien dat nog niet alle criteria van het Wilnis-arrest worden gebruikt bij de beoordeling. Ik heb deze criteria wel opgenomen in het onderzoek, omdat deze criteria mogelijk een rol kunnen spelen bij de beoordeling van aansprakelijkheid in de toekomst. Naast het Wilnis-arrest kunnen de rechters ook gebruik maken van de kelderluik-criteria bij het beoordelen van de aansprakelijkheid. Deze mogelijkheid heeft de parlementaire geschiedenis gegeven.[[35]](#footnote-35) De uitspraak van 4 april 2014[[36]](#footnote-36) toont dat de beoordeling tot op heden geschiedt aan de hand van de kelderluik-criteria.[[37]](#footnote-37) Het blijkt dat de rechters veelal nog de maatstaven gebruikt die de parlementaire geschiedenis heeft geboden ter beoordeling van de aansprakelijkheid.[[38]](#footnote-38) Naast de kelderluik-criteria heeft de parlementaire geschiedenis een aantal punten benoemd om te beoordelen of er sprake is van een gebrek. Deze punten zullen verder uitgewerkt worden.

*De aard van de weg*

Het eerste punt dat door de parlementaire geschiedenis wordt gegeven is de aard van de weg en het gebruik ervan. Zo is er bepaald dat er bij een drukke en ook een snelweg meer verwacht mag worden dan van een weg met een agrarische bestemming.[[39]](#footnote-39) Hier wordt mee bedoeld dat er van een weg met agrarische bestemming niet vanuit gegaan mag worden dat de weg egaal en glad is. Deze verwachting mogen weggebruikers wel hebben bij een snelweg of een drukke weg.

*Soort weggebruiker*

Waar ook naar wordt gekeken is het soort weggebruiker dat gebruik maakt van de weg. Zo is een fietser kwetsbaarder voor oneffenheden in de weg dan een auto.[[40]](#footnote-40) Het uitgangspunt is dat er geen groter gevaar in het leven geroepen mag worden dan waarop een normaal mens bedacht moet zijn.[[41]](#footnote-41)

Uit artikel 6:174 BW blijkt dat de primaire plicht van de wegbeheerder is dat zij ervoor moet zorgen dat de staat van het wegdek de veiligheid van personen en zaken niet in gevaar brengt.[[42]](#footnote-42) Bij het beoordelen van de invulling van deze zorgplicht heeft de Hoge Raad een aanvulling gegeven in het Ferwerderadeel-arrest.[[43]](#footnote-43) In dit arrest heeft de Hoge Raad bepaald dat het te verwachten gedrag van een weggebruiker van belang is. Het vervoer van personen en zaken moet met normale omzichtigheid plaatsvinden volgens de Hoge Raad.[[44]](#footnote-44) In het Bussluis-arrest[[45]](#footnote-45) is op de zorgplicht door de Hoge Raad nog een aanvulling gegeven. De Hoge Raad heeft in deze uitspraak bepaald dat de wegbeheerder rekening dient te houden met het feit dat niet elke weggebruiker steeds de nodige voorzichtigheid en oplettendheid in acht zal nemen.[[46]](#footnote-46)

*Financiële armslag*

Ook de financiële middelen van de wegbeheerder spelen een rol het vaststellen van de eisen aan de weg. De wegbeheerder mag rekening houden met de mate van prioriteit en opzichte van andere overheidstaken of het onderhoud van andere wegen. De wegbeheerder heeft een beleidsvrijheid. Uit het Wilnis-arrest komt naar voren dat deze aspecten meewegen bij de beoordelen of er sprake is van een gebrek in de weg.

*Waarschuwing*

Als er sprake is van een gebrekkige weg, betekent dit niet gelijk dat de wegbeheerder aansprakelijk is. De wegbeheerder kan namelijk de gebrekkige toestand neutraliseren door voldoende en adequaat te waarschuwen voor het gebrek.[[47]](#footnote-47)

## 3.2 Het causaal verband tussen de schade en het gebrek in de weg

Het derde vereiste is dat er sprake moet zijn van een causaal verband tussen het gebrek en het ongeval. De Hoge Raad heeft in het arrest van 19 december 2008[[48]](#footnote-48) bepaald dat er sprake is van een omkeringsregel. Dit houdt in dat de weggebruiker het causaal verband aannemelijk dient te maken zonder dat hij de precieze toedracht aannemelijk maakt.[[49]](#footnote-49)

## 3.3 Tenzij-clausule

In artikel 6:174 BW is een tenzij-clausule opgenomen. Deze clausule houdt in dat aansprakelijkheid ontbreekt wanneer de aansprakelijke dit gevaar op het tijdstip van het ontstaan ervan zou hebben gekend, niet aansprakelijk voor de schade zou zijn geweest krachtens artikel 6:162 BW.[[50]](#footnote-50)

Deze clausule heeft onder meer als doel het voorkomen dat een aansprakelijkheid bestaat indien gebrek en schade een ononderbroken of nauwelijks te onderbreken gebeurtenis vormt die veroorzaakt wordt door een van buitenaf komende omstandigheid.[[51]](#footnote-51) De bekendste toepassing van deze clausule is als een gebrek ontstaat zó kort voor het ontstaan van de schade, dat de wegbeheerder onmogelijk het ongeval of de schade kon voorkomen.[[52]](#footnote-52)

## 3.4 Tussenconclusie

Artikel 6:174 BW is in het leven geroepen voor situaties waarbij schade is ontstaan door een gebrek in de weg. Het artikel kent drie vereisten waaraan voldaan moet zijn. Het eerste vereiste is dat er een gebrek in de weg moet zijn. Er is sprake van een gebrekkige weg wanneer de weg niet voldoet aan de eisen die daaraan in de gegeven omstandigheden gesteld mogen worden. Er wordt aan de hand van een aantal maatstaven beoordeeld of de weg voldoet aan de eisen die daaraan in de gegeven omstandigheden gesteld mogen worden. Het tweede vereiste is dat er sprake moet zijn van een gevaar dat zich ook heeft verwezenlijkt. Het derde vereiste is dat er sprake moet zijn van een causaal verband tussen de schade en het gebrek. Bij het causaal verband heeft de Hoge Raad bepaald dat de omkeringsregel hierbij van toepassing is. Artikel 6:174 BW heeft ook een tenzij-clausule opgenomen. Deze clausule is er om aansprakelijkheid te voorkomen voor het geval een gebrek is ontstaan vlak voor het moment van het ongeval waar de wegbeheerder onmogelijk iets aan kon doen.

# Hoofdstuk 4: Resultaten jurisprudentieonderzoek van artikel 6:162 BW

In hoofdstuk 2 is het juridische kader uitgewerkt van de aansprakelijkheid van de wegbeheerder op grond van artikel 6:162 BW. In dit hoofdstuk zullen de resultaten van het jurisprudentieonderzoek van deze aansprakelijkheid worden weergegeven. Er zal een antwoord worden gegeven op de deelvraag: ´*Onder welke feiten en omstandigheden wordt de aansprakelijkheid op grond van artikel 6:162 BW toegewezen volgens jurisprudentie?’* Ik heb acht uitspraken geanalyseerd aan de hand van vier topics. De gebruikte jurisprudentie kunt u vinden in bijlage I en het schema van de analyse treft u aan in bijlage II.

## 4.1 Resultaten onderzoek

### 4.1.1 Oplettendheid en voorzichtigheid

Uit het onderzoek blijkt dat de rechter aan de hand van een aantal omstandigheden oordeelt wanneer een weggebruiker de te verwachten benodigde oplettendheid en voorzichtigheid niet in acht heeft genomen. Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat een weggebruiker bedacht mag zijn over het feit dat niet alle wegen glad en zonder oneffenheden zijn. Bij een hoogteverschil van drie centimeter of hoger vindt de rechter echter dat een weggebruiker hier niet bedacht op hoeft te zijn. Met deze beoordeling houdt de rechter de norm van het ‘Handboek visuele inspectie’ van CROW aan waarbij een hoogteverschil van drie centimeter of hoger als ernstig wordt gekwalificeerd. In drie (zaken 1, 3 en 4) van de acht uitspraken is er sprake van zo een ernstig hoogteverschil. In deze drie zaken heeft de rechter dan ook bepaald dat de verwachte oplettendheid en voorzichtigheid niet zo ver gaat dat een verzekerde bedacht moet zijn op zo een groot hoogteverschil in de weg. Ook blijkt uit het onderzoek (zaak 8) dat de wegbeheerder bedacht moet zijn op het feit dat verkeersdeelnemers niet de nodige oplettendheid en voorzichtigheid in acht nemen wanneer zij niet bekend zijn met de situatie. Wel oordeelt de rechter dat de wegbeheerder mag verwachten dat een verkeersdeelnemer bij het oversteken of het bewandelen van een voetpad de nodige oplettendheid en voorzichtigheid in acht neemt (zaken 2 en 6).

