

PDF hosted at the Radboud Repository of the Radboud University Nijmegen

The following full text is a publisher's version.

For additional information about this publication click this link.

<http://hdl.handle.net/2066/64885>

Please be advised that this information was generated on 2019-09-21 and may be subject to change.

Mw. mr. F.H.E. van der Moolen *

Brandend voertuig en schade aan het wegdek

Hof Arnhem, 7 juni 2005 (n.g.)

Art. 185 Wegenverkeerswet (WVW), 10 Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (WAM), 3:310 en 6:162 BW

Schadevergoeding. De Staat der Nederlanden spreekt OHRA als verzekeraar van een op de openbare weg in brand geraakt motorrijtuig aan. Door deze brand is schade aan het wegdek ontstaan. De Staat baseert haar vordering primair op artikel 185 WVW en subsidiair op artikel 6:162 BW. De rechtbank Arnhem wijst de vordering van de Staat op de primaire grondslag toe. Daarbij overweegt de rechtbank: ‘Onder verkeersongeval van artikel 185 WVW kan ook begrepen worden de schade veroorzaakt door een verkeersongeval niet zijnde een botsing, aan- of overrijding. Daaronder valt ook een op de weg in brand geraakt motorrijtuig waarbij schade wordt toegebracht aan het wegdek terwijl geen botsing heeft plaats gevonden.’ Tegen deze uitspraak gaat OHRA in hoger beroep. Het hof wijst de vordering van de Staat af.

HET VERLOOP VAN DE PROCEDURE

Op 9 augustus 1995 reed K. in zijn auto buiten de bebouwde kom van Vries, toen zijn auto door onbekende oorzaak in brand vloog. De auto is geheel uitgebrand. Aan de weg, welke wordt beheerd door de Staat, is ten gevolge van de brand schade ontstaan. Deze schade bedraagt, exclusief de wettelijke rente, € 5339,40. De auto was bij OHRA tegen wettelijke aansprakelijkheid verzekerd. Tussen OHRA en de Staat ontstaat een briefwisseling ter zake van de afwikkeling van de schade. Bij brief van 21 februari 1997 laat OHRA weten niet tot een schadevergoeding over te zullen gaan aangezien haar verzekerde ter zake van de brand geen enkel verwijt kan worden gemaakt. Daarna blijft het stil tussen partijen tot bij dagvaarding van 6 februari 2003 de Staat OHRA in rechte heeft betrokken, waarbij primair een beroep is gedaan op artikel 185 WVW en subsidiair op artikel 6:162 BW.

VERJARING VAN DE VORDERING: ARTIKEL 10 WAM EN ARTIKEL 3:310 BW

OHRA verweert zich primair met een beroep op verjaring van de vordering zowel op grond van artikel 10 WAM als op grond van artikel 3:310 BW. Artikel 10 lid 5 WAM kent een verjaringstermijn van drie jaar, welke door onderhandelingen kan worden gestuit. Voor de

uitleg van hetgeen verstaan dient te worden onder het begrip ‘onderhandeling’ in de zin van artikel 10 WAM, dient hetgeen is overwogen door het Benelux Gerechtshof (BenGH) in zijn arrest van 20 oktober 1989¹ als uitgangspunt te worden genomen. Het BenGH overwoog:

‘(...) in het woord ‘onderhandeling’ (ligt) besloten een over en weer bespreken, een uitwisseling, van dien aard dat het aan de benadeelde de indruk geeft dat de verzekeraar een regeling van het ongeluk overweegt, (...) dat derhalve niet beslissend (is) of de verzekeraar de indruk geeft bereid te zijn de schade te dragen, maar alleen of de verzekeraar zich zodanig heeft uitgelaten dat de benadeelde niet behoeft aan te nemen dat de verzekeraar een regeling zonder meer uitsluit.’

Uit de overgelegde correspondentie tussen de Staat en OHRA komt naar voren dat OHRA op 4 december 1995 een brief heeft gestuurd waarin staat dat zij zich op overmacht beroept. Op 31 januari 1996, 5 juni 1996 en 17 januari 1997 schrijft OHRA dat zij de zaak nog in onderzoek heeft en dat de Staat enig geduld dient te betrachten ter zake van de afhandeling van het ongeval. Uit deze correspondentie kan, gezien de hiervoor aangehaalde overweging van het BenGH, zonder meer worden afgeleid dat er sprake is geweest van een onderhandeling in de zin van artikel 10 WAM en dat de verjaringstermijn ingevolge het bepaalde in artikel 10 lid 5 WAM is gestuit. Pas in OHRA’s laatste brief van 21 februari 1997 laat zij aan de Staat weten niet tot een regeling van de schade over te zullen gaan. Na deze ondubbelzinnige afwijzing door OHRA is een termijn van inmiddels meer dan drie jaar verstreken alvorens de dagvaarding jegens haar wordt uitgebracht. Toch kan het beroep van OHRA op verjaring ingevolge de WAM niet slagen. Krachtens artikel 10 lid 5 WAM had OHRA bij deurwaardersexploot of aangetekend schrijven aan de Staat moeten berichten dat zij op 21 februari 1997 een definitief standpunt had ingenomen en de onderhandelingen niet meer wenste voort te zetten. Dat heeft OHRA nagelaten, reden waarom de verjaring op

