

Jurisprudentie

HR 7 oktober 2016, NJ 2017/73, m.nt. J. Spier
(Vennemans-Kropmans/Gemeente Nijmegen)

1. Feiten

Tijdens een markt struikelt de benadeelde over stroomkabels die over de stoep liggen. De kabels (eigendom marktkraamhouders) lopen van een elektriciteitskast (eigendom gemeente) die aan de ene kant van de stoep staat, naar de marktkramen aan de andere kant van de stoep. Het slachtoffer heeft letsel en vordert een verklaring voor recht dat de gemeente op grond van artikel 6:174 BW dan wel op grond van artikel 6:162 BW aansprakelijk is voor de ontstane schade.

2. Uitspraak

Het beroep op artikel 6:174 BW wordt door het hof afgewezen; stroomkabels noch elektriciteitskasten vallen binnen de reikwijdte van de begrippen ‘openbare weg’, ‘weglichaam’ of ‘weguitrusting’ (lid 6). Stroomkabels zijn niet duurzaam verbonden met de weg of met de weguitrusting en zijn bovendien niet functioneel voor de weg (uitsluitend voor de marktkooplieden). De elektriciteitskasten zijn wel permanent aanwezig, maar hebben ook geen verkeersfunctie, waardoor geconcludeerd wordt dat een beroep op artikel 6:174 BW geen soelaas biedt. Omdat de benadeelde niet ‘door de poort’ van artikel 6:174 BW komt, kan volgens het hof in het midden blijven of de weg gebrekkig is. Ten overvloede oordeelt het hof dat daarvan ook geen sprake zou zijn:

‘Daarbij is van belang dat zich op een marktterrein rondom de marktkramen allerlei voorwerpen kunnen bevinden waardoor de vrije toegang kan worden belemmerd; voetgangers zijn zich er daarom van bewust, of zouden dat moeten zijn, dat voorzichtigheid is geboden. Voorts is gebleken dat de donkere stroomkabels op het lichte wegdek goed zichtbaar zijn.’¹

Na weging van de ‘Kelderluikfactoren’, wordt het beroep op artikel 6:162 BW ook afgewezen. De kans op struikelen over een goed-zichtbare kabel is niet groot (de gemeente is niet eerder geconfronteerd met een vergelijkbare vordering), en de kans dat daaruit letsel ontstaat is evenmin groot. Het hof concludeert: ‘Struikelen leidt niet vaak tot vallen en vallen leidt niet vaak tot ernstig letsel.’² Ook is onvoldoende gebleken hoe de gemeente door middel van voorzorgsmaatregelen het ongeval had kunnen voorkomen. Het betoog van het slachtoffer dat de kabel slecht zichtbaar was in verband met de drukte, waardoor de gemeente meer maatregelen had moeten treffen,

wordt niet gevolgd. Volgens het hof zou het in de rede liggen dat een voetganger in een dergelijke situatie nog meer oplet waar hij loopt.³

De Hoge Raad laat deze beslissing in stand. Vooropgesteld wordt dat artikel 6:174 BW een risicoaansprakelijkheid betreft, die aansluit bij de plicht van de wegbeheerder om te voorkomen dat de veiligheid van personen en zaken in gevaar komt door de toestand van de openbare weg. Voor de invulling van het gebrekkigheidsvereiste verwijst de Hoge Raad – net zoals hij dat in Wilnis deed⁴ – naar de ‘Kelderluikcriteria’. Vervolgens geeft de Hoge Raad de volgende kernoverweging:

‘De aansprakelijkheid van de wegbeheerder op grond van art. 6:174 BW betreft (de toestand van) de openbare weg, waaronder ingevolge art. 6:174 BW lid 6 BW mede zijn te verstaan het weglichaam en de weguitrusting. Die aansprakelijkheid is beperkt tot gebreken die samenhangen met de verkeersfunctie van de weg. De aanwezigheid op een openbare weg van een voorwerp dat niet behoort tot de weg in de zin van art. 6:174 BW en dat gevaar schept voor personen of zaken, is derhalve niet een gebrek van de weg als bedoeld in art. 6:174 lid 1 BW.’⁵

