



# Rapport

**Datum: 11 april 2003**

**Rapportnummer: 2003/087**

## Klacht

Verzoekster klaagt erover dat het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Noord-Holland, van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft geweigerd aansprakelijkheid te erkennen inzake een ongeval dat haar is overkomen op 8 januari 2000. Verzoekster raakte op genoemde datum in een slip met haar auto op de rijksweg A4, naar haar zeggen als gevolg van olie op het wegdek. Verzoeksters auto heeft hierdoor schade opgelopen.

## Beoordeling

1. Op 8 januari 2000 omstreeks 11.15 uur geraakte verzoekster op de rijksweg A4 ter hoogte van hectometerpaal 0,1 te Amsterdam met haar auto in een slip. De auto kwam tegen de vangrail aan en liep dientengevolge schade op. De Dienst Verkeerspolitie van het regionale politiekorps Amsterdam-Amstelland kwam ter plaatse en maakte een proces-verbaal op. In het proces-verbaal wordt als omschrijving van het ongeval vermeld dat de auto in de slip is geraakt vermoedelijk door een combinatie van olie op de weg en een nat wegdek. Het verslag van de sleep- en takeldienst die verzoeksters auto heeft weggehaald vermeldt als oorzaak "geslipt olie".

2. Verzoekster hield het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat als wegbeheerder aansprakelijk voor de ontstane schade aan haar auto. Zij stelde daartoe dat zij van de politie had vernomen dat diezelfde ochtend omstreeks 10.00 uur ook een ongeval had plaatsgevonden, eveneens ten gevolge van olie op het wegdek. Rijkswaterstaat had vervolgens ten onrechte nagelaten een waarschuwbord in verband met slipgevaar te plaatsen. Zij stelde voorts dat haar rijvaardigheid goed is, aangezien zij dagelijks beroepshalve personen vervoerde in een stadsbusje.

Bij brieven van 18 januari 2000 en 28 maart 2000 verzocht zij Rijkswaterstaat om vergoeding van de schade. Rijkswaterstaat deelde bij brieven van 29 februari 2000 en 26 mei 2000 mee geen aansprakelijkheid te aanvaarden voor de schade, aangezien bij Rijkswaterstaat niets bekend was over een oliespoor op de bedoelde locatie, zodat Rijkswaterstaat geen nalatigheid of onzorgvuldig handelen verweten kon worden.

3. Verzoekster klaagt erover dat Rijkswaterstaat heeft geweigerd aansprakelijkheid te erkennen voor haar aanrijding op 8 januari 2000.

4. Rijkswaterstaat liet in reactie op de klacht onder meer weten dat hij bij de afwijzing van de schadevergoeding was uitgegaan van 9 januari 2000 als datum voor de aanrijding, aangezien verzoekster deze datum had genoemd in haar brief van 18 januari 2000. Bij Rijkswaterstaat was niets bekend geweest over een aanrijding op 9 januari 2000, zodat hij op die grond het verzoek tot schadevergoeding had afgewezen. Eerst bij toezending van

de klacht door de Nationale ombudsman had Rijkswaterstaat bemerkt dat de aanrijding had plaatsgevonden op 8 in plaats van 9 januari 2000. Rijkswaterstaat liet weten dat hij ook in de wetenschap van de juiste datum geen aansprakelijkheid voor het ongeval erkende.

4a. Rijkswaterstaat baseerde zijn afwijzing op onder meer de volgende gronden.

De politie had Rijkswaterstaat conform het Incident Management geïnformeerd over een ongeval op 8 januari 2000 te 10.00 uur op de A4 ter hoogte van hectometerpaal 0,1, maar hierbij was geen melding gemaakt van een oorzaak. Rijkswaterstaat was vervolgens ter plaatse geweest en had een schaderapport opgemaakt van het ongeval van 10.00 uur. Van verzoeksters aanrijding had Rijkswaterstaat geen melding van de politie gekregen. Zodoende had Rijkswaterstaat ook geen aandacht besteed aan het feit dat er twee keer in vrij korte tijd achter elkaar twee auto's tegen de vangrail waren gereden.

4b. Rijkswaterstaat wees er verder op dat de vermelding in het proces-verbaal van de politie dat het voertuig vermoedelijk door een combinatie van olie op de weg en een nat wegdek in de slip was geraakt, een vermoeden was en in verband met een eventuele aanvaarding van aansprakelijkheid niet als bewijs kon worden aangemerkt. Op of na 8 januari 2000 waren er geen schoonmaakwerkzaamheden verricht, waaruit zou kunnen worden afgeleid dat er olie op het wegdek was.

4c. Rijkswaterstaat liet verder weten dat hoewel uit stroefheidmetingen op 3 februari 2000 was gebleken dat het bewuste weggedeelte in twijfelachtige staat van onderhoud verkeerde, dit niet betekende dat de weg was afgekeurd of onverantwoord was voor het verkeer.

4d. Rijkswaterstaat deelde voorts mee dat het Rijk als wegbeheerder van rijkswegen ingevolge artikel 6:174 BW uitsluitend aansprakelijk is voor gebreken aan de weg of de inrichting daarvan. Een glad wegdek door de combinatie van Dichtasfaltbeton en regen is niet aan te merken als een gebrek in de zin van artikel 6:174 BW, zodat in dit geval het wegdek als voldoende veilig kon worden beschouwd. Het is vaste jurisprudentie dat de automobilist er niet te allen tijde van mag uitgaan dat het wegdek in perfecte staat verkeert, aldus Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat heeft geen garantieplicht. Afhankelijk van de weersomstandigheden en de wegligging (in dit geval een bocht in de weg) is het aan de automobilist zijn rijgedrag aan te passen.

Rijkswaterstaat merkte ten slotte op dat olie op het wegdek niet leidde tot aansprakelijkheid van Rijkswaterstaat; een andere weggebruiker kon dit immers veroorzaakt hebben. Dat Rijkswaterstaat eventuele olie opruimt is iets anders.

5. Volgens vast beleid stelt de Nationale ombudsman zich ter zake van een afwijzing van een verzoek om schadevergoeding terughoudend op en merkt hij een weigering van een

bestuursorgaan tot vergoeding van geleden schade alleen dán aan als een niet-behoorlijke gedraging, wanneer de aanspraak van de betrokkene, gezien de gronden waarop deze aanspraak berust, zo evident juist is dat het betrokken bestuursorgaan niet in redelijkheid tot zijn afwijzend besluit heeft kunnen komen (zie Achtergrond, onder 4.).

6. Gelet op de inhoud van het proces-verbaal ten aanzien van de omschrijving van het ongeval, de schriftelijke verklaring van de verbalisant in antwoord op vragen van de Nationale ombudsman dat hij op de plaats van het ongeval op 8 januari 2000 te 11.40 uur had geconstateerd dat het wegdek op verschillende punten een verkleuring gaf hetgeen zou kunnen duiden op olie dan wel van op de rijbaan aanwezige dieselolie, alsmede het verslag van de sleep- en takeldienst en de verklaring van verzoekster omtrent haar rijgedrag, kan de lezing van verzoekster dat er verband heeft bestaan tussen olie op het wegdek en de aanrijding niet op voorhand worden aangemerkt als onaannemelijk. Daarmee komt de Nationale ombudsman toe aan beoordeling van de vraag of Rijkswaterstaat aansprakelijk kan worden gehouden voor de schade ten gevolge van de aanrijding.