### 4.1.2 Kans op schade

Uit het onderzoek (zaken 1, 3 en 4) blijkt dat de norm van drie centimeter of hoger van het ‘Handboek visuele inspectie’ van CROW niet alleen wordt gebruikt bij de beoordeling van de oplettendheid en voorzichtigheid van de weggebruiker. Deze norm wordt ook gebruikt bij het bepalen van de hoegrootheid van de kans op schade. Uit zaak 4 blijkt dat veelvoudig gebruik van een weg ook een omstandigheid is waardoor de kans op schade groter is. Uit het onderzoek komt tevens naar voren dat de kans op schade wordt beoordeeld aan de hand van mogelijk eerdere ongevallen. De rechter heeft dit meegenomen in drie uitspraken (zaken 2, 3 en 8). Als er geen eerder bekende ongevallen zijn, wordt de kans op schade niet groot geacht. Als er wel eerdere ongevallen bekend zijn, is de kans op schade groot. Bij de kans op schade wordt ook gekeken naar de looproute van de verkeersdeelnemer. Als er schade is ontstaan door een object dat niet onder de standaard looproute valt, wordt de kans op schade niet groot geacht door de rechter, zo blijkt uit zaak 6.

### 4.1.3 Waarschuwing

In vijf van de acht onderzochte uitspraken heeft de rechter een uitspraak gedaan over het geven van een waarschuwing. In twee (zaken 2 en 6) van de acht onderzochte uitspraken blijkt dat er geen waarschuwing hoeft te worden gegeven wanneer er geen sprake is van een gevaarlijke situatie zoals ook te verwachten is. Ook hoeft er geen waarschuwing te worden gegeven wanneer een gevaar niet te voorzien is. Een gevaar is niet te voorzien wanneer het gevaar kort voor het ongeval is ontstaan of vanwege een omstandigheid, zoals objecten verplaatsen, wat de wegbeheerder niet had kunnen voorzien. Wanneer een gevaarlijke situatie niet te voorzien is, is het volgens de rechter onmogelijk voor de wegbeheerder om een waarschuwing te geven (volgens zaken 5 en 7). Uit zaak 8 blijkt dat de rechter ook naar de deugdelijkheid van de waarschuwingen kijkt. Indien er waarschuwingen zijn geplaatst, zullen deze ook deugdelijk moeten zijn. In de overige drie uitspraken (zaken 1, 3 en 4) blijkt dat de gemeente nalatig is wanneer er geen waarschuwing wordt gegeven als er wel sprake is van een gevaarlijke situatie die te voorzien is. Ook komt uit het onderzoek naar voren dat er sprake is van een gevaarlijke situatie wanneer de kans op schade groot is.

### 4.1.4 Bezwaarlijkheid

Uit het jurisprudentieonderzoek blijkt dat er vrijwel geen onderzoek wordt gedaan naar de bezwaarlijkheid van te nemen voorzorgsmaatregelen. In een aantal uitspraken (zaken 2, 5, 6 en 7) wordt de bezwaarlijkheid niet besproken. De reden hiervan is dat er aan de hand van voorgaande topics reeds is bepaald dat van aansprakelijkheid geen sprake is. In een enkele zaak (zaak 3) wordt de bezwaarlijkheid inhoudelijk besproken. In deze uitspraak is er bepaald dat er bij een voorzienbare gevaarlijke situatie minder bezwaarlijke veiligheidsmaatregelen hadden kunnen worden genomen door simpelweg een waarschuwingsbord te plaatsen. In de overige uitspraken (zaken 1, 4 en 8) komt de bezwaarlijkheid van te nemen voorzorgsmaatregelen wel aan bod, maar wordt deze maatstaf niet inhoudelijk besproken. In deze uitspraken is er niet gebleken dat voorzorgsmaatregelen bezwaarlijk waren. Er vloeit uit voort dat de rechter ervan uit gaat dat het nemen van voorzorgsmaatregelen dan niet bezwaarlijk zijn.

## 4.2 Tussenconclusie

Uit de acht onderzochte uitspraken blijkt dat de rechter de verwachte oplettendheid en voorzichtigheid belangrijk acht. Bij elke uitspraak heeft de rechter onderzoek gedaan naar deze topic. Er komt naar voren dat als er sprake is van een hoogteverschil van drie centimeter of hoger, dit niet valt onder de te verwachten oplettendheid en voorzichtigheid van de weggebruiker. Ook wanneer een weggebruiker niet bekend is met de verkeerssituatie moet er rekening worden gehouden met het feit dat de weggebruiker dan niet de nodige oplettendheid en voorzichtigheid in acht neemt. Onder de te verwachten oplettendheid en voorzichtigheid vallen bepaalde situaties, zoals het oversteken en vervolgens betreden van een voetpad en het voorkomen van een ongeval door verder vooruit te kijken. Het volgende punt waarop de rechter beoordeelt is de kans op schade. Ook dit vereiste wordt bij elk onderzochte uitspraak beoordeeld. Ook hier wordt gekeken naar het hoogteverschil. Bij een hoogteverschil van drie centimeter of hoger wordt de kans op schade als groot aangezien. Verder wordt de kans op schade beoordeeld aan de mate van gebruik van de weg, eerdere bekende ongevallen en de standaard looproute. De derde topic van mijn onderzoek is het geven van een waarschuwing. Er dient een waarschuwing gegeven te worden als er sprake is van een gevaarlijke situatie. Ook dient de waarschuwing deugdelijk te zijn. Uit mijn onderzoek blijkt dat er sprake is van een gevaarlijke situatie wanneer de kans op schade groot is. Er hoeft geen waarschuwing gegeven te worden wanneer er geen sprake is van een gevaarlijke situatie of wanneer dit onmogelijk zou zijn. Uit mijn onderzoek blijkt verder dat de bezwaarlijkheid geen grote rol speelt bij het bepalen van de aansprakelijkheid. Dit onderwerp komt vrijwel niet (inhoudelijk) aan bod.

# Hoofdstuk 5: Resultaten jurisprudentieonderzoek van artikel 6:174 BW

In hoofdstuk 3 van dit onderzoek heb ik het juridisch kader van artikel 6:174 BW reeds uitgewerkt. In dit hoofdstuk zullen de resultaten worden weergegeven aan de hand van een jurisprudentieonderzoek. De deelvraag die in dit hoofdstuk behandeld zal worden is: en *‘Onder welke feiten en omstandigheden wordt de aansprakelijkheid op grond van artikel 6:174 BW toegewezen volgens jurisprudentie?’* Ook voor de beantwoording van deze deelvraag heb ik acht uitspraken geanalyseerd aan de hand van vier topics. De gebruikte jurisprudentie treft u aan in bijlage III. Het schema van de geanalyseerde uitspraken vindt u in bijlage IV.

## 5.1 Resultaten onderzoek

### 5.1.1 Te verwachten gebruik

Uit de acht onderzochte uitspraken komt naar voren dat de rechters deze maatstaf beoordelen aan hand van de omstandigheden in die specifieke zaak. De rechters houden geen vaste beoordeling aan. Er zijn echter wel een aantal omstandigheden naar voren gekomen waaruit blijkt dat meerdere rechters aan de hand daarvan beoordelen. In zaak 4 houdt de rechter bij de beoordeling rekening met het feit dat een verkeersdeelnemer zijn gedrag moet afstemmen op de situatie. Uit een drietal uitspraken (zaken 1, 6 en 8) blijkt dat snelheid een omstandigheid is waarnaar gekeken wordt. Er wordt door de rechter gekeken naar wanneer een weggebruiker zijn snelheid diende te verminderen, zoals bij het naderen van een kruispunt (zaak 8) of wanneer er juist verwacht zal worden dat dit niet zou gebeuren (zaak 6). Uit een enkele uitspraak (zaak 5) blijkt dat een bewuste, grove overtreding niet valt onder de verwachting van gebruik van de weg.