Omdat voorwerpen op de weg die daar niet thuishoren geen onderdeel uitmaken van de openbare weg, de weguitrusting of het weglichaam, hoefde het hof niet te onderzoeken of sprake is van een gebrek in de zin van artikel 6:174 BW.⁶ Ook heeft het hof geen blijk gegeven van een onjuiste rechtsopvatting bij de toepassing van artikel 6:162 BW, en is het oordeel op dit punt niet onbegrijpelijk of onvoldoende gemotiveerd.⁷

3. Commentaar

3.1 Rechtsvraag

Uit de cassatiemiddelen blijkt dat de vraag is of een elektriciteitskast (geplaatst door de gemeente) langs een stoep kan worden gekwalificeerd als opstal in de zin van artikel 6:174

1. Hof-uitspraak in: HR 7 oktober 2016, NJ 2017/73, nr. 4.7 (Vennemans-Kropmans/Gemeente Nijmegen).

2. Hof-uitspraak in: HR 7 oktober 2016, NJ 2017/73, nr. 4.8 (Vennemans-Kropmans/Gemeente Nijmegen).

3. Hof-uitspraak in: HR 7 oktober 2016, NJ 2017/73, nr. 4.11 (Vennemans-Kropmans/Gemeente Nijmegen).

4. HR 17 december 2010, NJ 2012/155, m.nt. T. Hartlief. Over art. 6:714 BW en de verhouding tussen schuld- en risicoaansprakelijkheid (n.a.v. deze zaak), zie de conclusie van A-G Hartlief (nr. 4) en de annotatie van F.T. Oldenhuis, JA 2017/5.

5. HR 7 oktober 2016, NJ 2017/73, r.o. 3.5.4 (Vennemans-Kropmans/Gemeente Nijmegen).

6. HR 7 oktober 2016, NJ 2017/73, r.o. 3.6 (Vennemans-Kropmans/Gemeente Nijmegen).

7. HR 7 oktober 2016, NJ 2017/73, r.o. 3.7.1-3.7.2 (Vennemans-Kropmans/Gemeente Nijmegen).

BW.⁸ Zo ja, dan zouden de kabels daarvan functioneel deel kunnen uitmaken, en ligt de vraag voor of de opstal gebrekkig is (art. 6:174 lid 1 en 4 BW).⁹ Hoewel de opsteller van de cassatiemiddelen hiermee volgens mij heeft willen voorkomen dat de beoordeling via de noemer van 'weguitrusting' zou plaatsvinden¹⁰ (art. 6:174 lid 1, 2 en 6 BW), ligt het voor de hand om dat wel te doen. De vrouw is immers gevallen op de openbare weg, waar de wegbeheerder voor de toestand daarvan risicoaansprakelijk is (lid 2) en het begrip 'openbare weg' is welomlijnd in artikel 6:174 BW. Naast de (verharde) openbare weg zelf, wordt daaronder mede het weglichaam en de weguitrusting begrepen (lid 6). Het weglichaam is 'het geheel van constructieve onderdelen dat aan de weg de nodige stabiliteit verleent'.¹¹ In het arrest Vennemans-Kropmans/Gemeente Nijmegen is geen discussie gevoerd over de toestand van het weglichaam. Relevanter voor de discussie in dit arrest is de definitie van 'weguitrusting'. De weguitrusting bestaat uit voorwerpen die op, naast of boven de weg zijn aangebracht 'en die dienen ter inrichting van die verkeersbaan voor het verkeersgebruik'.¹² Door de wetgever genoemde voorbeelden zijn: vangrails, lichtmasten, reflectoren, verkeersborden en verkeerslichten. De voorwerpen moeten ten dienste staan van het verkeer.¹³ Andere voorwerpen die zich op, naast of boven de weg bevinden vallen niet binnen de definitie van 'openbare weg'. In het licht van die definitie, en het gegeven dat artikel 6:174 BW vereist dat *de weg* 'niet voldoet aan de eisen die men daarin in de gegeven omstandigheden mag stellen', is het niet opvallend dat de Hoge Raad de reikwijdte van artikel 6:174 BW beperkt tot voorwerpen die *behoren tot de openbare weg*.¹⁴

