

## **Verkeersaansprakelijkheid**

**verkeersfout tram; eigen schuld; uitbreiding 50% regel tot tramverkeer**

**HR 14 juli 2000, RvdW 2000, 177 C (Geertsema / De Niet en Haagsche Tramwegmaatschappij)**

[verschenen in: Aansprakelijkheid en Verzekering 2000/6, p.140-143]

### **Feiten en procesverloop**

Op 1 juni 1992 rijdt de 29-jarige Geertsema op zijn fiets op het Stadhoudersplantsoen in Den Haag, parallel aan de trambaan. Als hij plotseling naar links afslaat, vindt een aanrijding plaats met een achteropkomende tram van de Haagsche Tramwegmaatschappij (HTM). Geertsema loopt ernstig letsel op bij het ongeval. Trambestuurder De Niet had Geertsema wel opgemerkt, maar hij kon niet tijdig meer remmen toen Geertsema voor de tram langs af sloeg. Er zijn bij het Stadhoudersplantsoen meerdere mogelijkheden voor fietsers om over de trambaan naar links af te slaan. Daar waar het ongeval zich had voorgedaan, was de eerste mogelijkheid. Een tweetal in deze zaak als getuige gehoorde trambestuurders heeft verklaard dat zij in een dergelijk geval rekening ermee houden dat de fietser meteen al wil afslaan. De trambestuurder heeft voorafgaand aan het ongeval meermalen gebeld.

In deze procedure vordert Geertsema vergoeding van zijn schade, op te maken bij staat. De rechtbank stelt voorop dat van een trambestuurder een hoge mate van zorgvuldigheid mag worden verwacht, vergelijkbaar met die van bestuurders van motorrijtuigen. De rechtbank verwijt de trambestuurder kort gezegd dat hij op grond van de fietsgedragingen van Geertsema voorafgaande aan het ongeval er rekening mee had moeten houden dat Geertsema bij de eerste gelegenheid linksaf zou slaan zonder dit aan te geven; dat is nu eenmaal niet ongebruikelijk weggedrag van fietsers. De trambestuurder had toen hij door middel van belsignalen waarschuwde, en bemerkte dat Geertsema hierop niet reageerde, moeten doorgaan met waarschuwend bellen. Nu hij dat heeft nagelaten, kan hem de veroorzaking van het ongeval worden verweten. Maar omdat het ongeval ook aan het 'hoogst onoplettend c.q. roekeloos' weggedrag van Geertsema is te wijten, kent de rechtbank 50% schadevergoeding toe. [141]

Het hof wijst aansprakelijkheid geheel van de hand, aangezien de trambestuurder er geen rekening mee had behoeven te houden dat Geertsema bij de eerste gelegenheid zou afslaan. Weliswaar had de trambestuurder bemerkt dat Geertsema niet reageerde op de belsignalen, maar dit gaf de bestuurder volgens het hof 'geen specifieke aanleiding' om rekening te houden met het links afslaan van Geertsema. Het hof concludeert dat het weggedrag van Geertsema uiterst roekeloos was en zo onwaarschijnlijk dat de trambestuurder er in redelijkheid geen rekening mee had hoeven houden.

In cassatie sneuvelt het arrest van het hof. De Hoge Raad beslist allereerst dat de ten aanzien van motorrijtuigen ontwikkelde – strenge – zorgvuldigheidsnorm ook geldt in het geval van een aanrijding tussen een tram en een voetganger of fietser.<sup>1</sup> De Hoge Raad verwoordt dit als volgt (r.ov. 4.1):

'Bij de beoordeling van het middel moet het volgende worden vooropgesteld. Met het oog op de bescherming die kwetsbare verkeersdeelnemers als voetgangers en fietsers behoeven in verband met de ingrijpende gevolgen die een botsing met een tram voor hen kan hebben, dient de bestuurder van een tram ten opzichte van die verkeersdeelnemers dezelfde mate van zorgvuldigheid te betrachten als wordt verlangd van bestuurders van een motorrijtuig; hieraan doet niet af dat een tram volgens art. 1 lid 1 onder 2e (oud) WVV niet als motorrijtuig in de zin van de WVV wordt aangemerkt en art. 31 (oud) WVV dus niet op door een tram toe-