### 5.1.2 Deugdelijkheid voorkoming gevaar

In zeven van de acht onderzochte uitspraken wordt de deugdelijkheid van te nemen voorzorgmaatregelen ter voorkoming van een gevaar beoordeeld. In vier van de acht uitspraken (zaken 1, 2, 4 en 8) is bepaald dat er geen veiligheidsmaatregelen genomen hoefden te worden. Als er geen sprake is van een gebrek in de weg hoeven er geen veiligheidsmaatregelen genomen te worden. Ook als het door de benadeelde gestelde gebrek juist ter bescherming is geplaatst, zijn veiligheidsmaatregelen niet vereist. Hierbij kan gedacht worden aan een paaltje dat juist ter bescherming van de weggebruikers is geplaatst. Er is sprake van nalatigheid van deugdelijke voorkoming van het gevaar, wanneer de wegbeheerder geen enkele maatregelen heeft getroffen. Zo blijkt uit zaken 3 en 7, wanneer er wel degelijk sprake is van een gevaar. In een enkele uitspraak (zaak 5) is er een voorzorgsmaatregel genomen waarvan de voorzorgsmaatregel ook deugdelijk is. Er vloeit uit deze uitspraak voort dat er sprake is van deugdelijke voorzorgsmaatregelen wanneer er voldoende waarschuwing is gegeven voor het gevaar.

### 5.1.3 Kans op verwezenlijking gevaar

In vijf van de acht onderzochte uitspraken wordt de kans op verwezenlijking van het gevaar besproken. Ook de kans op verwezenlijking van het gevaar wordt specifiek per zaak behandeld. Er komt in een tweetal uitspraken (zaken 1 en 3) wel naar voren dat ook bij deze aansprakelijkheid de norm van het Handboek visuele inspectie wordt gehanteerd. De kans op verwezenlijking van het gevaar wordt groot geacht als het een hoogteverschil van drie centimeter of hoger is. Een gevaar door hoogteverschil is echter niet van toepassing wanneer dit geleidelijk aan oploopt. Verder is ook bepaald in een enkele uitspraak (zaak 6) dat een scheur in de weg een grote kans op schade als gevolg heeft. In deze uitspraak blijkt ook dat de rechter een deskundigenrapport als bewijs accepteert. Van een grote kans op verwezenlijking van het gevaar is geen sprake wanneer er onder andere sprake is van een verkeersdeelnemer die uit koers raakt of wanneer een verkeersdeelnemer tegen een goed zichtbare hoekafronding rijdt. Dit zijn de gevallen in zaken 4 en 8.

### 5.1.4 Te vergen onderhoud- en veiligheidsmaatregelen

Uit het onderzoek komt naar voren dat deze maatstaf vooral samenhangt met de kans op verwezenlijking van het gevaar. Dit blijkt uit zes van de acht onderzochte uitspraken. Er zijn twee uitspraken (zaken 4 en 8) waarbij de rechter heeft geoordeeld dat er geen veiligheidsmaatregelen genomen hoefden te worden, omdat de kans op verwezenlijking van het gevaar dermate klein is. In vier van de acht onderzochte uitspraken (zaken 3, 5, 6 en 7) is er sprake van een grote kans op verwezenlijking van het gevaar. Van deze vier uitspraken zijn er drie waarin de wegbeheerder geen onderhoud- en veiligheidsmaatregelen heeft getroffen. De rechter acht dit nalatig handelen nu er sprake is van een grote kans op verwezenlijking van het gevaar. In een enkele uitspraak (zaak 5) is er sprake geweest van een wegbeheerder die onderhoud- en veiligheidsmaatregelen heeft getroffen. In deze uitspraak heeft de rechter beoordeeld of deze maatregelen voldoende waren. Ook het te verwachten gebruik kan een rol spelen bij het bepalen of er onderhoud- en veiligheidsmaatregelen genomen dienen te worden, zo blijkt uit zaak 2.

## 5.2 Tussenconclusie

Uit het onderzoek komt het volgende naar voren. Bij de maatstaf van het te verwachten gebruik van de weg oordeelt de rechter aan de hand van de omstandigheden in die specifieke zaak. Wel komt naar voren dat de rechter oordeelt dat weggebruikers hun gedrag moeten afstemmen op de situatie. De snelheid van een weggebruiker wordt hierbij genoemd. Ook de beoordeling van de deugdelijkheid van de voorkoming van het gevaar scheelt per situatie. Uit de onderzochte uitspraken is wel te achterhalen dat de rechter geen veiligheidsmaatregelen nodig acht wanneer er geen sprake is van een gevaarzettende situatie. Dit is niet het geval wanneer er wel sprake is van een gevaarzettende situatie. In het geval van deze situatie wordt ook beoordeeld of de veiligheidsmaatregelen daadwerkelijk voldoende zijn. De hoegrootheid van de kans op verwezenlijking van het gevaar is tevens beoordeeld aan de hand van de omstandigheden in de gegeven situatie. In geval van schade door een hoogteverschil blijkt echter wel dat rechter de norm van drie centimeter aanhoudt. Ook een deskundigenrapport kan meespelen bij het beoordelen van de aansprakelijkheid. De beoordeling van de te vergen onderhouds- en veiligheidsmaatregelen wordt vrijwel altijd gebaseerd op de grootte van de kans op verwezenlijking van het gevaar. Uit het onderzoek blijkt dat als er een grote kans is op verwezenlijking van het gevaar, de wegbeheerder veiligheidsmaatregelen had moeten treffen. Uit het onderzoek blijkt dat de rechter bij de beoordeling meer waarde hecht aan het te verwachten gebruik van de weg, de deugdelijkheid van het voorkomen van het gevaar en de kans op verwezenlijking van het gevaar. Uit deze acht uitspraken komt naar voren dat er geen vaste beoordeling is voor de aansprakelijkheid op grond van artikel 6:174 BW en elke zaak aan de hand van de omstandigheden wordt beoordeeld.

# Hoofdstuk 6: Overeenkomsten en verschillen tussen artikel 6:162 BW en artikel 6:174 BW

In de eerdere hoofdstukken is er literatuur- en jurisprudentieonderzoek gedaan naar artikelen 6:162 BW en 6:174 BW. In dit hoofdstuk zal er gekeken worden naar de overeenkomsten en de verschillen tussen deze artikelen. Er zijn acht uitspraken uit het eerder gevoerde onderzoek naar de aansprakelijkheid, waarbij de wegbeheerder aansprakelijk is gesteld op grond van beide artikelen. De resultaten uit dit hoofdstuk vloeien voort uit de vergelijking van deze uitspraken. De acht uitspraken kunt u vinden in bijlage V. Deze uitspraken heb ik geanalyseerd en in een schema verwerkt. Het schema treft u aan in bijlage VI.

## 6.1 Overeenkomsten

Uit de acht onderzochte uitspraken komt naar voren dat de rechter beide aansprakelijkheden beoordeelt aan de hand van dezelfde maatstaven. Zo is in zaak 2 zelfs het volgende geschreven: ‘*Naar het oordeel van het hof verschillen de in acht te nemen maatstaven bij het bepalen van de aansprakelijkheid van de wegbeheerder op grond van artikel 6:174 BW en artikel 6:162 BW niet of nauwelijks. Het hof zal bij de toetsing van de concrete feiten en omstandigheden in deze zaak aan de hiervoor genoemde maatstaven dan ook geen scherp onderscheid maken tussen de primaire grondslag en de subsidiaire grondslag’.[[53]](#footnote-53)*

Dit is terug te zien in alle acht onderzochte uitspraken. In zes van de acht (zaken 1, 2, 3, 6, 7 en 8) uitspraken heeft de rechter de aansprakelijkheid van de wegbeheerder afgewezen op beide gronden. In zaken 7 en 8 heeft de rechter zelfs op exact dezelfde maatstaven de aansprakelijkheid afgewezen. In de overige twee van de acht onderzochte uitspraken heeft de rechter bepaald dat er sprake is van aansprakelijkheid van de wegbeheerder. De aansprakelijkheid is toegewezen op beide gronden.

## 6.2. Verschillen

Uit het onderzoek blijkt dat er in zes van de acht uitspraken een aantal kleine verschillen zijn geweest bij de beoordeling van de aansprakelijkheid van de wegbeheerder op grond van artikel 6:162 BW en artikel 6:174 BW.

### 6.2.1 Gebrek

Uit het onderzoek blijkt dat de rechter een duidelijk onderscheid maakt tussen de aansprakelijkheid op grond van artikel 6:162 BW en artikel 6:174 BW. Dit onderscheidt bestaat uit de beoordeling van een gebrek. Voor de aansprakelijkheid op grond van artikel 6:174 BW heeft de rechter een beoordeling gemaakt over het gebrek (zaken 2, 3 en 4). In deze uitspraken heeft de rechter deze beoordeling buiten beschouwing gelaten bij de beoordeling van de aansprakelijkheid op grond van artikel 6:162 BW.