7. Rijkswaterstaat is als wegbeheerder verantwoordelijk voor het onderhoud van de rijkswegen en daarmee van de rijksweg A4. Deze verantwoordelijkheid strekt in het onderhavige geval, waarbij sprake is van olie op het wegdek, niet zover dat het een risico-aansprakelijkheid betreft. Artikel 6:174 van het Burgerlijk Wetboek (BW, zie Achtergrond, onder 2.), waarin de risico-aansprakelijkheid voor de bezitter van een opstal is geregeld, is slechts van toepassing indien de schade is veroorzaakt door een gebrek aan de opstal als zodanig en niet - zoals in geval van olie - indien de gebrekkigheid bestaat in de aanwezigheid op het wegdek van een voorwerp dat daarop niet thuishoort (Rechtbank Groningen, 17 februari 1995, VR 164, zie Achtergrond, onder 3.).

8. Artikel 6:174 van het BW is wel van toepassing voor zover het betreft de staat van onderhoud van het wegdek. Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat er naast een dagelijkse schouwing door Rijkswaterstaat door de Dienst Weg- en Waterbouwkunde van Rijkswaterstaat een jaarlijkse controle wordt uitgevoerd op de rijkswegen. In het kader van deze jaarlijkse controle zijn ter hoogte van het in deze zaak bedoelde weggedeelte op 3 februari 2000 stroefheidmetingen uitgevoerd. Daarbij bleek dat de gemiddelde stroefheid van het wegdek tussen de 0,38 en 0,44 bedroeg, hetgeen wil zeggen dat het wegdek in twijfelachtige staat van onderhoud verkeerde (zie ook Bevindingen, onder C.4.). Daaruit kan worden afgeleid dat op 8 januari 2000 de staat van het wegdek vermoedelijk ook al in deze staat verkeerde. Rijkswaterstaat deelde hierover mee dat twijfelachtige staat van onderhoud niet betekent dat het weggedeelte is afgekeurd of onverantwoord is voor het verkeer, maar dat er binnen afzienbare termijn onderhoud moet worden gepleegd. Ook uit het rapport van stroefheidmetingen (Bevindingen, onder C.4.) blijkt dat pas bij een stroefheid van 0,37 of minder gesproken kan worden van een glad wegdek. Bij een stroefheid van minder dan 0,24 is het wegdek gevaarlijk voor het verkeer.

Onder deze omstandigheden, waarbij mede in aanmerking worden genomen de weersomstandigheid en de relatieve onbekendheid met het rijgedrag van verzoekster op dat moment, kan niet worden gesteld dat het evident is dat de ten gevolge van verzoeksters aanrijding aan haar auto ontstane schade op deze grond is te wijten aan Rijkswaterstaat.

9. Voor de vraag of Rijkswaterstaat zijn zorgplicht anderszins voldoende is nagekomen is van belang of er eerder die dag op dezelfde locatie een ongeval heeft plaatsgevonden en of Rijkswaterstaat hiermee bekend was of bekend had kunnen zijn. Indien het antwoord op voornoemde vraag bevestigend is, had van Rijkswaterstaat mogen worden verwacht dat het wegdek na het eerste ongeval werd schoongemaakt en/of dat er een waarschuwbord werd geplaatst.

10. Verzoekster heeft gesteld dat de Dienst Verkeerspolitie haar op de plaats van de aanrijding heeft meegedeeld dat eerder die dag een auto was geslipt, eveneens ten gevolge van olie op het wegdek. De Dienst Verkeerspolitie van het regionale politiekorps Amsterdam-Amstelland heeft naar aanleiding van vragen van de Nationale ombudsman meegedeeld dat hoofdagent van politie, de heer V., telefonisch melding had gemaakt van het verkeersongeval op 8 januari 2000 omstreeks 10.00 uur bij de verkeerscentrale Noord-Holland van Rijkswaterstaat. V. had de medewerker van de verkeerscentrale gemeld dat er ter plaatse olie op het wegdek lag en dat niet was uit te sluiten dat deze aangetroffen olie had geleid tot het ontstaan van het ongeval.

Rijkswaterstaat heeft bevestigd dat melding was gemaakt door de politie van een ongeval op 8 januari 2000 om 10.00 uur. Echter volgens Rijkswaterstaat was geen melding gemaakt van olie op het wegdek. Rijkswaterstaat was naar aanleiding van de melding naar de plaats van het ongeval gegaan en had een schaderapport opgemaakt. Van olie was Rijkswaterstaat echter niets bekend.

11. Het wekt bevreemding dat enerzijds de politie heeft verklaard dat en bij wie melding is gemaakt van het ongeval op 8 januari 2000 omstreeks 10.00 uur en hoe die melding luidde, terwijl anderzijds daarvan bij Rijkswaterstaat niets bekend is. Nu echter zowel van het doen van de melding als van het ontvangen van de melding een schriftelijke vastlegging ontbreekt, kan de feitelijke gang van zaken niet meer worden vastgesteld en blijft onduidelijk of daadwerkelijk sprake is geweest van olie op de weg, en zo ja, of Rijkswaterstaat bekend was of had moeten zijn met een oliemelding ruim een uur voordat verzoekster een aanrijding kreeg.

12. Nu het gelet op het voorgaande niet onomstotelijk vaststaat dat de tengevolge van verzoeksters aanrijding aan haar auto ontstane schade is te wijten aan Rijkswaterstaat, kan gegeven de hiervóór onder 5. weergegeven terughoudende opstelling van de Nationale ombudsman, dan ook niet worden geoordeeld dat de aanspraak van verzoekster zo evident juist is, dat Rijkswaterstaat niet in redelijkheid tot afwijzing van het verzoek van

verzoekster om schadevergoeding heeft kunnen komen.

De onderzochte gedraging is behoorlijk.

## **Conclusie**

De klacht over de onderzochte gedraging van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, die wordt aangemerkt als een gedraging van de Minister van Verkeer en Waterstaat, is niet gegrond.

## **Onderzoek**

Op 12 juli 2000 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van mevrouw E. te Amsterdam, met een klacht over een gedraging van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Noord-Holland, van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Naar deze gedraging, die wordt aangemerkt als een gedraging van de Minister van Verkeer en Waterstaat, werd een onderzoek ingesteld.

In het kader van het onderzoek werd de Minister van Verkeer en Waterstaat verzocht op de klacht te reageren en een afschrift toe te sturen van de stukken die op de klacht betrekking hebben.

De Dienst Verkeerspolitie van het regionale politiekorps Amsterdam-Amstelland werd om inlichtingen verzocht.

Tijdens het onderzoek kregen de Minister van Verkeer en Waterstaat en verzoekster de gelegenheid te reageren op de door ieder van hen verstrekte inlichtingen, alsmede op die van de Dienst Verkeerspolitie.

Tevens werd de Minister van Verkeer en Waterstaat een aantal specifieke vragen gesteld.

Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen gestuurd aan betrokkenen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat deelde mee zich met de inhoud van het verslag te kunnen verenigen.

Verzoekster gaf binnen de gestelde termijn geen reactie.

## **Bevindingen**

De bevindingen van het onderzoek luiden als volgt:

## A. feiten

1. Op 8 januari 2000 omstreeks 11.15 uur botste verzoekster met haar auto tegen de vangrail op de rijksweg A4 ter hoogte van hectometerpaal 0,1H te Amsterdam.