* Mw. mr. F.H.E. van der Moolen is docent verzekeringsrecht aan de Radboud Universiteit Nijmegen.

1. NJ 1990, 660 (m.nt. CJHB; (ZVA/Van Asselt)).

de dag van het uitbrengen van de dagvaarding nog immer was gestuit.²

Het beroep van OHRA op de verjaring ingevolge artikel 3:310 BW kan haar eveneens niet baten. De verjaringsregeling in de WAM is ten opzichte van artikel 3:310 BW als een specialis te beschouwen waardoor een subsidiair beroep op artikel 3:310 BW niet (meer) aan de orde kan komen. Ook in het geval, zoals in casu, de vordering van de Staat jegens K. zou zijn verjaard op grond van artikel 3:310 BW, kan OHRA zich niet op deze verjaring beroepen. Het BenGH verwoordde dit als volgt:

‘De benadeelde verbeurt zijn in art. 6 van de Gemeenschappelijke Bepalingen (WAM, FM) bedoelde eigen vordering die met toepassing van art. 10 van dezelfde bepalingen nog niet verjaard is, niet doordat zijn civielrechtelijke vordering tegen de aansprakelijke met toepassing van de nationale wetgeving verjaard zou zijn.’³

In hoger beroep is aan de verjaringskwestie geen aandacht meer besteed.

ARTIKEL 185 WVV: VERKEERSONGEVAL, BOTSING, AAN- OF OVERRIJDING

Subsidiair verweert OHRA zich tegen de toepassing van artikel 185 WVV op de onderhavige zaak, waarbij zij enerzijds van mening is dat de schade die is ontstaan door een zonder nader aan te wijzen oorzaak in brand raken van een motorrijtuig, niet valt onder de reikwijdte van genoemd artikel, en anderzijds dat artikel 185

WVV slechts de strekking heeft bescherming aan zwakke verkeersdeelnemers te bieden terwijl in casu de Staat niet als een zwakke verkeersdeelnemer heeft te gelden. Rechtbank Arnhem is ten aanzien van beide stellingen een andere mening toegedaan. Ter zake van het in brand raken van het motorrijtuig oordeelt de rechtbank dat onder het begrip ‘verkeersongeval’ ook valt een op de weg in brand geraakt motorrijtuig dat schade toebrengt aan het wegdek terwijl geen botsing heeft plaatsgevonden.⁴ De rechtbank komt hiertoe doordat zij in de term ‘verkeersongeval’, zoals deze term in artikel 185 WVV is opgenomen, een verruiming ziet van de term ‘botsing, aan- of overrijding’, zoals deze term voorkwam in artikel 31 van de WVV (oud). Ter zake van de positie van de Staat als (sterke) verkeersdeelnemer oordeelt de rechtbank dat de zienswijze van OHRA geen steun vindt in het recht nu op grond van artikel 185 WVV ook schade aan zaken vergoed dient te worden. Ingevolge artikel 185 WVV is de eigenaar/houder van het motorrijtuig aansprakelijk voor schade tenzij deze te wijten is aan overmacht. Een onderscheid tussen zaaks- en personenschade wordt niet gemaakt en dus ook niet tussen sterke en zwakke verkeersdeelnemers. Omtrent de overmacht merkt de rechtbank nog op dat een eigen gebrek aan het motorrijtuig niet als overmacht in de zin van artikel 185 WVV heeft te gelden.⁵ Gezien het vooroverwogene wordt de vordering van de Staat op grondslag van artikel 185 WVV toegewezen.