### 6.2.2. Gevaar dat zich heeft verwezenlijkt

Het tweede onderscheid dat de rechter maakt bij de beoordeling van de aansprakelijkheid op grond van de twee artikelen, is dat de rechter enkel bij artikel 6:174 BW oordeelt of er sprake is van een gevaar dat zich heeft verwezenlijkt. Om aansprakelijkheid op grond van artikel 6:174 BW aan te tonen, moet hier sprake van zijn volgens het onderzoek (zaken 3, 5 en 6). Dit vereiste is niet van toepassing voor het aantonen van de aansprakelijkheid op grond van artikel 6:162 BW blijkt uit de onderzochte uitspraken.

### 6.2.3 Tenzij-clausule

Een klein verschil schuilt in de tenzij-clausule die is opgenomen in artikel 6:174 BW. Zo heeft de wegbeheerder in zaak 1 een beroep gedaan op deze clausule. Bij aansprakelijkheid op grond van artikel 6:162 BW is dit niet mogelijk.

### 6.2.4 Schuld- en risicoaansprakelijkheid

Het grootste verschil van de beoordeling van de aansprakelijkheid op grond van de artikelen blijkt het verschil tussen de schuldaansprakelijkheid en de risicoaansprakelijkheid. Dit verschil is in de zes onderzochte uitspraken (zaken 1, 2, 3, 4, 5 en 6) teruggekomen. Voor de schuldaansprakelijkheid, artikel 6:162 BW, geldt namelijk als vereiste dat de wegbeheerder onrechtmatig moet hebben gehandeld. Uit het onderzoek blijkt dat dit wordt beoordeeld op basis van nalatigheid of gevaarzettend handelen van de wegbeheerder in een zodanige mate. Artikel 6:174 BW kent dit niet als vereiste en uit het onderzoek blijkt dan ook dat de rechter de onrechtmatigheid van de wegbeheerder niet beoordeelt wanneer artikel 6:174 BW, de risicoaansprakelijkheid, wordt getoetst.

## 6.3 Tussenconclusie

Uit de onderzochte uitspraken komt naar voren dat artikel 6:162 BW en artikel 6:174 BW op grond van dezelfde maatstaven wordt beoordeeld. De aansprakelijkheden zijn volgens de rechtspraak nauwelijks van elkaar te onderscheiden. Dit blijkt ook uit de uiteindelijke uitspraak van de rechter waar naar voren komt dat de aansprakelijkheid van de wegbeheerder op grond van beide artikelen toegewezen wordt of op grond van beide afgewezen. In de praktijk zijn er kleine verschillen tussen de aansprakelijkheden zichtbaar. Zo moet er bij artikel 6:174 BW sprake zijn van een gebrek. Als er geen sprake is van een gebrek, is er geen sprake van aansprakelijkheid op grond van artikel 6:174 BW. Dit geldt niet bij artikel 6:162 BW. Het tweede verschil dat te zien is in de jurisprudentie schuilt in een gevaar dat zich verwezenlijkt moet hebben. Deze voorwaarde is alleen een vereiste voor de aansprakelijkheid van artikel 6:174 BW. Ook de tenzij-clausule is alleen van toepassing op artikel 6:174 BW en daar kan de wegbeheerder geen beroep op doen wanneer zij aansprakelijk wordt gesteld op grond van artikel 6:162 BW. Het laatste en grootste verschil is dat er bij de aansprakelijkheid op grond van artikel 6:162 BW aangetoond moet worden dat de wegbeheerder in een grote mate nalatig of gevaarzettend heeft gehandeld om te spreken van onrechtmatig gedrag. Dit hoeft niet aangetoond te worden bij de aansprakelijkheid van artikel 6:174 BW.

# Hoofdstuk 7: Conclusies

De centrale vraag van het onderzoek is het volgende: *‘Wat kan Klaverblad Rechtsbijstand Stichting aan de hand van wetsanalyse, literatuuronderzoek en jurisprudentie worden geadviseerd met betrekking tot aansprakelijkheid van de gemeente als wegbeheerder op grond van artikel 6:162 BW en artikel 6:174 BW?’* Deze vraag zal aan de hand van de resultaten van het onderzoek beantwoord worden.

Over het aantonen van de aansprakelijkheid van de wegbeheerder op grond van artikel 6:162 BW kan het volgende geconcludeerd worden. Uit het onderzoek blijkt dat het eerste vereiste, de onrechtmatige daad, het belangrijkst is. Dit criterium wordt bepaald aan de vraag of de weg voldoet aan de eisen die daaraan in de gegeven omstandigheden gesteld mogen worden. De kelderluik-criteria wordt hiervoor gebruikt. Het criterium van de verwachte oplettendheid en voorzichtigheid is het belangrijkste voor de beoordeling van de aansprakelijkheid. Daarnaast speelt de kans op schade een grote rol bij het vaststellen van de aansprakelijkheid. Wanneer er volgens de rechter een deugdelijke waarschuwing moet worden gegeven hangt af van de vraag of er sprake is van een gevaarlijke situatie. Een gevaarlijke situatie wordt beoordeeld door de hoegrootheid van de kans op schade. De bezwaarlijkheid van het nemen van veiligheidsmaatregelen blijkt uit het onderzoek geen belangrijke maatstaf te zijn bij de beoordeling. Klaverblad Rechtsbijstand Stichting wordt geadviseerd om het stappenplan (beroepsproduct 1) te gebruiken wanneer er een nieuwe zaak binnenkomt. Het stappenplan biedt een heldere beoordeling van deze aansprakelijkheid. In dit stappenplan is de bezwaarlijkheid niet opgenomen. Ik adviseer Klaverblad Rechtsbijstand ook om geen verweer te bouwen rond deze maatstaf.

Met betrekking tot de aansprakelijkheid van de wegbeheerder op grond van artikel 6:174 BW kan het volgende worden geconcludeerd. De rechter geeft een oordeel over de vraag of de weg voldoet aan de eisen die daaraan in de gegeven omstandigheden gesteld mogen worden. Uit het onderzoek blijkt dat de aansprakelijkheid van de wegbeheerder op grond van artikel 6:174 BW geen vaste beoordeling heeft en per omstandigheid verschilt. Wel is gebleken dat bij de beoordeling van het te verwachten gebruik van de weg de rechter oordeelt of de weggebruiker zijn gedrag afstemt op de situatie, waarbij de snelheid in meerdere uitspraken wordt genoemd als omstandigheid. Een belangrijk onderdeel waar de rechter onderzoek naar doet is of er sprake is van een gevaarzettende situatie. Als dit het geval is, dienen er namelijk deugdelijke maatregelen genomen te worden om het gevaar te voorkomen. In het geval van de hoegrootheid van de kans op verwezenlijking van het gevaar kan alleen geconcludeerd worden dat de rechter in het geval van schade door een hoogteverschil de norm van drie centimeter aanhoudt. De overige zaken waarbij er geen sprake is van een hoogteverschil worden beoordeeld per omstandigheden van de zaak. Over de te vergen onderhoud- en veiligheidsmaatregelen kan geconcludeerd worden dat dit gebaseerd is op de kans van verwezenlijking van het gevaar. Ik adviseer Klaverblad Rechtsbijstand Stichting om gebruik te maken van beroepsproduct 2 voor de beoordeling van de zaak wanneer deze binnenkomt. Het beroepsproduct noemt zowel belangrijke kenmerken als stappenplannen voor de beoordeling van de maatstaven. Het beroepsproduct zal een heldere weergave bieden op de beoordeling van de zaak.