2. Hoofdagent van politie, Dienst Verkeerspolitie van het regionale politiekorps Amsterdam-Amstelland, de heer V., kwam op 8 januari 2000 ter plaatse en maakte het navolgende proces-verbaal op:

“ ...

Registratienummer: 2000007535-1

(...)

Datum en tijdstip : op zaterdag, 08 januari 2000 te 11.40 uur

Plaats : Amsterdam (...)

Straat/weg : Rijksweg A4

Hectometerpaal 0,1H

Bijzonderheden plaats ongeval

(...)

Onderhoud weg : Rijk

(...)

Wegsituatie : Bocht

Bijzonderheden

Tijd. omstandigheden : N.V.T.

Lichtgesteldheid : Daglicht

Wegverlichting : Niet brandend

Weersgesteldheid : Regen;

Toestand van het wegdek : Nat/vochtig

Wegverharding : Anders nl: ZOAB

Aard van het ongeval : Botsing tussen voertuig en vast voorwerp nl: vangrail

(...)

Betrokken persoon(...)

14-1

(...)

Gegevens bestuurder/ster

(...)

Naam : (verzoekster; N.o.)

(...)

Alcoholgebruik

Alcoholgebruik : Nee

(...)

Beknopte omschrijving ongeval

Voertuig is gekomen uit de richting van de rijksweg A4 Badhoevedorp en gaande in de richting van de Rijksweg A10 west binnenring te Amsterdam. Ter hoogte van de hectometerpaal 0,2H is het voertuig in de slip geraakt, vermoedelijk door een combinatie van olie op de weg en een nat wegdek. Vervolgens is 14-1 links en rechts de vangrail ingereden.”

3. Verzoeksters auto werd weggesleept door een sleep- en takeldienst. Op de vrachtbrief van 8 januari 2000 van dit bedrijf is als oorzaak van de schade aangetekend: “geslipt olie”.

4. Bij brief van 18 januari 2000 stelde verzoekster het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (hierna te noemen: Rijkswaterstaat) aansprakelijk voor de schade ten gevolge van de aanrijding. De brief van 18 januari 2000 houdt onder meer het volgende in:

“Op 9 januari j.l. (op het aan de Nationale ombudsman verstrekte afschrift door verzoekster handmatig gewijzigd in: 8 januari; N.o.), om 11.15 uur ben ik op de weg Den Haag-Amsterdam (A2) in de bocht bij de aansluiting op de A10 in een slip geraakt en daarbij met mijn auto zowel tegen de linker als rechter vangrail gereden en tot stilstand gekomen.



Kort daarna is de politie KLPD afd. autosnelwegen gearriveerd en heeft rapport opgemaakt. Zij constateerde dat de auto in een slip was geraakt door de aanwezigheid van olie op de weg en hadden twee uur eerder die dag en op dezelfde plek rapport opgemaakt van een in een slip geraakte auto, eveneens oorzaak olie op de weg.

Daar de schade aan de auto groot was heeft de politie sleep- en takeldienst (...) ingeschakeld die mij en het autowrak naar mijn huisadres hebben afgevoerd.

Gezien de schade naar alle waarschijnlijkheid hoger is dan de dagwaarde van de auto is de schade vast te stellen op fl. 1.500,- (...). Mijn verzekeraar (...) laat weten dat de schade niet onder de dekking valt van mijn autoverzekering.

Ik ben er mede door de uitlatingen van de politie van overtuigd dat de schade aan mijn auto niet te wijten is aan een falen van mijn rijkunst doch dat deze schade veroorzaakt is door de aanwezigheid van olie op de weg waardoor ik iedere grip met het wegdek verloor. Ondanks dat er twee uren daarvoor op hetzelfde stuk weg een slippartij plaatsvond is nagelaten een bord te plaatsen met een waarschuwing slipgevaar voor de latere passanten. Volgens de door mij ingewonnen informatie is Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor het veilig en schoonhouden van het Nederlandse wegennet.

Ik stel u hierbij formeel aansprakelijk voor alle gevolgen, zowel materieel als immaterieel, die uit deze aanrijding zijn of zullen ontstaan.”

5. Rijkswaterstaat reageerde bij brief van 29 februari 2000 onder meer als volgt:

“Op 18 januari 2000 heeft u mijn dienst aansprakelijk gesteld voor de door u geleden schade als gevolg van olie op het wegdek.

Uit het dezerzijds ingesteld onderzoek is gebleken dat:

1. Er bij mijn rayon te Oostzaan niets bekend is over een oliespoor op schadelocatie.
2. Er bij de verkeerscentrale Noord-Holland te Velsen ook geen melding is binnengekomen over een oliespoor op schadelocatie.
3. Er geen andere meldingen bij mijn dienst zijn binnengekomen
4. Er tijdens de inspectierondes door mijn dienst geen bijzonderheden zijn gemeld.

Daar er bij Rijkswaterstaat niets bekend is over een oliespoor op deze locatie en er geen melding is ontvangen, kan gesteld worden dat Rijkswaterstaat in casu geen nalatigheid of onzorgvuldig handelen verweten kan worden.

Ik aanvaard dan ook geen aansprakelijkheid van mijn dienst.”

6. Bij brief van 28 maart 2000 stelde verzoekster Rijkswaterstaat nogmaals aansprakelijk voor de schade. Zij wees erop dat in het desbetreffende politierapport wordt gesteld dat het ongeluk vermoedelijk te wijten was geweest aan een combinatie van olie op de weg en een nat wegdek. Rijkswaterstaat deelde haar daarop bij brief van 26 mei 2000 onder meer mee dat er door Rijkswaterstaat geen opdracht was verleend aan een specialistisch bedrijf om een eventueel oliespoor te laten verwijderen. Bij Rijkswaterstaat was niets bekend over een oliespoor op rijksweg 4. Dientengevolge handhaafde Rijkswaterstaat dan ook zijn standpunt en aanvaardde geen aansprakelijkheid voor de schade.

#### B. Standpunt verzoekster

Het standpunt van verzoekster staat samengevat weergegeven onder Klacht. In haar verzoekschrift deelde zij voorts nog mee:

“Naar aanleiding van de uitlatingen van politie en sleepdienst en het feit dat ik mag stellen dat mijn rijvaardigheid goed is, daar ik dagelijks voor mijn beroep personen vervoer in een stadsbusje, heb ik het Ministerie van Verkeer en Waterstaat per brief d.d. 18 januari 2000 aansprakelijk gesteld.”

#### C. Standpunt minister van verkeer en waterstaat

1. De Minister van Verkeer en Waterstaat reageerde bij brief van 23 november 2000 onder meer als volgt op de klacht:

“De feiten inzake behandeling van de claim

Bij brief van 18 januari 2000 stelt (verzoekster; N.o.) Rijkswaterstaat aansprakelijk voor door haar geleden schade. Als reden voor deze aansprakelijkheid meldt zij dat zij op de weg Den Haag-Amsterdam (abusievelijk aangeduid als A2 i.p.v. A4) in een slip is geraakt door de aanwezigheid van olie op de weg. Als datum noemt zij 9 januari 2000 te 11.15 uur.

Bij brief van 15 februari 2000 stuurt Rijkswaterstaat een ontvangstbevestiging met de mededeling dat intern onderzoek was gestart en dat binnen acht weken nader bericht zou volgen.