In de literatuur werd echter door sommigen een andere opvatting verdedigd. A-G Hartlief maakt in zijn conclusie een onderscheid tussen twee opvattingen: 1. Ieder voorwerp kan een weg gebrekkig maken, mits de weg 'hierdoor niet meer voldoet aan de eisen die men aan een redelijk onderhouden weg kan stellen'¹⁵; 2. Alleen voorwerpen behorend bij de openbare weg, de weguitrusting of het weglichaam kunnen een weg

gebrekkig maken.¹⁶ De vertrekpunten van beide opvattingen zijn verschillend: de ene opvatting gaat in wezen uit van de onderhoudsverplichting van de wegbeheerder, de andere van de gebrekkigheid van de openbare weg als zodanig. De Hoge Raad volgt de tweede opvatting, waarover in paragraaf 3.2 meer. Interessant is om te bedenken waarom dat zo is (par. 3.3), en of die opvatting toekomstbestendig is (par. 3.4).

3.2 De Hoge Raad bevestigt de lijn in lagere rechtspraak

De Hoge Raad bevestigt met Vennemans-Kropmans/Gemeente Nijmegen de lijn die in lagere rechtspraak al duidelijk zichtbaar was, en die hij eerder aangaf in Rook/Staat:

'Een redelijke uitleg van deze bepaling brengt met zich mee dat deze alleen toepassing kan vinden als sprake is van een gebrek aan de weg als zodanig en niet als de gebrekkigheid bestaat in de aanwezigheid op het wegdek van ijzel dat niet duurzaam met het wegdek is verenigd'.¹⁷

De Hoge Raad oordeelt dat artikel 6:174 BW alleen van toepassing is als de weg als zodanig gebrekkig is, wat niet zo is als ijzel op de weg ligt dat daarmee niet duurzaam is verbonden. In Vennemans-Kropmans/Gemeente Nijmegen zet de Hoge Raad deze lijn door, met dien verstande dat hij expliciet maakt dat voorwerpen die niet behoren tot de weg in de zin van artikel 6:174 BW een weg niet gebrekkig kunnen maken.¹⁸ Als gezegd, in de lagere rechtspraak was die lijn al duidelijk zichtbaar: voorwerpen die niet thuishoren op de weg, zoals olie,¹⁹ vette substanties,²⁰ autobanden,²¹ takken,²² bladeren²³ en ijzel of ijs,²⁴ kunnen de weg niet gebrekkig maken in de zin van artikel 6:174 BW.²⁵ Daarentegen kunnen scheuren,²⁶ paal-

8. Over dit arrest schreven o.a. reeds: L. van den Ham, 'Een voorwerp op de weg: is de wegbeheerder aansprakelijk?', PIV-Bulletin 2016-5; A. Kolder & F.T. Oldenhuis, 25 jaar risicoaansprakelijkheid voor personen en zaken (1992-2017), WPNR 2017/7133.

9. Cassatiemiddel Onderdeel 2, nr. 2.2-2.3, HR 7 oktober 2016, NJ 2017/73, p. 1329.

10. Cassatiemiddel Onderdeel 2, nr. 2.2, HR 7 oktober 2016, NJ 2017/73, p. 1329.

11. N.v.W. 1 Inv. Parl. Gesch. Boek 6, p. 1393.

12. N.v.W. 1 Inv. Parl. Gesch. Boek 6, p. 1393.

13. N.v.W. 1 Inv. Parl. Gesch. Boek 6, p. 1393-1394.

14. HR7 oktober 2016, NJ 2017/73, r.o. 3.6 (Vennemans-Kropmans/Gemeente Nijmegen).

15. A-G. T. Hartlief voor HR 7 oktober 2016, NJ 2017/73, nr. 5.9, onder verwijzing naar A.L.M. Keirse, in: Verbintenissen uit de wet en Schadevergoeding, Deventer: Kluwer 2015, p. 112 (Keirse spreekt over 'wellicht'); Asser/Hartkamp & Sieburgh 6-IV (2015), nr. 218 en 236; A.J. Verheij, Onrechtmatige daad, Deventer: Kluwer 2015, nr. 36, p. 136.