Uit het onderzoek komt naar voren dat artikel 6:174 BW vaak als primaire grond wordt aangevoerd en artikel 6:162 BW als secundaire grond. Alhoewel uit mijn onderzoek blijkt dat dit vrijwel geen verschil uitmaakt bij de uitkomst van aansprakelijkheid, raad ik Klaverblad Rechtsbijstand Stichting aan om toch de wegbeheerder op grond van beide artikelen aansprakelijk te stellen. Door in de eerste aansprakelijkstelling gelijk beide aansprakelijkheden aan te voeren, zal dit leiden tot een snellere en efficiëntere afwikkeling van de zaak. De wegbeheerder zal zich namelijk vanaf de eerste aansprakelijkstelling moeten ontfermen over de twee aansprakelijkheden. Ook de behandelaar bespaart tijd nu de artikelen vrijwel dezelfde beoordeling hebben. Klaverblad Rechtsbijstand Stichting wordt dan ook geadviseerd om de kansen van het verhalen van de schade te beoordelen aan de hand van artikel 6:174 BW en artikel 6:162 BW. Op deze manier weet de behandelaar of er verhaalkansen zijn op grond van beide artikelen, een van de artikelen of geen artikel. Klaverblad Rechtsbijstand Stichting zal dan niet na een afwijzing op grond van een artikel nog onderzoek moeten doen naar of de wegbeheerder al dan niet aansprakelijk zou zijn op grond van het andere artikel.

Het doel van het onderzoek was om een advies te geven aan Klaverblad Rechtsbijstand over de aansprakelijkheid van de wegbeheerder op grond van artikel 6:162 BW en artikel 6:174 BW. Klaverblad Rechtsbijstand Stichting kan het advies gebruiken om zo zaken waarbij de wegbeheerder de tegenpartij is efficiënter te behandelen. Dit onderzoek is bruikbaar voor Klaverblad Rechtsbijstand Stichting, omdat er een goed onderzoek is verricht waarbij de conclusie helder is. Er zijn aan de hand van het onderzoek beoordelingsschema’s opgesteld die de organisatie kan gebruiken bij het beoordelen van de aansprakelijkheid van de wegbeheerder.

# Hoofdstuk 8: Aanbevelingen

In dit hoofdstuk zal er worden besproken wat Klaverblad Rechtsbijstand Stichting kan worden aanbevolen omtrent de aansprakelijkheid van de wegbeheerder op grond van artikel 6:162 BW en artikel 6:174 BW op basis van de conclusies van het onderzoek.

Klaverblad Rechtsbijstand Stichting wordt aanbevolen om gebruik te maken van beroepsproduct 1. Dit beroepsproduct betreft een beoordelingsschema voor de aansprakelijkheid op grond van artikel 6:162 BW in de vorm van een stappenplan. De organisatie wordt aangeraden om dit product bij elke nieuwe zaak waarbij er sprake is van wegbeheerdersaansprakelijkheid te gebruiken ter beoordeling van de kansen in de zaak.

Ook wordt Klaverblad Rechtsbijstand Stichting aanbevolen om gebruik te maken van beroepsproduct 2. Dit product betreft een uitwerking van de maatstaven die gebruikt worden bij het beoordelen van de aansprakelijkheid van de wegbeheerder op grond van artikel 6:174 BW. In dit product zijn de kenmerken uiteengezet bij de maatstaven waarbij er geen duidelijke vaste beoordeling te zien is. De andere maatstaven bestaan uit een stappenplan dat de organisatie kan doorlopen bij de beoordeling van die maatstaf. Wanneer er een nieuwe zaak binnenkomt, kan de behandelaar dit product gebruiken om een goede beoordeling te maken van de verhaalkansen.

# Beroepsproduct 1: Beoordelingsschema artikel 6:162 BW

Onderwerp Wegbeheerdersaansprakelijkheid

Titel Beoordeling wegbeheerdersaansprakelijkheid op grond van artikel 6:162 BW

Auteur(s) Inge Mansveld

Datum 12 juni 2019

Dit beroepsproduct is een stappenplan voor de beoordeling van de aansprakelijkheid van de wegbeheerder op grond van artikel 6:162 BW. Dit stappenplan is gebaseerd op de verhaalkansen van de klant wanneer zij schade heeft geleden door het onrechtmatig handelen van de wegbeheerder. Dit stappenplan zal dus alleen gebruikt kunnen worden als de wegbeheerder de tegenpartij is.

Gebruiksaanwijzing stappenplan

In het stappenplan worden de maatstaven uitgewerkt. De eerste stap is het beoordelen van de te verwachten oplettendheid en voorzichtigheid van de weggebruiker. Er zal moeten worden gekeken welke omstandigheid van toepassing is. De organisatie moet het schema volgen en zal uitkomen op ‘voordelig’ of ‘nadelig’. De uitkomst ‘voordelig’ houdt in dat de verhaalkans van de klant groter wordt. Als de uitkomst nadelig is, houdt dit in dat de verhaalkans van de klant kleiner is. Dit geldt ook bij stap 2. In stap 3 wordt er gekeken naar de vraag of de verhaalkans zo klein is, dat er sprake is van geen redelijke kans op succes of dat er nog verder onderzoek gedaan moet worden. Deze stap is dan ook bedoeld als een tussenstap om onnodig extra onderzoek te voorkomen. Voor stap 4 geldt weer hetzelfde als de eerste twee stappen. De uiteindelijke beoordeling vloeit voort uit de voorgaande genomen stappen. Wanneer de uitkomst bij elke stap voordelig is, zal er een grote kans zijn dat de wegbeheerder aansprakelijk is en de schade zal vergoeden. Als de uitkomsten nadelig zijn, kan de zaak afgewezen worden op grond van geen redelijke kans op succes.

Stap 1: Beoordelen oplettendheid en voorzichtigheid

Stap 2: Beoordelen kans op schade

Stap 3: Verder onderzoek doen of afwijzen?

Stap 4: Beoordelen waarschuwing

Eindbeoordeling verhaalkans:

# Beroepsproduct 2: Beoordelingsschema artikel 6:174 BW

*Onderwerp* Wegbeheerdersaansprakelijkheid

*Titel* Beoordeling wegbeheerdersaansprakelijkheid op grond van artikel 6:174 BW

*Auteur(s)* Inge Mansveld

*Datum* 12 juni 2019

Dit beroepsproduct ziet toe op de beoordeling van de aansprakelijkheid op grond van artikel 6:174 BW. Het product ziet toe op zowel de kenmerken van de maatstaven als stappenplannen ter beoordeling van de maatstaven. Ook dit beroepsproduct is gebaseerd op de verhaalkansen van de klant wanneer zij schade heeft geleden door het onrechtmatig handelen van de wegbeheerder. Dit stappenplan zal dus alleen gebruikt kunnen worden als de wegbeheerder de tegenpartij is.

Gebruiksaanwijzing

Dit product bestaat niet uit een volledig stappenplan van de beoordeling van de aansprakelijkheid van de wegbeheerder op grond van artikel 6:174 BW. De maatstaven zijn apart opgenomen en dienen ieder apart beoordeeld te worden.

Bij de maatstaf van het te verwachten gebruik van de weg en de kans op verwezenlijking van het gevaar is geen duidelijke beoordeling gevonden. Om deze reden heb ik kenmerken neergezet die uit verschillende zaken zijn gebleken, zodat Klaverblad Rechtsbijstand Stichting handvatten heeft bij de beoordeling van deze maatstaven bij een nieuwe zaak.

De andere maatstaven, de deugdelijkheid van het voorkomen van het gevaar en het te vergen onderhoud- en veiligheidsmaatregelen, zijn uitgewerkt in een stappenplan. Voor het stappenplan van de deugdelijkheid van het voorkomen van het gevaar geldt het volgende. Om de verhaalkansen van de klant groter te maken, hoort de organisatie uit te komen op ‘het voorkomen van het gevaar is niet deugdelijk’. De overige uitkomsten zijn nadelig voor onze klant. Bij het stappenplan van de te vergen onderhoud- en veiligheidsmaatregelen moet de uitkomst ‘De wegbeheerder heeft geen onderhoud- en veiligheidsmaatregelen genomen’ of ‘De wegbeheerder heeft niet de te vergen onderhoud- en veiligheidsmaatregelen genomen’ zijn om de schade te kunnen verhalen op de wegbeheerder.

Te verwachten gebruik

|  |
| --- |
| Omstandigheden |
| Snelheid |
| Overtreding |
| Afstemming verkeersgedrag met verkeersituatie |

Kans op verwezenlijking gevaar

|  |
| --- |
| Omstandigheden |
| Hoogteverschil van 3 cm of hoger |
| Zicht op het gebrek |
| Deskundigenrapport |

Deugdelijkheid voorkoming gevaar

Te vergen onderhoud- en veiligheidsmaatregelen

# Literatuurlijst

* Asser/Hartkamp & Sieburgh *6-IV* 2015/39

A.S. Hartkamp & C.H. Sieburgh, Mr. C. Assers Handleiding tot de beoefening van het Nederlands Burgerlijk Recht. 6. Verbintenissenrecht. Deel IV. De verbintenis uit de wet, Deventer: Wolters Kluwer 2015.