Bij memo van 8 februari 2000 wordt intern door Rijkswaterstaat navraag gedaan naar aanleiding van de schadeclaim van (verzoekster; N.o.) met betrekking tot 9 januari 2000.

Bij memo van 16 februari 2000 met in bijlage het betreffende dagrapport wordt binnen Rijkswaterstaat medegedeeld dat op de schadedatum van 9 januari 2000 niets bekend is over een in de slip geraakte auto dan wel olie op de rijbaan.

Bij brief van 29 februari 2000 wijst Rijkswaterstaat daarom aansprakelijkheid af.

Bij brief van 28 maart 2000 laat (verzoekster; N.o.) weten dat zij het niet eens is met de beslissing en stuurt zij een kopie van het betreffende politierapport toe. Op dat moment vermeldt (verzoekster; N.o.) in de aanhef van haar brief een andere datum als datum van de schaderijding (namelijk 8 januari 2000), echter zij maakt Rijkswaterstaat hierop niet opmerkzaam. Rijkswaterstaat merkt helaas deze wijziging van de schadedatum niet op.

Nogmaals wordt binnen Rijkswaterstaat nagegaan of er nog reden is om het eerder ingenomen standpunt te wijzigen. Wanneer wederom blijkt dat er 9 januari 2000 niets bekend is bij Rijkswaterstaat over een ongeval of olie op de weg op het door (verzoekster; N.o.) aangegeven weggedeelte, volgt bij brief van 29 mei 2000 een tweede afwijzing door Rijkswaterstaat.

Vervolgens wendt (verzoekster; N.o.) zich bij brief van 11 juli 2000 tot u. In bijlage stuurt zij daarbij bovengenoemde correspondentie mee. Daar waar in die bijlagen de datum van 9 januari staat vermeld, wijzigt (verzoekster; N.o.) deze met de hand in die van 8 januari 2000, echter zonder deze nieuwe datum op enige andere wijze onder de aandacht te brengen.

Deze handmatig aangebrachte correctie wordt door Rijkswaterstaat eerst bij het in behandeling nemen van de bij de Nationale ombudsman ingediende klacht geconstateerd.

Daarna wordt onmiddellijk onderzoek gedaan naar de rapporten over 8 januari 2000, hetgeen de volgende bevindingen opleverde.

Blijkens het schouwrapport van 8 januari 2000 is geen melding binnengekomen van een ongeval omstreeks 11.15 uur, of van olie op de weg.

Wel is er een melding van de politie ontvangen inzake één in een slip geraakte auto eveneens ter hoogte van hectometerpaal 0.1 H.; hier werd de vangrail geraakt. Dit rapport zend ik u niet toe ter bescherming van de privacy van de bestuurder van die auto. Overigens bevat het geen gegevens die voor de claim van (verzoekster; N.o.) van belang zijn. Dit voorval vond om 10.00 uur plaats, dus vijf kwartier eerder dan het voorval waarvan (verzoekster; N.o.) melding maakt. De plaats is in de bocht van rijksweg 4 (A4) naar rijksweg 10 (A10) West. Ter plaatse geldt een adviessnelheid van 80 km per uur.

De weersgesteldheid op 8 januari was regen. Dit leidt tot een nat/vochtig wegdek. Op de aangegeven plek bestaat het wegdek op twee gedeelten uit Dichtasfaltbeton (DAB) en voor het grootste gedeelte uit Zeeropenasfaltbeton (ZOAB). DAB is bij nat weer gladder dan ZOAB. DAB wordt op kunstwerken (bijvoorbeeld viaducten) toegepast, omdat DAB de eigenschap heeft dat er, anders dan bij ZOAB, geen water of andere vloeistoffen in kunnen doordringen. Een kunstwerk is een staalconstructie met gewapend beton; staal gaat roesten wanneer er vocht bijkomt, daardoor zet het beton uit en kan dit breken. Teneinde dit te voorkomen wordt op kunstwerken geen ZOAB maar DAB toegepast.

#### De feiten inzake het onderhoud van de weg

Zoals alle 350 km snelweg, die de dienstkring Amsterdam van RWS in beheer heeft, wordt ook dit stuk snelweg jaarlijks door de Dienst Weg- en Waterbouwkunde van de Rijkswaterstaat (DWW) gemeten en gecontroleerd. Uit de laatste rapportage d.d. 3 februari 2000 bleek dat het onderhavige stuk wegdek in twijfelachtige staat van onderhoud verkeerde. Dit hield in dat het weggedeelte niet is afgekeurd en dat het niet onverantwoord was voor het verkeer. Onmiddellijke actie hoefde er niet te worden ondernomen, maar duidelijk werd wel dat er op niet al te lange termijn iets aan moest gebeuren.

Naar aanleiding van dit advies werd op 14 februari 2000 ter plaatse een verkeersbord met de aanduiding "slipgevaar" aangebracht.

Tussen 6 en 7 maart 2000 werd het DAB opgeruwd in verband met de eerder geconstateerde kwalificatie "twijfelachtige staat van onderhoud".

Daarnaast schouwt Rijkswaterstaat dagelijks de wegen die zij in beheer heeft. Voor de resultaten op 8 en 9 januari 2000 zij verwezen naar bovengenoemde schouwrapporten. Situaties als bijvoorbeeld olie op het wegdek worden dan opgemerkt. Op 8 januari is dat niet geconstateerd.

#### De feiten inzake de algemene procedure bij calamiteiten

Sinds medio 1995 is er sprake van een samenwerking van de partijen die betrokken zijn bij ongevallen op Rijkswegen, zoals de politie, de brandweer, bergers, milieudiensten en Rijkswaterstaat. Deze samenwerking staat bekend onder de naam "Incident Management". Onderdeel van deze samenwerking is de afspraak dat de politie na melding van een incident, zoals bijvoorbeeld een ongeval of olie op de weg, via 1-1-2 Rijkswaterstaat dient te informeren. Wanneer een incident niet wordt gemeld, weet Rijkswaterstaat niet af van de gebeurtenis.

De politie heeft Rijkswaterstaat geen melding gedaan van een incident op 8 januari 2000 om 11.15 uur op de aangegeven plaats.

#### Beoordeling van het optreden van Rijkswaterstaat

Door een combinatie van factoren werd de onderhavige schadezaak met enige vertraging afgehandeld. Rijkswaterstaat heeft de zaak desondanks met inachtneming van redelijke termijnen behandeld.

Rijkswaterstaat heeft echter als schadedatum 9 januari 2000 gehanteerd, waardoor er een verkeerd beeld is ontstaan. Vermelding van de A2 in plaats van de A4 is op tijd opgemerkt.

Bij meer alertheid en duidelijkheid over en weer had Rijkswaterstaat bij lezing van de tweede brief van (verzoekster; N.o.) van 28 maart 2000 al kunnen constateren dat er sprake was van het verwisselen van de schadedatum. Het is jammer dat (verzoekster; N.o.) niet van haar kant Rijkswaterstaat er op heeft gewezen dat zij in haar eerste brief een andere schadedatum heeft genoemd.

In dat geval zou Rijkswaterstaat onmiddellijk op basis van de juiste schadedatum de zaak hebben behandeld.