---

<sup>1</sup> Vgl. r.ov. 5.

gebrachte schade van toepassing is. Die zware zorgvuldigheidsplicht brengt mee dat de trambestuurder bij het bepalen van zijn rijgedrag rekening moet houden met fouten van bedoelde weggebruikers, tenzij deze fouten zo onwaarschijnlijk zijn dat hij daarmee in redelijkheid geen rekening behoefde te houden.’

De Hoge Raad is van oordeel dat het arrest van het hof op bepaalde punten onbegrijpelijk is. Zo valt volgens de Hoge Raad bijvoorbeeld niet in te zien dat de omstandigheid dat Geertsema niet reageerde op de belsignalen van de trambestuurder, de conclusie wetigt dat hij niet van plan was naar links af te slaan. De Hoge Raad beslist dat mede daarom de grond komt te ontvallen aan het oordeel van het hof dat de trambestuurder zijn rijgedrag in de gegeven omstandigheden niet behoefde aan te passen.

De Hoge Raad casseert het arrest van het Hof Den Haag en verwijst de zaak naar het Hof Amsterdam voor verdere behandeling. Dit hof krijgt van de Hoge Raad ten slotte nog de volgende aanwijzingen (r.ov. 6):

‘Mocht na verwijzing worden beslist dat de tegen de oordelen van de Rechtbank over de verwijtbaarheid van het rijgedrag van De Niet en het oorzakelijk verband met het ongeval aangevoerde grieven in het principaal hoger beroep falen, dan zal ook de (...) vraag hoe de schade op de voet van art. 6:101 lid 1 BW dient te worden verdeeld over Geertsema en de Niet/HTM, moeten worden onderzocht. Met het oog op de proceseconomie acht de Hoge Raad het geraden met betrekking tot die vraag de volgende aanwijzingen te geven.

Ook in het geval van een aanrijding tussen een tram en een volwassen fietser of voetganger behoort bij de toepassing van het bepaalde in art. 6:101 lid 1 de in HR 28 februari 1992, nr. 14628, NJ 1993, 566, aanvaarde ‘50%-regel’ tot uitgangspunt te worden genomen, aangezien het geval van een aanrijding tussen een tram en een volwassen voetganger of fietser, wat de afweging van billijkheidsfactoren betreft, niet zodanig afwijkt van dat van een aanrijding tussen een motorrijtuig en een volwassen voetganger of fietser, dat de billijkheid een voor laatstgenoemde ongunstiger verdeling van de schade zou toelaten. De omstandigheid dat met betrekking tot trams geen verplichting tot het verzekeren van wettelijke aansprakelijkheid bestaat, maakt dit niet anders, nu kan worden aangenomen dat tramvervoersondernemingen zich ook zonder een wettelijke verplichting tegen wettelijke aansprakelijkheid plegen te verzekeren.’