* Asser/Hartkamp & Sieburgh *6-IV* 2015/36

A.S. Hartkamp & C.H. Sieburgh, Mr. C. Assers Handleiding tot de beoefening van het Nederlands Burgerlijk Recht. 6. Verbintenissenrecht. Deel IV. De verbintenis uit de wet, Deventer: Wolters Kluwer 2015.

* Asser/Hartkamp & Sieburgh *6-IV* 2015/98

A.S. Hartkamp & C.H. Sieburgh, Mr. C. Assers Handleiding tot de beoefening van het Nederlands Burgerlijk Recht. 6. Verbintenissenrecht. Deel IV. De verbintenis uit de wet, Deventer: Wolters Kluwer 2015.

* Asser/Hartkamp & Sieburgh *6-IV* 2015/237

A.S. Hartkamp & C.H. Sieburgh, Mr. C. Assers Handleiding tot de beoefening van het Nederlands Burgerlijk Recht. 6. Verbintenissenrecht. Deel IV. De verbintenis uit de wet, Deventer: Wolters Kluwer 2015.

* Giesen 2005, p. 27.

I. Giesen, *Handle with care. De waarschuwingsplicht in het buitencontractuele aansprakelijkheidsrecht,* Den Haag: Boom juridische uitgevers 2005

* Helm, van der, *Verkeersrecht* 2004/22

J.J. van der Helm, ‘pag. 33 VR 2004, de verwachting van de wegbeheerder’, *Verkeersrecht 2004/22* (online via verkeersrecht)*.*

* J.J. Jacobse, ‘Opstalaansprakelijkheid; een groot risico voor de overheid’, Justionadvocaten.nl.
* Keirse 2012

J. Spier e.a., *Verbintenissen uit de wet en schadevergoeding,* Deventer: Kluwer 2012.

* Maanen, van/Lindenbergh 2012

J. Spier e.a., *Verbintenissen uit de wet en schadevergoeding,* Deventer: Kluwer 2012.

* Rijnhout, *Verkeersrecht* 2019/12

R. Rijnhout, ‘Wegbeheerdersaansprakelijkheid: ho stop!’, *Verkeersrecht* 2019/12 (online via Verkeersrecht).

* Schijns & Wijnakker 2013

C.C. van Dam e.a. (red.), *Aansprakelijkheid van de wegbeheerder,* Den Haag: ANWB 2013

* Smeehuijzen, *Verkeersrecht* 2017/125.

J.L. Smeehuijzen, ‘Hoe oordeelt de feitenrechter over strijd met de maatschappelijke betamelijkheid in de zin van art. 6:162 lid 2 BW?’, *Verkeersrecht* 2017/125 (online via Verkeersrecht).

* Tjong Tjin Tai 2006

T.F.E. Tjong Tjin Tai, *Zorgplichten en zorgethiek,* Deventer: Kluwer 2006

* Wassenaer, van, 2013

C.C. van Dam e.a. (red.), *Aansprakelijkheid van de wegbeheerder,* Den Haag: ANWB 2013

* Wijne, in: *GS: Onrechtmatige daad,* VI.3.9.1

R.P. Wijne, ‘VI. Beroeps- en dienstaansprakelijkheid’, in: C.J.J.M. Stolker (red.), *Groene Serie Onrechtmatige daad*, Deventer: Wolters Kluwer (losbladig en online).

# Jurisprudentielijst

* HR 9 januari 1942, *NJ* 1942/295 (Ferwerderadeel-arrest).
* HR 5 november 1965, *NJ* 1966/136.
* HR 20 maart 1992, *NJ* 1993/547.
* HR 6 september 1996, *NJ* 1998/415.
* HR 19 december 2008, ECLI:NL:HR:2008:BG1890.
* HR 17 december 2010, *LJN* BN6236 (Wilnisarrest).
* HR 4 april 2014, ECLI:NL:HR:2014:831.

# Bijlagen

* Bijlage I: Jurisprudentie bij hoofdstuk 4
* Bijlage II: Schematische weergave van het jurisprudentieonderzoek bij hoofdstuk 4
* Bijlage III: Jurisprudentie bij hoofdstuk 5
* Bijlage IV: Schematische weergave van het jurisprudentieonderzoek bij hoofdstuk 5
* Bijlage V: Jurisprudentie bij hoofdstuk 6
* Bijlage VI: Schematische weergave van het jurisprudentieonderzoek bij hoofdstuk 6

## Bijlage I: Jurisprudentie bij hoofdstuk 4

|  |
| --- |
| 1. ECLI:NL:RBROT:2014:2705 |
| 1. ECLI:NL:RBROT:2016:1219 |
| 1. ECLI:NL:GHSHE:2003:AF6147 |
| 1. ECLI:NL:RBROT:2012:BV6621 |
| 1. ECLI:NL:RBGEL:2017:4128 |
| 1. ECLI:NL:GHSHE:2016:667 |
| 1. ECLI:NL:RBBRE:2008:BD0639 |
| 1. ECLI:NL:GHARN:2005:AS2123 |

## Bijlage II: Schematische weergave van het jurisprudentieonderzoek bij hoofdstuk 4

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Zaak | Oplettendheid en voorzichtigheid | Kans op schade | Waarschuwing | Bezwaarlijkheid | Aansprakelijk? |
| 1. | Van een voetganger hoeft niet verwacht te worden dat zij rekening moet houden met grote hoogteverschillen op een voetpad. | Een norm in het ‘Handboek visuele inspectie’ van CROW heeft bepaald dat een hoogteverschil van 3 centimeter of meer als ernstig wordt gekwalificeerd. Hiermee is de kans op schade groot. | Er zijn geen waarschuwingen door de gemeente gegeven voor het gevaar. | Er is niet gebleken dat het bezwaarlijk was om maatregelen te nemen ter voorkoming van de gevaarzettende situatie. | Ja |
| 2. | Er mag in een grote stad als Rotterdam verwacht worden dat er sprake is van oplettendheid wanneer een voetganger een voetpad betreed na het oversteken. | De kans op schade is erg klein. Er zijn geen eerder bekende zaken waarbij voetgangers tegen een paal is gestruikeld. | Van de voetganger had verwacht mogen worden dat hij oplettend zou zijn bij het betreden van het voetpad. Er is geen waarschuwing benodigd. | Van de voetganger had verwacht mogen worden dat hij oplettend zou zijn bij het betreden van het voetpad. Er is geen waarschuwing benodigd en hierdoor is de bezwaarlijkheid niet van toepassing. | Nee |
| 3. | De kuil was 20 centimeter diep. Er mag van een voetganger niet verwacht worden dat zij rekening moet houden met hoogteverschillen tussen het voetpad en de grondstrook. | De kans dat er schade ontstaat is erg groot. De kuil is erg diep en er zijn meerdere ongevallen gebeurd door de kuil. | De gemeente heeft nagelaten waarschuwing te geven, omdat de gemeente op de hoogte was van de gevaarzettende situatie. | De gemeente heeft minder bezwaarlijke veiligheidsmaatregelen achterwege gelaten. | Ja |
| 4. | Een voetganger hoeft niet bedacht te zijn op grote hoogteverschillen. | De kans op schade is dermate groot gezien het hoogteverschil en de veelvuldigheid gebruik van het voetpad. | De gemeente heeft nagelaten waarschuwingsborden te plaatsen. De gemeente had bedacht moeten zijn op de hachelijke situatie. | Er is niet gesteld of gebleken dat het bezwaarlijk was om dergelijke maatregelen te nemen. | Ja |
| 5. | Dit komt niet aan bod in het arrest. | De kans op schade is niet zo groot. | De gemeente heeft geen waarschuwing gegeven. Het was ook niet te voorzien dat dit zou gebeuren dus vindt de rechter dit normaal. | Dit wordt niet besproken. | Nee |
| 6. | Er mag verwacht worden van een voetganger dat deze niet enkel naar het wegoppervlak vlak bij zijn voeten kijkt, maar ook verder weg de door hem te naderen situatie. | De kans op schade is klein. De varkensruggen vallen niet onder de standaard looproute en zijn van een zodanige hoogte dat deze niet gemakkelijk over het hoofd te zien valt. | Er is geen waarschuwing gegeven. De rechter acht dit niet nodig gezien er geen sprake is van een gevaarlijke situatie. | Dit wordt niet besproken. | Nee |
| 7. | Er hoeft niet van een fietser verwachte te worden dat er plotseling een gat in de weg ontstaat. | Dit onderwerp komt niet aan bod. | Het is voor de wegbeheerder onmogelijk om te waarschuwen, omdat het gat net enkele minuten was ontstaan. | Dit wordt niet besproken | Nee |
| 8. | Het gebrek ontstond in een industrieterrein. Er mocht verwacht worden dat mensen niet bekend zijn en dat zij mogelijk niet alle informatie in zich konden op nemen. | De kans op schade is groot, aangezien hier al eerder sprake van is geweest. | De wegbeheerder heeft waarschuwingen gegeven. Deze waarschuwingen waren echter onvoldoende deugdelijk. | Er is niet gebleken dat andere voorzorgsmaatregelen bezwaarlijk waren. | Ja |