De eerste en de tweede afwijzing van aansprakelijkheid heeft Rijkswaterstaat gebaseerd op het feit dat, nu er op 9 januari 2000 geen melding was inzake een incident om 11.15 uur en niets bekend was van olie op de weg, Rijkswaterstaat geen nalatigheid of onzorgvuldig handelen kan worden verweten. Op basis van de van 9 januari 2000 bekend zijnde gegevens was dit een juiste constatering.

Met de wetenschap dat het ongeval 8 januari 2000 heeft plaatsgevonden heeft Rijkswaterstaat eerst nu de zaak opnieuw bestudeerd. Dat leidt tot het volgende oordeel.

Thans blijkt dat de politie conform het Incident Management Rijkswaterstaat heeft geïnformeerd dat er op 8 januari 2000 te 10.00 uur een auto in een slip is geraakt en de vangrail heeft geraakt, zulks op dezelfde plaats als waar dit (verzoekster; N.o.) op een later moment is overkomen. De politie heeft geen melding gedaan van een oorzaak. Rijkswaterstaat is vervolgens ter plekke geweest en heeft een apart schaderapport opgemaakt van het ongeval van 10.00 uur. Omdat geen tweede melding was binnengekomen over een ongeval, heeft Rijkswaterstaat geen aandacht besteed aan het feit dat er 2 keer in vrij korte tijd achter elkaar twee auto's tegen de vangrail zijn gereden.

Ter plaatse zijn op of na 8 januari 2000 geen schoonmaakwerkzaamheden vanwege olie op de weg uitgevoerd.

De vermelding in het registratieformulier van de politie dat het voertuig vermoedelijk door een combinatie van olie op de weg en een nat wegdek in de slip is geraakt, blijft een vermoeden en kan -in verband met een eventuele aanvaarding van aansprakelijkheid- nu eenmaal niet als bewijs worden aangemerkt. Dat het een vermoeden is wordt nog versterkt door het feit dat dit als vermoeden is beschreven op bladzijde 2 van het politierapport. Dit wijkt af van het gebruik van de politie om constatering (dat wil zeggen eigen waarnemingen) over de feitelijke situatie te vermelden op bladzijde 1 van hun rapport, en wel onder het kopje "bijzonderheden plaats ongeval". In het rapport over het ongeval van (verzoekster; N.o.) staat op die plek over de toestand van het wegdek alleen "nat/vochtig". De aanwezigheid van olie op het wegdek kan daardoor dan ook niet als een vaststaand feit worden aangenomen.

Nu er ook op of na 8 januari 2000 geen schoonmaakwerkzaamheden zijn verricht lijkt er geen aanwijzing te zijn dat er olie op het wegdek was.

Zoals uit het rapport van de DWW blijkt, verkeerde het onderhavige stuk wegdek weliswaar in twijfelachtige staat van onderhoud, maar was het niet onverantwoord voor het verkeer. Binnen redelijke termijn werd actie ondernomen en werd het wegdek opgeruwd. Bovendien werd een verkeersbord met de aanduiding "slipgevaar" geplaatst.

Het Rijk is als wegbeheerder van rijkswegen ingevolge artikel 6:174 BW uitsluitend aansprakelijk voor gebreken aan de weg of de inrichting daarvan. Een glad wegdek door de combinatie van DAB en regen is niet aan te merken als een gebrek in de zin van artikel 6:174 BW, zodat in dit geval het wegdek als voldoende veilig kan worden beschouwd. Het is vaste jurisprudentie dat de automobilist er niet te allen tijde vanuit mag gaan dat het wegdek in perfecte staat verkeert. Rijkswaterstaat heeft geen garantieplicht. Afhankelijk van de weersomstandigheden en de wegligging (in dit geval een bocht in de weg) is het aan de automobilist zijn rijgedrag aan te passen.

Olie op het wegdek leidt niet tot aansprakelijkheid van Rijkswaterstaat; een andere weggebruiker kan dit immers veroorzaakt hebben. Dat Rijkswaterstaat eventuele olie opruimt is iets anders.

## Conclusie

Ook wanneer Rijkswaterstaat meteen op basis van de juiste schadedatum de zaak zou hebben beoordeeld zou zij tot een afwijzing van aansprakelijkheid hebben geconcludeerd. Rijkswaterstaat meent dat zij de zaak ook binnen redelijke termijnen heeft afgehandeld.

Rijkswaterstaat betreurt het dat (verzoekster; N.o.) dit ongeval is overkomen. Rijkswaterstaat ziet echter ook in dit stadium geen reden om de klacht van (verzoekster; N.o.) als gegrond te beschouwen en aansprakelijkheid te erkennen."

2. Bij zijn reactie van 23 november 2000 voegde de Minister van Verkeer en Waterstaat een memo van 16 februari 2000 van een medewerker van Rijkswaterstaat, Directie Noord-Holland. In dit memo is onder meer vermeld dat er in het weekend inspectierondes worden gereden tussen 10.00 uur en 14.00 uur.

3. Tevens voegde de Minister een afschrift van het dagrapport van 8 januari 2000 bij van de Dienstkring Amsterdam, Rayon Ringweg van Rijkswaterstaat. Op het dagrapport is één ongeval vermeld, te weten een ongeval met drie auto's om 07.00 uur. Voorts is aangetekend dat om 10.35 uur de inspectieronde is gereden. Als weersgesteldheid vermeldt het dagrapport: "mistig".

4. Het door de Minister bij zijn reactie gevoegde afschrift van het rapport van 3 februari 2000 van stroefheidmetingen houdt onder meer het volgende in:

“Weg : R004 (...)

Van : Kp.Amstel (Sloten)

Tot : Kp.Amstel (Coentunnel) Kwalificatie bij 50km/h

Baan : VW h f: < 0.24 Gevaarlijk

Strook : 2 R-L f: 0.24 - 0.30 Zeer glad

Spoor : 2e RS L f: 0.31 - 0.37 Glad

Directie : Noord-Holland f: 0.38 - 0.44 Twijfelachtig

Dienstkring : 420.Amsterdam f: 0.45 - 0.51 Matig stroef

Doel : Ongevallen f: 0.52 - 0.72 Stroef

Verharding : ZOAB/DAB f: > 0.72 Zeer stroef

f : Gemiddelde stroefheid per 100 meter

KM - KM f f < 0.38 f < 0.45 Opmerking

0.80 - 0.70 0.48

0.70 - 0.60 0.46

0.60 - 0.50 0.45

0.50 - 0.40 0.46

0.40 - 0.30 0.46

0.30 - 0.20 0.42 DAB

0.20 - 0.10 0.47

0.10 - 0.00 0.49”

**D. inlichtingen dienst verkeerspolitie van het regionale politiekorps  
amsterdam-amstelland**

1. Bij brief van 29 december 2000 verzocht de Nationale ombudsman de Dienst Verkeerspolitie van het regionale politiekorps Amsterdam-Amstelland de navolgende vragen te beantwoorden:

“1. Is er door beambten van het regionale politiekorps Amsterdam-Amstelland op 8 januari 2000 rond 11.15 uur olie geconstateerd op het wegdek van de rijksweg A4 ter hoogte van hectometerpaal 0.1 H?

2. Zo ja, is daarvan door de betrokken politiebeambte(n) melding gemaakt aan Rijkswaterstaat?

3. Waarop is de "beknpte omschrijving ongeval" op de tweede pagina van het proces-verbaal met registratienummer 2000007535-1 363 gebaseerd? Is dit gebaseerd op eigen waarneming van de politie of betreft dit een constatering/conclusie van verzoekster?