16. A-G. T. Hartlief voor HR 7 oktober 2016, NJ 2017/73, nr. 5.9, onder verwijzing naar C.C. van Dam (red.), Aansprakelijkheid van de wegbeheerder, Den Haag: ANWB 2013, p. 34-35. Die opvatting verdedigde ik ook eerder, R. Rijnhout, De aansprakelijkheid van de wegbeheerder bij eenzijdige verkeersongevallen, Universiteit Utrecht 2006, p. 23.

17. HR 3 mei 2002, NJ 2002/465, r.o. 3.2 (Staat/Rook).

18. HR 3 mei 2002, NJ 2002/465, r.o. 3.5.4 (Staat/Rook).

19. Rb. Groningen 17 februari 1995, VR 1995, 164; Ktr. Tilburg 14 september 1995, VR 1996, 141.

20. Hof 's-Hertogenbosch 6 december 2005, ECLI:NL:GHSHE:2005:AV0370.

21. Rb. Den Haag 20 april 1994, VR 1994, 154.

22. Rb. Assen 7 april 2010, ECLI:NL:RBASS:2010:BN1608; Rb. Roermond 4 augustus 2010, ECLI:NL:RBROE:2010:BN2556 (boom); Rb. Den Haag 25 februari 2013, ECLI:NL:RBDHA:2013:BZ3900 (boom); Hof Den Haag 20 januari 2015, ECLI:NL:GHDHA:2015:44 (boom).

23. Rb. Utrecht 1 november 2006, ECLI:NL:RBUTR:2006:AZ1716. Zie echter Hof Arnhem-Leeuwarden 7 juni 2016, ECLI:NL:GHARL:2016:4473, r.o. 2.1.

24. HR 3 mei 2002, NJ 2002/465 (Staat/Rook); Rb. Assen 21 april 2010, ECLI:NL:RBASS:2010:BN2521; Rb. 's-Gravenhage 22 november 2016, ECLI:NL:RBDHA:2016:14952.

25. Zie hierover Van Dam 2013, p. 34-35; Rijnhout 2006, p. 23.

26. Hof 's-Gravenhage 17 mei 2016, ECLI:NL:GHDHA:2016:1350.

tjes,²⁷ uitstekende putdeksels,²⁸ kuilen of verzakkingen in de weg,²⁹ opstaande of scheefliggende tegels,³⁰ drempels of varkensruggen,³¹ niveaoverschillen in de weg³² en de weginrichting op zich³³ de weg wel gebrekkig maken in de zin van artikel 6:174 BW.³⁴ Dit was een vaste lijn in lagere rechtspraak en die lijn is bevestigd door de Hoge Raad in Vennemans-Kropmans/Gemeente Nijmegen.

3.3 *Rechtvaardiging voor de uitkomst*

A-G Hartlief betoogt in zijn conclusie voor het arrest dat voorwerpen die niet thuishoren op de openbare weg niet binnen de reikwijdte van artikel 6:174 BW zouden moeten vallen. Het beoordelingskader van de schuldaansprakelijkheid van artikel 6:162 BW past volgens hem beter bij de toezicht houdende taak die de wegbeheerder in dit verband heeft.³⁵ De parlementaire geschiedenis er op naslaand, past deze uitkomst mijns inziens ook beter bij de bedoeling van de wetgever. Artikel 6:174 BW is geïntroduceerd met de bedoeling een slachtoffer een duidelijk aanspreekpunt te geven voor gebreken in de toestand van de openbare weg. Dat aanspreekpunt is de weg-

beheerder geworden. Om bewijsmoeilijkheden te voorkomen, zijn ook het weglichaam en de wegwitruiming binnen de reikwijdte van het begrip 'openbare weg' gehaald:

'Deze concentratie van aansprakelijkheden bij het overheidslichaam dat moet zorgen dat een openbare weg in goede staat verkeert, is gewenst ten einde de gelaedeerde gebruiker van die weg één aansprakelijke persoon toe te kennen voor de gebreken in de toestand van de openbare weg en in die van het weglichaam en de wegwitruiming, welke immers met die weg technisch een geheel vormt.'³⁶

De nadruk wordt gelegd op de toestand van de weg en het technische geheel dat de weg vormt met het weglichaam en de wegwitruiming. De wetgever wilde voorkomen dat de benadeelde moest onderzoeken waardoor het ongeval precies werd veroorzaakt, en wie voor wat verantwoordelijk was wat betreft onderhoud. Alle verantwoordelijkheid voor de gebreken in de openbare weg is geconcentreerd bij de wegbeheerder, ongeacht diens rol in het onderhoudsproces. Dat past ook in de strekking van artikel 6:174 BW als geheel, waarin de bezitter van de opstal risicoaansprakelijk is voor gebreken, ongeacht of de bezitter 'het gebouw onder zijn opzicht had'.³⁷ De zorgplicht ten aanzien van de toestand van de opstal c.q. openbare weg en de verantwoordelijkheid als bezitter zijn in wezen losgekoppeld.³⁸ Een benadering die het redelijke wegonderhoud als uitgangspunt neemt, zoals in het vorenstaande gepresenteerd, past hier mijns inziens minder goed bij.

3.4 *De toekomst(bestendigheid) van artikel 6:174 BW*

Grensgevallen blijven denkbaar. Vallen bijvoorbeeld oplaadpunten van elektrische auto's binnen de reikwijdte van artikel 6:174 BW? Die oplaadpunten hebben een functie voor het wegverkeer (het mogelijk maken daarvan), maar anders dan paaltjes of stoepranden hebben die geen rol in de inrichting van de weg als zodanig. En, net zoals in de voorliggende kwestie, lopen er kabels van het oplaadpunt naar een auto die langs een stoep staat. Als de oplaadpunten onderdeel uitmaken van de openbare weg, doen de kabels dat dan ook? En zo ja, hoe valt het verschil in uitkomst met Vennemans-Kropmans/Gemeente Nijmegen dan te rechtvaardigen? Een stap in de ontwikkeling van de auto vooruitzettend: de infrastructuur benodigd voor het goed functioneren van een zelfrijdende auto zal binnen de reikwijdte van artikel 6:174 BW vallen, maar vanaf wanneer zal dat het geval zijn?³⁹