## Bijlage III: Jurisprudentie bij hoofdstuk 5

|  |
| --- |
| 1. ECLI:NL:GHSHE:2015:4976 |
| 1. ECLI:NL:RBZLY:2011:BV1532 |
| 1. ECLI:NL:RBALK:2012:2955 |
| 1. ECLI:NL:RBOVE:2015:1550 |
| 1. ECLI:NL:RBDHA:2017:11804 |
| 1. ECLI:NL:GHDHA:2016:1350 |
| 1. ECLI:NL:RBNHO:2017:11010 |
| 1. ECLI:NL:RBOBR:2015:5381 |

## Bijlage IV: Schematische weergave van het jurisprudentieonderzoek bij hoofdstuk 5

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Zaak | Te verwachten gebruik | Deugdelijkheid voorkoming gevaar | Kans op verwezenlijking gevaar | Te vergen onderhoud- en veiligheidsmaatregelen | Aansprakelijk? |
| 1. | Op de weg mag er verwacht worden dat het niet geschikt is om met hoge snelheid op te rijden en dat er sprake kan zijn van enige wortelopdruk. | De gemeente diende geen veiligheidsmaatregelen te nemen, gezien de bult geleidelijk oploopt. | De kans op verwezenlijking is erg klein, aangezien de bult geleidelijk oploopt. | Hier is geen sprake van. | Nee. |
| 2. | Er wordt verwacht dat er normaal wordt gereden op de weg. Er is gesteld dat de benadeelde zijn voertuig niet voldoende onder controle had. | Er was geen sprake van een verhoging zoals de benadeelde stelde. | Komt niet in dit arrest ter sprake. | De wegbeheerder hoeft niet elke oneffenheid te verwijderen. Er is sprake van een onderhoudstoestand dat niet ongebruikelijk is voor zo een weg. | Nee. |
| 3. | Er mag verwacht worden dat een fietser moet uitwijken en een deel op het bestrate gedeelte zal moeten komen. Het is voor de hand liggend dat fietsers vervolgens weer de geasfalteerde weg op rijden. | Er is niks gedaan om het gevaar te voorkomen. De voorkoming van gevaar is dus niet deugdelijk. | Er is een onaanvaardbaar groot voorzienbaar risico met het voorwiel tegen de wand van het asfalt te botsen en daardoor ten val te komen door het hoogteverschil. | De wegbeheerder had ervoor moeten zorgen dat er bij zo een hoogteverschil een overgang kwam die gelijkmatig verloopt. | Ja |
| 4. | Een verkeersdeelnemer moet bedacht zijn dat paaltjes aanwezig zijn. Er moet worden verwacht dat zij hun verkeersgedrag afstemmen op de situatie. | De paaltjes zijn deugdelijk, omdat zij juist ter bescherming zijn geplaatst. | De kans is dermate klein dat een fietser uit koers raakt en een paaltje raakt. | De gemeente hoefde geen waarschuwing te geven, nu de paaltjes juist ter bescherming werd geplaatst. | Nee. |
| 5. | Er hoeft niet verwacht te worden dat een verkeersdeelnemer een bewuste, grove overtreding van de verkeersregels maakt. | Er is sprake van deugdelijkheid door het verkeer om te leiden en door het gevaar af te zetten door middel van rood-witte blokken | Dit komt niet aan bod. | Er zijn voldoende veiligheidsmaatregelen genomen. Zo zijn er veel borden geplaatst, rood-witte blokken en was het fietspad compleet afgesloten. | Nee. |
| 6. | Er hoeft niet verwacht te worden van een fietser dat zij de snelheid van 20 km/u behoudt om zo min mogelijk last te hebben van een scheur in de weg. | Dit komt niet aan bod. | De kans op schade is zeer groot, omdat het een scheur van 5 meter betreft waarvan er een grote kans is dat een wiel van de fiets daarin vast blijft hangen, waardoor de fietser ten val komt. | Het is een fietspad dat enorm vaak gebruikt wordt en hierdoor zijn er hoge eisen gesteld aan het wegdek. De weg had niet zo mogen blijven en dit heeft de wegbeheerder nagelaten. | Ja. |
| 7. | Dit komt niet ter sprake. | De wegbeheerder heeft nagelaten een reflecterend waarschuwingspaaltje te plaatsen. Dit was niet bezwaarlijk, omdat ze dit achteraf wel hebben geplaatst. | Dit komt niet ter sprake. | De wegbeheerder had een waarschuwing moeten geven en heeft dit nagelaten. | Ja. |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 8. | Er mag van een verkeersdeelnemer worden verwacht dat zij bij een kruising hun snelheid beperken en dat zij oplettend en voorzichtig zijn. | De hoekafronding was juist gemaakt voor de veiligheid. Ook was dit goed beschermd door aanwezige straatverlichting. | De kans dat een brommer tegen een hoekafronding zou aanrijden is erg klein. | De wegbeheerder had het een andere kleur kunnen maken, maar dit is niet verplicht aangezien de hoekafronding destijds goed zichtbaar was. | Nee. |

## Bijlage V: Jurisprudentie bij hoofdstuk 6

|  |
| --- |
| 1. ECLI:NL:RBBRE:2008:BD0639 |
| 2. ECLI:NL:GHSHE:2016:667 |
| 3. ECLI: NL:RBROT:2012:BV6621 |
| 4. ECLI:NL:RBROT:2016:1219 |
| 5. ECLI:NL:RBROT:2014:2705 |
| 6. ECLI:NL:RBOBR:2015:5381 |
| 7. ECLI:NL:RBDHA:2017:11804 |
| 8. ECLI:NL:RBOVE:2015:1550 |