4. Bent u op de hoogte van een eerdere slippartij op 8 januari 2000, te weten om 10.00 uur, op dezelfde locatie? Zo ja, wat was de oorzaak van deze slippartij?

5. Hebt u melding gemaakt van het ongeval op 8 januari 2000 om 10.00 uur aan Rijkswaterstaat?

6. Zo ja, hoe luidt deze melding?

7. Zo nee, waarom niet?”

2a. De chef van de Dienst Verkeerspolitie beantwoordde de bovenstaande vragen bij brief van 8 februari 2001 als volgt:

“...

1. Ja, zie bijgaand aanvullend proces-verbaal, nummer 2000007535-1 d.d. 8 februari 2001.

2. Ja, zie bijgaand aanvullend proces-verbaal, nummer 2000007535-1 d.d. 8 februari 2001.

3. Eigen waarneming, zie bijgaand aanvullend proces-verbaal, nummer 2000007535-1 d.d. 8 februari 2001.

4. Ja, in het politieregistratiesysteem X-pol (bijgevoegd) van de regio Amsterdam-Amstelland staat de door U bedoelde aanrijding vermeld. Van dit ongeval werd eveneens een verkeersongevallenregistratie opgemaakt. (zie bijlage 3)

5. Ja, zie bijlage 2, (brief van coördinator aanrijdingen van het wijkteam autosnelwegen, Vr.

6. Overeenkomstig de aanrijding bedoeld onder 1. (zie ook bijlage 2, brief van coördinator aanrijdingen van het wijkteam autosnelwegen, Vr.)



7. Zie bijlage 2, brief van coördinator aanrijdingen van het wijkteam autosnelwegen, Vr...”

2b. Het aanvullend proces-verbaal, nummer 2000007535-1, opgemaakt op ambtseed op 8 februari 2001 door hoofdagent van politie V., luidt onder meer als volgt:

“Door mij verbalisant is bij het aanrijden naar de locatie op zaterdag 08 januari 2000 te 11:40 uur in de bocht van de rijksweg A4 naar de rijksweg A10 west binnenring geconstateerd dat het wegdek op verschillende punten een verkleuring gaf wat zou kunnen duiden op olie dan wel dat dieselolie op de rijbaan aanwezig zou zijn.

Door mij verbalisant is hiervan melding gemaakt bij de Verkeers Commandokamer Noord Holland van Rijkswaterstaat.

De constatering welke gevraagd wordt bij punt 3, is door verbalisant waargenomen.”

2c. De in de hiervóór onder 2a. weergegeven brief van de chef van de Dienst Verkeerspolitie genoemde bijlage 2 luidt onder meer als volgt:

“Na onderzoek is gebleken dat, op de datum 8 januari 2000 omstreeks 10:00 uur op genoemde locatie Rijksweg A-4 ook een verkeersongeval heeft plaatsgehad. Van dit verkeersongeval is ook een Verkeersongevallenregistratieset opgemaakt. Ook bij dit ongeval was sprake van vermoedelijk olie op het wegdek, in combinatie met regen. Ook dit verkeersongeval is behandeld door verbalisant V., die hiervan ook melding heeft gemaakt bij Rijkswaterstaat Noord-Holland Rayon Oostzaan.”

2d. De door de chef van de Dienst Verkeerspolitie genoemde bijlage 3 houdt onder meer het volgende in:

“Overzicht incidenten/akties per werkgebied

Werkgebied: WIJKTEAM AUTOSNELWEGEN

Periode: 07/01/2000 tot en met 09/01/2000

(...)

2000007517-1 08/01/2000 D10 - aanrijding met uitsluitend materiële schade

(daarachter is met de hand bijgeschreven: “RWS A-4 olie + regen”; N.o.)

V. (...)

2000007535-1 08/01/2000 D10 - aanrijding met uitsluitend materiële schade

(daarachter is met de hand bijgeschreven: “RWS A-4 olie + regen”; N.o.)

V. (...)"

3. Bij brief van 19 maart 2001 verzocht de Nationale ombudsman de Dienst Verkeerspolitie hem mee te delen of verbalisant V. melding had gemaakt van het ongeval op 8 januari 2000 om 10.00 uur aan Rijkswaterstaat. De Nationale ombudsman verzocht de Dienst Verkeerspolitie hem tevens te laten weten of verbalisant V. daarbij de oorzaak van het ongeval aan Rijkswaterstaat had gemeld en hoe de precieze melding dan luidde. Tenslotte verzocht de Nationale ombudsman om een afschrift van de melding.

4. Bij brief van 28 februari 2001 deelde de chef van de Dienst Verkeerspolitie het volgende mee:

“a. De heer V. heeft bij Rijkswaterstaat, in dit geval de verkeerscentrale Noord-Holland, telefonisch melding gemaakt van het betreffende ongeval.

b. De heer V. heeft de oorzaak van het ongeval niet genoemd. Hij, V., heeft aan de medewerker van genoemde centrale van Rijkswaterstaat gemeld, dat er ter plaatse olie op het wegdek lag en het niet was uit te sluiten, dat deze aangetroffen olie mogelijk zou kunnen hebben geleid tot het ontstaan van het ongeval.

c. Omtrent de precieze melding kan niets worden toegevoegd aan hetgeen hiervoor reeds werd vermeld onder b.

d. De melding heeft telefonisch plaatsvonden en werd niet schriftelijk bevestigd door dhr. V. Derhalve is onzerzijds geen afschrift beschikbaar.”

E. Reactie verzoekster

Verzoekster reageerde bij brief van 14 juli 2001 op de haar toegezonden stukken, zoals die hiervóór onder **C.** en **D.** zijn weergegeven. Zij bracht in haar brief geen nieuwe standpunten naar voren.

f. reactie minister Verkeer en Waterstaat

Bij brief van 23 oktober 2001 verzocht de Nationale ombudsman de Minister van Verkeer en Waterstaat te reageren op de hem toegezonden stukken, zoals die hiervóór onder **D.** en **E.** zijn weergegeven, en op een aantal specifieke vragen. De Minister van Verkeer en Waterstaat reageerde bij brief van 14 oktober 2002. De brief van 14 oktober 2002 houdt onder meer het volgende in:

“Met betrekking tot de klacht van (verzoekster; N.o.) heb ik nader onderzoek laten uitvoeren door de directie Noord-Holland van Rijkswaterstaat. Op grond hiervan bericht ik u als volgt ter beantwoording van de door u gestelde vragen.

Van het ongeval van (verzoekster; N.o.) is ook bij nader onderzoek bij RWS geen melding bekend. De berging van haar auto heeft wel plaatsgevonden. Deze berging gaat vaak buiten RWS om. Aan de hand van de rapportage bij de facturering kan RWS later opmaken dat zich een ongeval heeft afgespeeld. Voor RWS is het belangrijk dat na een ongeval de weg zo snel mogelijk weer vrijgemaakt wordt voor het verkeer. Mede met dat doel is de procedure Incident Management opgezet (...).