## Commentaar

In de rechtspraak is al lange tijd regel dat de bestuurder van een motorrijtuig een hoge mate van zorgvuldigheid in acht moet nemen, en zeker jegens ongemotoriseerde verkeersdeelnemers. Aanwezigheid van ‘rechtens enig verwijt’ volstaat voor aansprakelijkheid ex art. 6:162 BW.<sup>2</sup> In deze uitspraak wordt de verzwaarde zorgvuldigheidsnorm ook op trambestuurders toegepast. In lagere rechtspraak werd dit al eerder gedaan.<sup>3</sup> Die lagere rechtspraak is opvallend genoeg goeddeels afkomstig van hetzelfde Hof Den Haag dat in de onderhavige zaak meende dat de trambestuurder rechtens geen enkel verwijt kon worden gemaakt. In 1986 nam het hof bijvoorbeeld (gedeeltelijke) aansprakelijkheid van de HTM aan bij een aanrijding met een onvoorzichtig overstekend 9-jarig kind. De trambestuurder had rekening moeten houden met het oversteken en had daarom eerder moeten remmen.<sup>4</sup> In 1994 besliste het hof in een aanrijdingszaak met een auto dat een trambestuurder altijd rekening moet houden met de mogelijkheid dat een auto uit een doorsteek te voorschijn kan komen, ook al is de kans daarop gering; volgens het hof moet namelijk worden bedacht dat de gevolgen van een aanrijding met een tram voor andere weggebruikers al snel een ernstig karakter zullen hebben, zodat de tram zijn snelheid dient aan te passen aan gevaarlijke omstandigheden.<sup>5</sup> In 1996 tenslotte besliste hetzelfde hof ook reeds volgens de ‘rechtens enig verwijt’-regel dat een trambestuurder bij het bepalen van zijn rijgedrag rekening moest houden met de gevaarverhogende aard

<sup>2</sup> Zie C.C. van Dam, *Aansprakelijkheidsrecht*, Den Haag: BJU 2000, nr. 1311.

<sup>3</sup> Zie de rechtspraak genoemd door A-G De Vries Lentsch Kostense, concl. ad 12.

<sup>4</sup> Hof Den Haag 7 mei 1986, VR 1987, 86.

<sup>5</sup> Hof Den Haag 21 juni 1994, VR 1996, 47.

van een tramvoertuig: de massa van de tram, de lange remweg en de onmogelijkheid van uitwijken.<sup>6</sup> De uitspraak van het hof in de onderhavige zaak lijkt haaks te staan op de eigen eerdere rechtspraak. Mogelijk kan ze worden verklaard uit de hoge mate van verwijtbaarheid van het weggedrag van de benadeelde, maar verdiscontering van dat weggedrag had hier in de eigen schuld-sfeer moeten plaatsvinden. De fout van de fietser kwam niet zomaar uit de lucht vallen; ze was niet zo onwaarschijnlijk [142] dat de trambestuurder daar in redelijkheid geen rekening mee had hoeven houden en dus stond ze niet aan aansprakelijkheid van de tramvervoersonderneming in de weg.

Op trambestuurders rust dus een zware zorgvuldigheidsplicht vergelijkbaar met die welke op bestuurders van motorrijtuigen rust, maar de Hoge Raad noemt als grond voor deze analogie met motorrijtuigen alleen de ingrijpende gevolgen die een botsing met een tram voor fietsers en voetgangers kan hebben. Dat lijkt mij onvoldoende; analoge toepassing wordt mede gerechtvaardigd door het feit dat een tram zich net als motorrijtuigen in het verkeer bevindt temidden van fietsers en voetgangers.<sup>7</sup> Ik neem ten minste aan dat de zware zorgvuldigheidsnorm door deze uitspraak niet ook is komen te rusten op treinmachinisten die zich niet tussen het verkeer bevinden.<sup>8</sup>