HET OORDEEL IN HOGER BEROEP: ARTIKEL 185 WVV EN ARTIKEL 6:162 BW

In hoger beroep heeft OHRA wel succes met haar verweer tegen de toepassing van artikel 185 WVV. Hof Arnhem oordeelt dat, gezien de wetsgeschiedenis van artikel 185 WVV⁶, er geen twijfel bestaat dat met de modernisering van artikel 185 WVV geen uitbreiding van het toepassingsbereik van de bepaling werd beoogd. Op grond hiervan moet worden aangenomen dat het zonder enige botsing, aan- of overrijding of enige handeling ter voorkoming daarvan in brand geraken van een motorrijtuig in ieder geval niet onder het toepassingsbereik van artikel 185 WVV valt.⁷ Nu de grief van OHRA tegen de toepassing van artikel 185 WVV gegrond wordt bevonden dient te worden onderzocht of de vordering van de Staat op de subsidiaire grondslag, zijnde artikel 6:162 BW, kan slagen. De Staat voert daartoe aan dat, bij gebreke van een andere aanwijsbare oorzaak voor het in brand geraken van het motorrijtuig, de brand een gevolg moet zijn van een eigen gebrek, terwijl het deelnemen aan het verkeer met een gebrekkig voertuig verwijtbaar onzorgvuldig is. Daarnaast dient, indien een onrechtmatige daad niet wordt aangenomen, op grond van verkeersopvattingen het gevaar dat van een motorrijtuig door deelname aan het verkeer uitgaat te worden toegerekend aan de bezitter/houder van dat voertuig.

2. In zijn noot onder het arrest van het BenGH merkt annotator Brunner op dat ‘(...) beëindiging van de onderhandelingen bij exploit of bij aangetekend schrijven in de praktijk niet of nauwelijks voorkomt. De vraag of tussen partijen binnen drie jaar na het ongeval enige onderhandeling heeft plaatsgevonden, is daarmee nagenoeg steeds beslissend voor de verjaring.’
3. Benelux Gerechtshof 21 december 1990, *NJ* 1991, 319.
4. In deze zin ook Asser/Hartkamp 4-III, 2002, nr. 216, waar wordt aangegeven dat hiervoor een enigszins ruime uitleg van het begrip ‘verkeersongeval’ noodzakelijk is. Hierover anders Rechtbank Utrecht 2 juni 1993, *VR* 1994, 41; Rechtbank Maastricht 11 februari 2004 (n.g.) waarbij gewezen werd op de omstandigheid dat de ontvlaming geen gevaar voor andere verkeersdeelnemers opleverde, en Rechtbank Leeuwarden 17 maart 2004 (n.g.).
5. De rechtbank verwijst hierbij naar HR 16 april 1942, *NJ* 1942, 394. Deze verwijzing is ingegeven door het feit dat er geen aanleiding is gevonden voor het in brand raken van het motorrijtuig en de rechtbank van mening is dat een deugdelijke auto niet spontaan in brand kan vliegen. Aangezien OHRA geen concrete feiten en omstandigheden heeft aangevoerd die, indien bewezen, tot het oordeel moeten leiden dat sprake is geweest van overmacht, wordt niet aan een bewijsopdracht van overmacht toegekomen.
6. *Kamerstukken II* 1991/92, 22 030, nr. 6, p. 129, waarin de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Justitie ter zake van het begrip ‘ongeval’ opmerken dat hiermee bedoeld wordt een botsing, aan- of overrijding. De modernisering van artikel 185 WVV betreft dus niet een inhoudelijke wijziging.
7. Het hof verwijst hierbij naar wetsvoorstel 29 955, welk voorstel hieronder aan de orde komt.

OHRA verweert zich hiertegen met de stelling dat niet is komen vast te staan dat een eigen gebrek tot de brand heeft geleid, waardoor een van buiten komend onheil de oorzaak van de brand kan zijn.⁸ Daarnaast betoogt OHRA dat K. geen schuld kan worden verweten omdat hij zich niet bewust is geweest van een verhoogd risico en er geen verkeersopvattingen zijn die meebrengen dat het uitbranden van een motorrijtuig voor rekening komt van de eigenaar/bestuurder daarvan. Ter zake van het gebrek aan het voertuig oordeelt het hof dat hetgeen door OHRA is aangevoerd met betrekking tot de toestand van het motorrijtuig⁹ tot geen andere conclusie kan leiden dan dat K. geen verwijt kan worden gemaakt inzake onvoldoende onderhoud. Ook is het hof van oordeel dat K. ter zake van een eigen gebrek geen verwijt kan worden gemaakt.¹⁰ Nu door de Staat onvoldoende is gesteld blijft de mogelijkheid bestaan dat de brand is veroorzaakt door een van buiten komend onheil. Ten slotte overweegt het hof dat een toerekening op basis van verkeersopvattingen in casu niet aan de orde is, omdat het rijden in een voertuig waarin een verbrandingsmotor en een elektrische installatie zit dat op een onverwacht moment een onverwacht gebrek kan vertonen waaruit brand kan ontstaan, in het maatschappelijk verkeer als een aanvaardbaar risico wordt beschouwd, welke niet uitstijgt boven het algemene risico dat het gemotoriseerde verkeer met zich brengt. Gezien het voorgaande kan de subsidiaire vordering van de Staat niet tot toewijzing leiden.