Voor zover in deze zaak van belang, is de melding van het ongeval door de regiopolitie overeenkomstig deze procedure gedaan aan het Centraal Meldpunt Incidenten van de Verzekeraarshulpdienst, die een facilitair bedrijf is van en voor verzekeraars. De auto is daarna weggesleept door Takeldienst (...). RWS betaalt de rekeningen van dit wegslepen. Dit berust op een beleidsbeslissing die strekt tot bovengenoemd doel van het snel vrijmaken van de weg; het heeft geen enkel verband met erkenning van aansprakelijkheid.

Ook na nader onderzoek is bij RWS geen telefoonnotitie bekend van een melding door de heer V. De vermelding op het overzicht van de politie is een interne melding.

Overigens geeft de heer V. alleen aan dat er een verkleuring op het wegdek te zien was; hij spreekt niet over de aanwezigheid van olie. Hij spreekt alleen een vermoeden uit.

Indien er olie geconstateerd wordt, wordt met RWS steeds contact gelegd ten behoeve van het schoonmaken. Dat is in dit geval niet gebeurd.

Het staat vast dat het op het moment van het ongeval regende. De ervaring bij RWS is, dat door vuilresten bij regen al gauw een soort filmlaagje op de weg ontstaat, dat een verkleuring aan kan geven. Dit betekent niet dat er dan olie op het wegdek ligt.

Ten overvloede vermeld ik u de afhandeling van een eerdere aanrijding op dezelfde plaats: op 8 januari 2000, om 10.00 uur. De aangerichte schade aan de geleiderail is door verzekeraar Fortis zonder protest vergoed aan RWS; dit zou zeker anders verlopen zijn, indien sprake was geweest van olie op het wegdek.

## **Achtergrond**

### 1. Wegenwet

Artikel 15, eerste lid:

“1. Het Rijk, de provincie, de gemeente en het waterschap is verplicht een weg te onderhouden, wanneer dat openbare lichaam dien tot openbaren weg heeft bestemd.”

### 2. Burgerlijk Wetboek

Artikel 6:162:

“1. Hij die jegens een ander een onrechtmatige daad pleegt, welke hem kan worden toegerekend, is verplicht de schade die de ander dientengevolge lijdt, te vergoeden.

2. Als onrechtmatige daad worden aangemerkt een inbreuk op een recht en een doen of nalaten in strijd met een wettelijke plicht of met hetgeen volgens ongeschreven recht in het maatschappelijk verkeer betaamt, een en ander behoudens de aanwezigheid van een rechtvaardigingsgrond.

3. Een onrechtmatige daad kan aan de dader worden toegerekend, indien zij te wijten is aan zijn schuld of aan een oorzaak welke krachtens de wet of de in het verkeer geldende opvattingen voor zijn rekening komt.”

#### Artikel 6:174

“1. De bezitter van een opstal die niet voldoet aan de eisen die men daaraan in de gegeven omstandigheden mag stellen, en daardoor gevaar voor personen of zaken oplevert, is, wanneer dit gevaar zich verwezenlijkt, aansprakelijk, tenzij aansprakelijkheid op grond van de vorige afdeling zou hebben ontbroken indien hij dit gevaar op het tijdstip van het ontstaan ervan zou hebben gekend.

2. Bij erfpacht rust de aansprakelijkheid op de bezitter van het erfpachtsrecht. Bij openbare wegen rust zij op het overheidslichaam dat moet zorgen dat de weg in goede staat verkeert, bij leidingen op de leidingbeheerder, behalve voor zover de leiding zich bevindt in een gebouw of werk en strekt tot toevoer of afvoer ten behoeve van dat gebouw of werk.

3. Onder opstal in dit artikel worden verstaan gebouwen en werken, die duurzaam met de grond zijn verenigd, hetzij rechtstreeks, hetzij door vereniging met andere gebouwen of werken.

4. Degene die in de openbare registers als eigenaar van de opstal of van de grond staat ingeschreven, wordt vermoed de bezitter van de opstal te zijn.

5. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder openbare weg mede begrepen het weglichaam, alsmede de weguitrusting.”

Artikel 6:174 vestigt, in tegenstelling tot artikel 6:162 BW (schuldaansprakelijkheid) een risico-aansprakelijkheid voor de bezitter van een opstal. Disculpatie is niet mogelijk. Voor aansprakelijkheid op grond van artikel 6:162 BW dient voldaan te zijn aan een vijftal vereisten, te weten: onrechtmatige daad, toerekenbaarheid van de daad aan de dader, schade, causaal verband tussen daad en schade en relativiteit. Voor aansprakelijkheid op grond van artikel 6:174 BW is niet vereist dat de bezitter bekend is met de gebrekkige toestand van zijn opstal en het gevaar dat dit kan opleveren.

Aantekening 7. bij artikel 6:174 BW uit Vermogensrecht, Tekst & Commentaar, 1999:

*“Weglichaam en wegwitruiting.* Onder het begrip “weglichaam” valt in ieder geval de constructieve ondergrond en vermoedelijk ook de berm. De wegwitruiting wordt gevormd door de voorwerpen, die op, naast of boven de verkeersbaan zijn aangebracht en die dienen ter inrichting van die verkeersbaan voor het verkeersgebruik (NvW, Parl. Gesch. InvW 6, p. 1393), zoals bewegwijzeringsborden, vangrail en reflectorpaaltjes.

*Gebrek openbare weg.* Geen aansprakelijkheid van het beherend overheidslichaam (Rijkswaterstaat, provincie, gemeente of waterschap) bestaat, als de openbare weg in een goede staat van onderhoud verkeert, dat wil zeggen niet beneden het niveau dat voor dit soort weg van het betreffende overheidslichaam kan worden geëist (NvW, Parl. Gesch. InvW 6, p. 1394). Dit vloeit voort uit het gebrekcriterium. Licht en zicht en weersomstandigheden, alsmede het soort weg en de verkeersdruk (autobaan of B-weggetje) zullen de ongeschreven “eisen” uit lid 1 nader invullen, alsook de gerechtvaardigde verwachtingen die “men” ter plekke mag koesteren (een volledig egaal trottoir?). Deze verwachtingen zijn verder afhankelijk van het soort weggebruiker (voetganger of truck met oplegger?). Het gedrag van de weggebruiker - heeft hij zijn gedrag aangepast aan de omstandigheden - zal meewegen in het kader van eigen schuld van art. 6:101. (...)

*Beveiliging en waarschuwing.* De wegbeheerder dient onveilige verkeerssituaties deugdelijk te beveiligen, bijvoorbeeld door te waarschuwen, een plicht die ook uit art. 6:162 voortvloeit. Het enkele feit dat geen waarschuwing is aangebracht daar waar dat wenselijk was, maakt de weg nog niet gebrekkig in de zin van dit artikel (NvW, Parl. Gesch. 6 InvW, p. 1394). (...)

*Algemeen gevaar.* Dat de wegbeheerder ook voor een “algemeen” gevaar aansprakelijk is, dus op zichzelf ook voor de zaak die zich op een ongewone plaats bevindt (...), doet niets af aan de gebrekkigheidseis. Op zichzelf onvoldoende is dat door de toestand waarin de opstal verkeerde, de kans op letsel of zaaksbeschadiging is verhoogd (bijvoorbeeld ijzel, een olievlek of een laag verse, nog niet in het asfalt ingereden split), nu de weggebruiker zich in zijn rijgedrag heeft aan te passen aan de gesteldheid van de weg en niet andersom; de toestand van de weg zelf moet gebrekkig zijn (TM, Parl. Gesch. 6, p. 775). (...)