27. Hof Leeuwarden 29 juni 2010, ECLI:NL:GHLEE:2010:BN0791; Rb. Rotterdam 16 februari 2016, ECLI:NL:RBROT:2016:1219 (afgewezen); Rb. Zeeland-West-Brabant 7 december 2016, ECLI:NL:RBZWB:2016:8497 (afgewezen); Rb. Overijssel 14 februari 2017, ECLI:NL:RBOVE:2017:869 (uitsteeksel aan paaltje).
28. Rb. Amsterdam 15 april 2009, ECLI:NL:RBAMS:2009:BI4186.
29. Rb. Rotterdam 1 augustus 2010, ECLI:NL:RBROT:2010:BO1100; Rb. Alkmaar 25 juli 2012, ECLI:NL:RBALK:2012:2955; Rb. Amsterdam 18 december 2013, ECLI:NL:RBAMS:2013:9444 (afgewezen); Rb. Gelderland 9 november 2016, ECLI:NL:RBGEL:2016:6689 (afgewezen).
30. Rb. Rotterdam 21 juli 2011, ECLI:NL:RBROT:2011:BU9562; Rb. Rotterdam 22 februari 2012, ECLI:NL:RBROT:2012:BV6621 (opstaande betonrand); Rb. Limburg 10 februari 2015, ECLI:NL:RBLIM:2015:1179 (kinderkopjes, afgewezen).
31. Hof 's-Hertogenbosch 23 februari 2016, ECLI:NL:GHSHE:2016:667 (afgewezen).
32. Hof 's-Hertogenbosch 3 juli 2012, ECLI:NL:GHSHE:2012:BX0387 (afgewezen); Hof Amsterdam 4 juni 2013, ECLI:NL:GHAMS:2013:1744; Rb. Midden-Nederland 7 januari 2014, ECLI:NL:RBMNE:2014:113 (afgewezen); Rb. Midden-Nederland 22 oktober 2014, ECLI:NL:RBMNE:2014:6749 (afgewezen); Hof 's-Hertogenbosch 19 januari 2016, ECLI:NL:GHSHE:2016:137 (afgewezen); Rb. Midden-Nederland 20 juli 2016, ECLI:NL:RBMNE:2016:4184 (afgewezen).
33. Rb. Middelburg 3 maart 2010, ECLI:NL:RBMID:2010:BO9374; Rb. Rotterdam 7 juli 2010, ECLI:NL:RBROT:2010:BN4959 (afgewezen); Hof 's-Gravenhage 26 oktober 2010, ECLI:NL:GHSGR:2010:BO2556; Rb. Almelo 25 januari 2011, ECLI:NL:RBALM:2011:BP3092; Rb. 's-Gravenhage 16 juni 2011, ECLI:NL:RBSGR:2011:BQ9786 (polerinstallatie); Rb. Maastricht 23 augustus 2011, ECLI:NL:RBMAA:2011:BT1939 (hoogteverschil fietspad en afwateringsgeul); Rb. Zwolle-Lelystad 7 december 2011, ECLI:NL:RBZLY:2011:BV1532 (afgewezen); Rb. Arnhem 1 augustus 2012, ECLI:NL:RBARN:2012:BX5874 (markering); Hof 's-Hertogenbosch 6 november 2012, ECLI:NL:GHSHE:2012:BY2826 (afgewezen); Hof Leeuwarden 5 maart 2013, ECLI:NL:GHARL:2013:BZ3262 (berm is gevaarlijk HR 4 april 2014, NJ 2014/368, m.nt. T. Hartlief); Rb. Overijssel 30 maart 2015, ECLI:NL:RBOVE:2015:1550 (paaltje in middenberm, afgewezen); Rb. Oost-Brabant 9 september 2015, ECLI:NL:RBOBR:2015:5381 (afgewezen); Rb. 's-Hertogenbosch 23 februari 2012, ECLI:NL:RBSHE:2012:BV7880 (afgewezen).
34. Een lage bult in de weg veroorzaakt door wortelopdruk niet, Hof 's-Hertogenbosch 1 december 2015, ECLI:NL:GHSHE:2015:4976.
35. A-G. T. Hartlief voor HR 7 oktober 2016, NJ 2017/73, nr. 5.10.

36. N.v.W. 1 Inv., Parl. Gesch. Inv. Boek 6, p. 1393. Zie ook T. M., Parl. Gesch. Boek 6, p. 753.
37. T.M., Parl. Gesch. Boek 6, p. 752.
38. Er moet dan uiteraard wel zijn voldaan aan de vereisten van art. 6:174 BW.
39. Over de zelfrijdende auto en aansprakelijkheid krachtens art. 6:174 BW zie bijv. K. de Vey Mestdagh & J. Lubbers, Nee hoor, u wilt helemaal niet naar Den Haag. Over de techniek, het recht en de toekomst van de zelfrijdende auto, AA 2015, p. 277-278; E.F.D. Engelhard, Wetgever, pas op! De (vrijwel) autonome auto komt eraan, AA 2017, p. 234.