Dat trams geen motorrijtuig in de zin van art. 185 WVV zijn, staat volgens de Hoge Raad niet in de weg aan toepassing van de zware zorgvuldigheidsnorm. Men zou dit kunnen verklaren met een beroep op eerdere rechtspraak van de Hoge Raad waarin niet art. 185 WVV, maar art. 6:162 BW centraal stond. Deze rechtspraak betrof aanrijdingen op andere plaatsen dan de openbare weg en ongevallen tussen motorrijtuigen onderling.<sup>9</sup> Ook in deze gevallen werd het 'rechtens enig verwijt'-criterium gehanteerd. Maar er is toch verschil met de onderhavige uitspraak: de eerdere 'rechtens enig verwijt'-rechtspraak betrof steeds aansprakelijkheid van motorrijtuighouders die door een wettelijk verplichte verzekering gedekt werd. Blijkbaar vindt de Hoge Raad dat verschil niet werkelijk relevant, omdat hij in het vervolg van de uitspraak aangeeft dat kan worden aangenomen dat tramvervoersondernemingen zich ook zonder een wettelijke verplichting tegen wettelijke aansprakelijkheid plegen te verzekeren. Dit sluit aan bij hetgeen in de literatuur wordt aangevoerd, namelijk dat strenge zorgvuldigheidsnormen en de daaruit vrijwel onvermijdelijk voortvloeiende aansprakelijkheid niet bestaat *omdat* de motorrijtuighouder verzekerd is.<sup>10</sup> Maar feit is wel dat de 'rechtens enig verwijt'-rechtspraak tot op heden wel beperkt is gebleven tot die gevallen; het bestaan van een verplichte dekking maakte het juist mogelijk (of zo men wil: maatschappelijk aanvaardbaar) om zo ver te gaan in de bescherming van verkeersslachtoffers.<sup>11</sup> Dat de Hoge Raad het verzekeringsargument pareert met de aanname dat ook tramvervoersondernemingen zich plegen te verzekeren, is wellicht minder gelukkig. Ik heb geen navraag gedaan, maar het lijkt mij niet uitgesloten dat dergelijke (direct of indirect gemeentelijke) instellingen in bepaalde gevallen ook eigen-risicodrager zijn. En wanneer, zoals in het onderhavige ge-

---

<sup>6</sup> Hof Den Haag 2 mei 1996, VR 1997, 8.

<sup>7</sup> Zo vraag ik mij af of het 'rechtens geen enkel verwijt'-criterium een zinvolle bijdrage kan leveren aan afwikkeling van aanrijdingen van reizigers die van een *perron* vallen of staande op een perron worden gegrepen door het passerende spoorvoertuig. Moet (of: kan) een bestuurder in redelijkheid rekening houden met incidentele misstappen van reizigers?

<sup>8</sup> Zou dat anders zijn, dan zou de thans geformuleerde regel niet alleen van toepassing zijn op trams en sneltrams, maar ook op onder- en bovengrondse spoorvoertuigen die zich op afgescheiden spoor bevinden. Dat lijkt mij geen wenselijke uitbreiding. Volgens NS doen ongeveer 200 mensen jaarlijks een zelfmoordpoging door zich voor een trein van NS te werpen (dat is dus gemiddeld om de dag); wie zou in dat licht de discussie aandurven dat een dergelijke zelfmoordpoging *zo onwaarschijnlijk* is dat een treinmachinist daarmee in redelijkheid geen rekening behoeft te houden?

<sup>9</sup> Zie HR 29 januari 1999, NJ 1999, 245 (Filipovich), r.ov. 3.3.4, resp. HR 11 november 1983, NJ 1984, 331 (Meppelse ree), r.ov. 3.3.

<sup>10</sup> T. Hartlief, R.P.J.L. Tjittes, *Verzekering en aansprakelijkheid*, 2e druk Deventer: Kluwer 1999, blz. 9.

<sup>11</sup> Hartlief en Tjittes 1999, blz. 29, blz. 30.

val, een eigen risico bij de WA-verzekering is overeengekomen van hfl. 100.000,-, dan is ook nog mogelijk dat deze verzekeringen vooral zien op grote calamiteiten waarbij ook passagiers gewond raken. En wat als het handjevol tramvervoersondernemingen in ons land over een paar jaar in het geheel geen WA-dekking meer heeft omdat de premies door de toegenomen schadelast onbetaalbaar zijn geworden of omdat het eigen risico per gebeurtenis torenhoog is geworden, zodat het zelf dragen van het risico efficiënter is? Dan zal de Hoge Raad toch niet terugkomen op de onderhavige beslissing? Tramvervoersondernemingen kunnen en zullen bij gebreke van een WA-dekking hun aansprakelijkheidslast zelf dragen, hetgeen van de gemiddelde automobilist niet kan worden gezegd. Vandaar dat het 'rechtens enig verwijt'-criterium ook zonder (verplichte) verzekeringsdekking kan worden getransponeerd naar trams. Met de aanname dat tramvervoersondernemingen zich plegen te verzekeren, heeft dat dus waarschijnlijk minder te maken. Ik meld nog dat het gegeven dat op trams art. 185 WVV niet van toepassing is, tot gevolg heeft dat bij aanrijdingen met trams de bewijslastomkering van art. 185 WVV niet van toepassing is. Een actie gebaseerd op art. 6:162 BW heeft daarom als beperking dat het aan de aangereden fietser of voetganger (of automobilist) is om de toedracht van het ongeval, en daarmee het 'rechtens enig verwijt' te bewijzen.<sup>12</sup>