COMMENTAAR

Artikel 185 WVV heeft een reikwijdte die onder andere haar beperking vindt in het feit dat de schade welke door een motorrijtuig is veroorzaakt zonder dat er sprake is geweest van een botsing, aan- of overrijding, niet voor een vergoeding krachtens dit artikel in aanmerking komt. Toepassing van artikel 6:162 BW in dergelijke gevallen leidt tot een zware bewijslast voor de schadelijdende partij. Het slachtoffer moet namelijk aantonen dat de onrechtmatige daad aan de bestuurder of eigenaar van het gebrekkige motorrijtuig, ingevolge het derde lid van artikel 6:162 BW, is toe te rekenen. Voor dit probleem zag de Staat zich gesteld en heeft zij bij het hof bot gevangen. De bovengenoemde beperking van artikel 185 WVV is ook aan de orde geweest in een arrest van het Hof Amsterdam.¹¹ In deze zaak ging het om het afbreken van een handgreep van een cateringwagen, welke wagen op dat moment niet aan het verkeer deelnam¹², waardoor een werknemer letsel opliep. Hoewel het hof aannam dat een vordering tegen de eigenaar van de cateringwagen (KLM) op grond van artikel 185 WVV niet kan slagen, heeft hij, ondanks het feit dat partijen zulks niet hadden gesteld en ondanks de uitsluiting van motorrijtuigen in het derde lid, artikel 6:173 BW toegepast zodat het slachtoffer toch zijn schade kreeg vergoed. Het hof kwam hiertoe omdat het van mening was dat het uit een oogpunt van bescherming van slachtoffers tegen de risico's van gebrekkige voertuigen buiten de gevallen van artikel 185 WVV onaan-

vaardbaar is dat hen de bescherming van artikel 6:173 BW zou worden onthouden. Daarom, zo vindt het hof, dient de term 'motorrijtuigen' in artikel 6:173 BW beperkt te worden opgevat en moet worden aangenomen dat de in lid 3 genoemde uitsluiting enkel de door artikel 185 WVV bestreken gevallen op het oog heeft. Ook hiermee zou de Staat in de onderhavige casus niets zijn opgeschoten. Enerzijds omdat in de procedure niet is komen vast te staan of de brand door een eigen gebrek aan het voertuig is veroorzaakt en welk gebrek nodig is voor de toepassing van artikel 6:173 BW, anderzijds omdat het Hof Amsterdam in zijn overweging het onderscheid maakt dat OHRA ook al had aangevoerd en waarmee zij geen succes had, namelijk het onderscheid tussen sterke en zwakke verkeersdeelnemers. Met OHRA moet worden gezegd dat de Staat niet als een zwakke verkeersdeelnemer heeft te gelden.

WETSVOORSTEL 29 955: WIJZIGING ARTIKEL 185 WVV EN ARTIKEL 6:173 BW

Inmiddels is een wijziging van de WVV voorgesteld¹³ in die zin dat de beperking van de civiele aansprakelijkheid voor schade aan zaken op grond van artikel 185, derde lid, WVV wordt geschrapt. Tevens wordt voorgesteld de risicoaansprakelijkheid voor gebrekkige zaken zoals geregeld in artikel 6:173 BW uit te breiden met motorrijtuigen. Door deze uitbreiding wordt schade aan derden en andere zaken zoals wegen en wegmeubilair door de risicoaansprakelijkheid gedekt. Om te voorkomen dat deze verzwaarde aansprakelijkheid terugwerkende kracht heeft, wordt de aansprakelijkheid krachtens deze nieuwe regeling slechts gebaseerd op feiten die na de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel schade hebben veroorzaakt. Recentelijk heeft de Eerste Kamer het voorstel aangenomen.¹⁴

8. Zie voor de betekenis en de omvang van het begrip 'van buiten komend onheil', HR 2 mei 1997, NJ 1997, 597 (*Fortuna*).
9. OHRA voert aan dat het onderhavige voertuig niet oud is, onlangs een RDW-keuring heeft ondergaan en sindsdien een gering aantal kilometers heeft gereden.
10. Vgl. in dezelfde zin Hof 's-Gravenhage 4 november 1993, VR 1994, 157.
11. 22 juni 2000, VR 2001, 44.
12. Ook het criterium 'deelnemen aan het verkeer' is essentieel voor de toepassing van artikel 185 WVV.
13. *Kamerstukken II* 2004/05, 29 955, nr. 3.
14. *Handelingen I* 2004/05, nr. 28, p. 1267.