*Wegcontrole.* Bij nalatigheid van (periodieke) wegcontrole door kantonniërs (bijvoorbeeld het te lang blijven liggen van een grote olievlek) kan een rol zijn weggelegd voor art. 6:162.”

### 3. Jurisprudentie

Rechtbank Groningen, 17 februari 1995, Verkeersrecht 164

Op 15 juni 1992 heeft een ongeval plaatsgevonden op een kruising, waarbij een motorrijder in de bocht ten gevolge van op het wegdek aanwezige olie onderuit is

geleden. De gemeente is de beheerder van de kruising van wegen waar het ongeval heeft plaatsgevonden. De motorrijder vordert de door hem geleden schade ten gevolge van het ongeval van de gemeente.

De rechtbank is van oordeel dat, daargelaten de mogelijke aansprakelijkheid van de gemeente op grond van artikel 6:162 BW - waaronder met name door de motorrijder niets is gesteld -, een redelijke uitleg van artikel 6:174 lid 2 juncto lid 1 BW met zich mee brengt dat op het overheidslichaam dat tot taak heeft ervoor te zorgen dat de weg in goede staat verkeert, slechts de verplichting rust om tot schadevergoeding van geleden schade over te gaan, indien de schade is veroorzaakt door een gebrek aan de opstal als zodanig. Voornoemde bepaling kan derhalve slechts toepassing vinden indien er sprake is van een gebrek aan het wegdek, -lichaam of de wegwitruiming, en niet - zoals thans het geval is - indien de gebrekkigheid bestaat in de aanwezigheid op het wegdek van een voorwerp dat daarop niet thuishoort.

De rechtbank wijst de vordering van de motorrijder af.

Kantongerecht Tilburg, 14 september 1995 (gepubliceerd in "Aansprakelijkheid van de wegbeheerder", onder redactie van mr. M.L.M. Renckens, 1996, VUGA Uitgeverij B.V., 's-Gravenhage)

Ook in deze zaak was sprake van een motorfiets die uitgleed over een plas olie op de weg. Hij vorderde de dientengevolge geleden schade op grond van artikel 6:174 BW van de gemeente. Vaststond dat de gemeente niet op de hoogte was of kon zijn van de olie op de weg. De kantonrechter oordeelde dat de weg als zodanig in goede staat was, doch dat er door onbekende oorzaak olie op de weg was gekomen. De kantonrechter oordeelde verder dat artikel 6:174 BW niet van toepassing was. Dit artikel heeft slechts betrekking op gevallen waar het gaat om voorwerpen die in nauw verband staan tot het wegonderhoud en/of de situatie van de weg ter plaatse, bijvoorbeeld wegklinkers, bitumen, delen van wegafscheidingen. Een andere opvatting zou ertoe kunnen leiden dat op de wegbeheerder een aansprakelijkheid zou rusten voor schade ontstaan door talloze denkbare corpora aliena, zoals glasscherven, spijkers of bananenschillen. De kantonrechter achtte de gemeente niet aansprakelijk.

Hoge Raad, 3 mei 2002, NJ 2002/465

Eiser tot cassatie was met zijn auto op een wegdek van Zeer Open Asphalt Beton (ZOAB) geslipt en tegen de vangrail gebotst. Het wegdek was ter plaatse spiegelglad als gevolg van ijzel. Hij vorderde van de Staat als wegbeheerder op grond van artikel 6:174 en artikel 6:162 BW vergoeding van de door hem geleden schade. Daartoe voerde hij kortgezegd aan dat de gladheid van het wegdek rechtstreeks voortvloeide uit de samenstelling en de structuur van ZOAB, zodat aan de weg een gebrek kleefde in de zin van artikel 6:164 BW. Bovendien was de Staat volgens eiser tekortgeschoten in de op hem rustende zorgplicht,

(onder meer) doordat geen waarschuwborden waren geplaatst die de weggebruiker voor dit specifieke gevaar waarschuwden.

De Hoge Raad overwoog onder meer dat de rechtbank er terecht van is uitgegaan dat aanwezigheid van ijzel op het wegdek niet een gebrek is in de zin van art. 6:174 BW. De Hoge Raad kon zich vinden in de redenering van de rechtbank dat een redelijke uitleg van artikel 6:174 BW met zich brengt 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. Dat bij de bestrijding van gladheid ten gevolge van ijzel bij ZOAB relatieve nadelen optreden, levert niet een gebrek van de weg op. Op een gebrekkige toestand kan tevens worden verstaan een gevaarlijke toestand die onveranderd wordt gelaten. Hiervan is sprake als de Staat als wegbeheerder is tekortgeschoten in de op hem rustende zorgverplichting, waaronder het bestrijden van gladheid en het vervullen van zijn waarschuwingsplicht.

De Hoge Raad overwoog verder dat de oordelen van de rechtbank, te weten dat aan ZOAB in de omstandigheden als de onderhavige niet een gevaar is verbonden dat ten opzichte van het algemeen bekende gevaar van ijzel op de rijweg noopt tot het aannemen van een bijzondere zorgplicht ten aanzien van de veiligheid van de weggebruikers, voorts dat de Staat als wegbeheerder voldoende zorg heeft betracht door tijdig de gladheid met pekels te bestrijden en dat er ook geen bijzondere waarschuwingsplicht met betrekking tot de aanwezigheid van ZOAB bestond nu via de media meermalen was gewaarschuwd voor het dreigende gevaar van gladheid zodat de weggebruiker op dat gevaar bedacht diende te zijn, geen blijken gaven van een onjuiste rechtsopvatting.

#### 4. Schadevergoeding

In het geval van een klacht over een besluit van een bestuursorgaan tot afwijzing van een verzoek om schadevergoeding dat kan worden onderworpen aan het oordeel van de bestuursrechter is de Nationale ombudsman niet bevoegd.

Staat bij zo'n klacht de weg naar de bestuursrechter niet open, zodat de Nationale ombudsman ter zake wel bevoegd is, dan stelt de Nationale ombudsman zich terughoudend op. In zo'n geval is immers de burgerlijke rechter de instantie die bij uitsluiting bevoegd is om bindend te beslissen over de vraag of, op grond van bepalingen van burgerlijk recht, het betrokken bestuursorgaan is gehouden om de gestelde schade te vergoeden.

Alleen wanneer in zo'n geval naar het oordeel van de Nationale ombudsman de aanspraak van betrokkene op schadevergoeding, gezien de gronden waarop deze aanspraak berust, zo evident juist is dat het betrokken bestuursorgaan niet in redelijkheid tot zijn afwijzende besluit heeft kunnen komen, wordt dat besluit tot weigering van de gevraagde schadevergoeding aangemerkt als een niet-behoorlijke gedraging.

In de overige gevallen gaat de Nationale ombudsman ervan uit dat het in beginsel vrijstaat aan het betrokken bestuursorgaan om te betwisten dat het gehouden is tot het vergoeden van de gestelde schade, en om zich in verband daarmee op het standpunt te stellen dat de vraag naar die gehoudenheid - eventueel - moet worden beantwoord door de burgerlijke rechter. In die gevallen zal er voor de Nationale ombudsman geen reden zijn om het besluit tot weigering van de schadevergoeding aan te merken als een niet-behoorlijke gedraging.