## Bijlage VI: Schematische weergave van het jurisprudentieonderzoek bij hoofdstuk 6

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Zaak | Overeenkomsten beoordeling | Verschillen beoordeling | Aansprakelijk op grond van 6:162 BW? | Aansprakelijk op grond van 6:174 BW? |
| 1. | De rechter heeft bij beide aansprakelijkheden een beoordeling gemaakt aan de hand van dezelfde topics. | Artikel 6:174 BW:  De rechter heeft beoordeeld aan de hand van de tenzij-clausule  Artikel 6:162 BW:  De rechter heeft bij deze aansprakelijkheid gekeken naar of de wegbeheerder nalatig is geweest en onrechtmatig heeft gehandeld. | Nee. De rechter heeft beoordeeld dat er geen sprake is van onrechtmatig handelen in de zin van artikel 6:162 BW. | Nee. De tenzij-clausule is van toepassing, omdat het gaat om een plotseling onvoorzienbaar gebrek in de weg. |
| 2. | De rechter heeft bij beide aansprakelijkheden een beoordeling gemaakt aan de hand van dezelfde topics. | Artikel 6:174 BW:  De rechter heeft beoordeeld dat er geen sprake is van een gevaarlijke situatie.  Artikel 6:162 BW:  De rechter beoordeelt of er sprake is van onrechtmatig handelen. | Nee. De rechter heeft bepaald dat er geen sprake is van gevaarzettend of nalatig handelen. | Nee. De rechter heeft bepaald dat er geen sprake is van een gebrekkige stoep in de zin van artikel 6:174 BW. |
| 3. | De rechter heeft bij beide aansprakelijkheden een beoordeling gemaakt aan de hand van dezelfde topics. | Artikel 6:174 BW:  De rechter heeft beoordeeld aan de hand van het hoogteverschil en de mate van gebruik van de weg.  Artikel 6:162 BW:  De rechter heeft beoordeeld of er sprake is van gevaarzettend of nalatig handelen | Ja. De rechter heeft bepaald dat het gevaar voorzienbaar was en de gemeente onrechtmatig is geweest vanwege het nalaten van het geven van waarschuwingen. | Ja. Er is sprake van een gebrek, waarbij er een gevaar is dat zich heeft verwezenlijkt. |
| 4. | In deze zaak zijn er geen overeenkomsten getroffen. | Artikel 6:174 BW:  De rechter heeft gekeken of er sprake is van een gebrek.  Artikel 6:162 BW:  De rechter heeft geoordeeld of er sprake is van gevaarzettend of nalatig handelen. | Nee. Er is beoordeeld dat de gemeente niet onrechtmatig heeft gehandeld. | Nee. Er is geen sprake van een gebrek in de zin van artikel 6:174 BW. |
| 5. | De rechter heeft bij beide aansprakelijkheden een beoordeling gemaakt aan de hand van dezelfde topics. | Artikel 6:174 BW:  Er is gekeken naar of er sprake was van een gevaarzettende situatie waarvan het gevaar zich ook heeft verwezenlijkt.  Artikel 6:162 BW:  Er is gekeken naar of de gemeente nalatig heeft gehandeld. | Ja. De rechter heeft geoordeeld dat er sprake is van nalatig handelen nu er sprake was van een gevaarlijke situatie. | Ja. De rechter heeft geoordeeld dat er sprake is van een gevaarzettende situatie en dat het gevaar zich ook heeft verwezenlijkt. |
| 6. | De rechter heeft bij beide aansprakelijkheden een beoordeling gemaakt aan de hand van dezelfde topics. | Artikel 6:174 BW:  De rechter heeft gekeken naar of er sprake was van een gevaarzettende situatie.  Artikel 6:162 BW:  De rechter heeft gekeken naar of er sprake is van onrechtmatige gevaarzetting door de veiligheidseisen. | Nee. De rechter heeft bepaald dat de veiligheidseisen voldeden die aan de gegeven omstandigheden gesteld mochten worden. Er is dan ook geen sprake van onrechtmatige gevaarzetting. | Nee. Er is geen sprake van een gevaarlijke situatie. |
| 7. | De rechter heeft bij beide aansprakelijkheden een beoordeling gemaakt aan de hand van dezelfde topics. | In deze zaak zijn er geen verschillen genoemd. | Nee. Op grond van de topics is de aansprakelijkheid afgewezen. | Nee. Op grond van de topics is de aansprakelijkheid afgewezen. |
| 8. | De rechter heeft bij beide aansprakelijkheden een beoordeling gemaakt aan de hand van dezelfde topics. | In deze zaak zijn er geen verschillen genoemd. | Nee. De weginrichting voldoet aan de eisen die daaraan in de gegeven omstandigheden gesteld mochten worden. | Nee. De weginrichting voldoet aan de eisen die daaraan in de gegeven omstandigheden gesteld mochten worden. |

1. Artikel 6:162 BW. [↑](#footnote-ref-1)
2. Asser/Hartkamp & Sieburgh *6-IV* 2015/39. [↑](#footnote-ref-2)
3. Tjong Tjin Tai 2006, p. 139. [↑](#footnote-ref-3)
4. Asser/Hartkamp & Sieburgh *6-IV* 2015/36*.* [↑](#footnote-ref-4)
5. HR 9 januari 1942, *NJ* 1942/295 (Ferwerderadeel-arrest). [↑](#footnote-ref-5)
6. Smeehuijzen, *Verkeersrecht* 2017/125 (online via Verkeersrecht). [↑](#footnote-ref-6)
7. Tjong Tjin Tai 2006, p. 155. [↑](#footnote-ref-7)
8. Van Wassenaer 2013, p. 42. [↑](#footnote-ref-8)
9. Van Wassenaer 2013, p. 42. [↑](#footnote-ref-9)
10. Van Maanen/Lindenbergh, p. 49; zie ook: HR 5 november 1965, *NJ* 1966/136. [↑](#footnote-ref-10)
11. Van Maanen/Lindenbergh, p. 50. [↑](#footnote-ref-11)
12. HR 20 maart 1992, *NJ* 1993/547. [↑](#footnote-ref-12)
13. HR 6 september 1996, *NJ* 1998/415. [↑](#footnote-ref-13)
14. Giesen 2005, p. 27. [↑](#footnote-ref-14)
15. Giesen 2005, p. 28. [↑](#footnote-ref-15)
16. Van Maanen/Lindenbergh, p. 55. [↑](#footnote-ref-16)
17. Giesen 2005, p. 28. [↑](#footnote-ref-17)
18. Giesen 2005, p. 28. [↑](#footnote-ref-18)
19. Asser/Hartkamp & Sieburgh *6-IV* 2015/98. [↑](#footnote-ref-19)
20. Artikel 6:162 lid 2 BW. [↑](#footnote-ref-20)
21. Van Wassenaer 2013. P. 43. [↑](#footnote-ref-21)
22. Van Wassenaer 2013, p. 43. [↑](#footnote-ref-22)
23. Van Maanen/Lindenbergh, p. 81. [↑](#footnote-ref-23)
24. Van Wassenaer 2013. P. 43. [↑](#footnote-ref-24)
25. HR 20 maart 1992, *NJ* 1993/547. [↑](#footnote-ref-25)
26. Artikel 6:174 BW. [↑](#footnote-ref-26)
27. Rijnhout, *Verkeersrecht* 2019/12 (online via Verkeersrecht); zie ook: Parl. Gesch. Boek 6 (inv.), p. 1393. [↑](#footnote-ref-27)
28. Schijns & Wijnakker 2013, p. 14; zie ook Par. Gesch. Boek 6 BW (Inv. Boek 3, 5 en 6), p. 1378 en 1380. [↑](#footnote-ref-28)
29. Rijnhout, *Verkeersrecht* 2019/12 (Online via Verkeersrecht); zie ook: Parl. Gesch. Boek 6 (inv.), p. 1393. [↑](#footnote-ref-29)
30. Parl. Gesch. Boek 6 BW, p. 755. [↑](#footnote-ref-30)
31. HR 17 december 2010, *LJN* BN6236 (Wilnisarrest). [↑](#footnote-ref-31)
32. Schijns & Wijnakker 2013, p. 20; zie ook HR 17 december 2010, *LJN* BN6236 (Wilnisarrest). [↑](#footnote-ref-32)
33. Schijns & Wijnakkers 2013, p. 20. [↑](#footnote-ref-33)
34. HR 4 april 2014, ECLI:NL:HR:2014:831. [↑](#footnote-ref-34)
35. Van der Helm, *Verkeersrecht* 2004/22; zie ook Parl. Gesch. Boek 6, p. 755. [↑](#footnote-ref-35)
36. HR 4 april 2014, ECLI:NL:HR:2014:831. [↑](#footnote-ref-36)
37. J.J. Jacobse, ‘Opstalaansprakelijkheid; een groot risico voor de overheid’, Justionadvocaten.nl; zie ook HR 4 april 2014, ECLI:NL:HR:2014:831. [↑](#footnote-ref-37)
38. Schijns & Wijnakkers 2013, p. 20. [↑](#footnote-ref-38)
39. Schijns & Wijnakker 2013, p. 21. [↑](#footnote-ref-39)
40. Schijns & Wijnakker 2013, p. 21. [↑](#footnote-ref-40)
41. Schijns & Wijnakker 2013, p. 22. [↑](#footnote-ref-41)
42. Schijns & Wijnakker 2013, p. 22. [↑](#footnote-ref-42)
43. HR 9 januari 1942, *NJ* 1942/295 (Ferwerderadeel-arrest). [↑](#footnote-ref-43)
44. HR 9 januari 1942, *NJ* 1942/295 (Ferwerderadeel-arrest). [↑](#footnote-ref-44)
45. HR 20 maart 1992, *NJ* 1993/547. [↑](#footnote-ref-45)
46. HR 20 maart 1992, *NJ* 1993/547. [↑](#footnote-ref-46)
47. Schijns & Wijnakker 2013, p. 28. [↑](#footnote-ref-47)
48. HR 19 december 2008, ECLI:NL:HR:2008:BG1890. [↑](#footnote-ref-48)
49. Schijns & Wijnakker 2013, p. 38. [↑](#footnote-ref-49)
50. Asser/Hartkamp & Sieburgh *6-IV* 2015/237. [↑](#footnote-ref-50)
51. Schijns & Wijnakker 2013, p. 39. [↑](#footnote-ref-51)
52. Schijns & Wijnakker 2013, p. 39. [↑](#footnote-ref-52)
53. ECLI:NL:GHSHE:2016:667. [↑](#footnote-ref-53)