Of kan het zo zijn dat artikel 6:174 BW wat betreft de wegbeheersaansprakelijkheid in de toekomst minder relevant wordt? Met de komst van de zelfrijdende auto heeft de discussie over de verkeersverzekering (*first party*-verzekering) een nieuwe impuls gekregen.⁴⁰ Het Verbond voor Verzekeraars denkt na over een directe autoverzekering.⁴¹ Met de komst van een directe autoverzekering zal de horizon van het aansprakelijkheidsrecht sterk wijzigen. Los van het feit dat daarmee de schadeafwikkeling van een belangrijke categorie van letselschadeslachtoffers buiten het aansprakelijkheidsrecht om zal gaan plaatsvinden, verandert waarschijnlijk ook het juridische landschap voor de beoordeling van eenzijdige gemotoriseerde verkeersongevallen. Het Verbond voor Verzekeraars spreekt echter over premievaststelling op basis van ‘de kans op schade als gevolg van een aanrijding, door *wie* dan ook veroorzaakt’ (cursivering RR), waardoor getwijfeld kan worden of ook eenzijdige verkeersongevallen binnen de reikwijdte van de verkeersverzekering zullen gaan vallen.⁴² In dat geval is het immers geen vraag van *wie* maar van *wat*. Helemaal onlogisch om ook uit te keren bij eenzijdige verkeersongevallen zou het niet zijn: iemand betaalt premie voor zijn eigen schade die samenhangt met het gebruik van een zelfrijdende auto. Die zelfrijdende auto kan falen. Dat falen kan leiden tot een eenzijdig of tweezijdig verkeersongeval. Welk type ongeval voordoet berust sterk op toeval: iemand rijdt tegen een vangrail of tegen een andere auto. Kortom, dekking in geval van eenzijdige ongevallen lijkt op het eerste gezicht gerechtvaardigd: iemand betaalt premie voor zijn eigen schade als gevolg van een ongeval, de dekking is in beginsel losgekoppeld van het weggedrag en het soort ongeval dat voordoet berust sterk op toeval. De vraag is echter of deze schade binnen de reikwijdte van de verzekeringspolis zal vallen.

Ondanks dat een directe autoverzekering de benadeelde voetganger in deze zaak wellicht niet zou hebben geholpen,⁴³ zouden gedupeerde automobilisten waarschijnlijk wel vergoeding hebben ontvangen uit de eigen verzekering. Als de wegbeheerder op de achtergrond aansprakelijk zou zijn via het aansprakelijkheidsrecht, kan de gesubrogeerde verzekeraar (vindt subrogatie nog wel plaats?) geen verhaal halen bij de wegbeheerder op grond van artikel 6:174 BW vanwege de Tijdelijke Regeling Verhaalsrechten (art. 6:197 lid 2 onder a BW). Schadeverhaal zal plaatsvinden via het onrechtmatige-daadsrecht. De rol van artikel 6:162 BW bij eenzijdige verkeersongevallen zal daardoor belangrijker worden, en daarmee toch ook weer

de vraag naar de onderhoudsverplichting en toezichthoudende taak van de wegbeheerder.

Mr. dr. R. Rijnhout

40. K.A.P.C. van Wees, Aansprakelijkheidsaspecten van (deels) zelfrijdende auto's, AV&S 2015, p. 179-180; K.A.P.C. van Wees, Zelfrijdende auto's, aansprakelijkheid en verzekering: over nieuwe technologie en oude discussies, TVP 2016, p. 29 e.v.

41. Toekomstvisie Automotive, Onderweg naar morgen, Verbond van Verzekeraars 2015, p. 10, te raadplegen via www.verbondvoorverzekeraars.nl (hierna: Verbond voor Verzekeraars 2015). Hierover T. Hartlief, Technische vooruitgang in het aansprakelijkheidsrecht, NJB 2016, p. 107.

42. Verbond voor Verzekeraars 2015, p. 9.

43. Tenzij ook zwakkere verkeersdeelnemers een verkeersverzekering moet afsluiten, Verbond voor Verzekeraars 2015, p. 9.