Het tweede belangrijke onderdeel van de uitspraak van de Hoge Raad is de aanwijzing voor het Hof Amsterdam. Dat hof moet nu namelijk de 50% regel uit *IZA/Vrerink*<sup>13</sup> toepassen. Volgens de Hoge Raad geldt hier dezelfde billijkheidsafweging als bij een aanrijding met een motorrijtuig: ook tegenover een tram is de fietser kwetsbaar en kan zijn schade ingrijpend zijn. Opmerkelijk detail is overigens dat de Hoge Raad naar het Amsterdamse hof verwijst; in een arrest van 19 februari 1998 (*VR 1999*, 127) zag dit hof in een aanrijdingszaak met een tram namelijk nog geen aanleiding om de 50% regel toe te passen! Mocht komen vast te staan dat het ongeval mede te wijten is aan Geertsema's eigen schuld, dan zal het hof toch vergoeding van ten minste 50% van Geertsema's onverzekerde schade moeten toewijzen.

Betekent toepassing van de 50% regel ten aanzien van een volwassene nu ook dat ten aanzien van kinderen tot 14 jaar de 100% regel moet worden toegepast? Ik denk het wel. In die verhouding wijkt de afweging van billijkheidsfactoren ook niet zodanig af van die bij een aanrijding met een motorrijtuig dat de billijkheid hier een voor het kind ongunstiger verdeling van de schade zou toelaten. De Hoge Raad heeft in elk geval heel wat uit te leggen als nu niet ook de 100% regel op trams van toepassing is. Maar het wél toepassen van de 100% regel vergt ook de nodige uitleg; het is namelijk een forse stap om de 100% regel op andere voertuigen dan motorrijtuigen toe te passen. Immers, het hele jurisprudentiële stelsel van bescherming van ongemotoriseerde jeugdige verkeersdeelnemers is gebouwd op de fundamenteën van art. 185 WVV. Voor zover men op trams de 100% [143] regel uit *Ingrid Kolkman*<sup>14</sup> wil toepassen, dus met betrekking tot de omvang van de schadevergoeding bij eigen schuld, lijkt dat gewoon in te passen in het stelsel van art. 6:101 BW. Maar staat art. 6:162 BW het wel toe om de 100% regel uit *Marbeth van Uitregt*<sup>15</sup> toe te passen teneinde aansprakelijkheid aan te nemen van een bestuurder van een *ander voertuig* dan een motorrijtuig, ook als aan hem rechtens *geen enkel verwijt* valt te maken van zijn verkeersgedrag, en *slechts* een uitzondering toe te staan wanneer het jonge slachtoffer opzet of daaraan grenzende bewuste roekeloosheid kan worden verweten? Een dergelijke absolute aansprakelijkheid kon al met moeite op

---

<sup>12</sup> Zie HR 15 januari 1993, *NJ* 1993, 568 (Puts/Ceha), en Van Dam 2000, nr. 1311. Vgl. HR 23 oktober 1992, *NJ* 1992, 813 (ten aanzien van aansprakelijkheid van bestuurder jegens medeinzittende), HR 24 september 1993, *NJ* 1994, 226 (ten aanzien van aansprakelijkheid van bestuurder jegens andere automobilist) en HR 29 januari 1999, *NJ* 1999, 245 (ten aanzien van aansprakelijkheid van bestuurder jegens ongemotoriseerde buiten de openbare weg).

<sup>13</sup> HR 28 februari 1992, *NJ* 1993, 566 nt. CJHB.

<sup>14</sup> HR 1 juni 1990, *NJ* 1991, 720 nt. CJHB.

<sup>15</sup> HR 31 mei 1991, *NJ* 1991, 721 nt. CJHB.

de fundamenten van art. 185 VVW worden gegrond, maar wanneer de Hoge Raad daar geheel buiten treedt, dan wordt - buiten de wetgever om - op grond van art. 6:162 BW een risicoaansprakelijkheid van trambestuurders geïntroduceerd. Dat is als gezegd een forse stap, en of de Hoge Raad deze stap daadwerkelijk zal zetten, moet worden afgewacht. Voor de bescherming van jeugdige 'tramslachtoffers' zou het wellicht beter zijn geweest als daarover in deze uitspraak al, bij wijze van overweging ten overvloede, uitsluitend zou zijn gegeven.

Nog een laatste opmerking over de wenselijkheid van risicoaansprakelijkheid voor (snel)trams (en metro's en treinen). In Nederland is nog niet de stap genomen om een wettelijke risicoaansprakelijkheid<sup>16</sup> voor ongevallen met spoorvoertuigen in het leven te roepen.<sup>17</sup> Ook in het inmiddels ingetrokken wetsvoorstel verkeersaansprakelijkheid was geen plaats ingeruimd voor risicoaansprakelijkheid voor (snel)trams. Hopelijk zal een eventueel nieuw wetsvoorstel daar wel in voorzien. Dan is niet meer nodig dat een trambestuurder van de rechter te horen krijgt dat hij onzorgvuldig heeft gehandeld, terwijl hem in werkelijkheid naar menselijke maatstaven gemeten niets of heel weinig te verwijten valt. Het lijkt me dat een trambestuurder zijn betrokkenheid bij een ongeval beter zal kunnen verwerken wanneer hem wordt verteld dat de tramvervoersonderneming nu eenmaal het maatschappelijk risico draagt van een gevaarlijk object.

W.H. van Boom

---

<sup>16</sup> In art. 1 Spoorwegwet 1875 / art. 5 Locaalspoor- en Tramwegwet 1900 is weliswaar een schuldaansprakelijkheid met omkering van bewijslast opgenomen, maar deze betreft alleen inzittenden. Vgl. over de bepalingen E.F.D. Engelhard, G.E. van Maanen, *Aansprakelijkheid voor verkeersongevallen*, Nijmegen: AAe Libri 1998, blz. 12-13. Een vergelijkbaar, maar mogelijk iets strenger contractueel regime geldt overigens voor wat betreft openbaar vervoer op grond van art. 8:100 BW e.v.

<sup>17</sup> Dit lijkt in Duitsland wel te zijn gebeurd, waar sinds 1871 een *Gefährdungshaftung* bestaat voor letsel door aanrijdingen door spoorvoertuigen. Zie thans § 1 Haftpflichtgesetz 1978, en daarover H. Kötz, *Deliktsrecht*, 8e druk Neuwied: Luchterhand 1998, rdnr. 356. Wel moet worden vermeld dat ook hier niet sprake is van een absolute aansprakelijkheid, want de *Gefährdungshaftung* vervalt indien sprake is van 'höhere Gewalt' (overmacht), en ook wanneer het spoorvoertuig zich op de openbare weg bevindt en het ongeval te wijten is aan een 'unabwendbaren Ereignis', zoals een onvoorzienbare fout van de aangereden persoon. Zie W. Fikentscher, *Schuldrecht*, 9e druk Berlijn: DeGruyter 1997, rdnr. 1321. Per saldo gaat 'onze' schuldaansprakelijkheid, gecombineerd met de 50% regel (en misschien dus ook de 100% regel bij kinderen), misschien dus nog verder.