



Universiteit  
Leiden

Rechtsgeleerdheid

# Zorgen voor de sporen

*Een onderzoek naar de reikwijdte en grondslag van de  
privaatrechtelijke, buitencontractuele zorgplicht van de  
Nederlandse spoorwegbeheerder voor de  
spoorweginfrastructuur ten behoeve van  
spoorwegondernemingen en weggebruikers op overwegen*

Q.P.R. (Quirijn) Mohr

1825704

Master Civiel Recht (LL.M)

Overheid en Onrechtmatigheid

Juni 2021

Begeleider: Prof. Mr. A.G. Castermans

Aantal woorden: **13419** excl. voetnoten

Beoordeling: 8,0

## Inhoudsopgave

1.	Inleiding .....	3
2.	Juridisch kader.....	7
2.1.	Inleiding .....	7
2.2.	Onrechtmatigheid.....	7
2.2.1.	Van bedrijfsgeheimen tot kelderluiken.....	7
2.2.2.	Opstalaansprakelijkheid.....	8
2.2.3.	Overheidsaansprakelijkheid.....	10
2.3.	Zorgplichten.....	11
2.4.	Ter illustratie: de zorgplicht van de wegbeheerder.....	14
2.4.1.	Van Wegenwet naar opstalaansprakelijkheid als grondslag.....	14
2.4.2.	De zorgplicht toegepast .....	15
3.	Spoorwegbeheerder.....	18
3.1.	Inleiding .....	18
3.2.	Achtergrond van de spoorwegbeheerder .....	18
3.2.1.	Ontstaan spoorwegbeheerder.....	18
3.2.2.	Relatie met spoorwegondernemingen .....	19
3.3.	Rechters, zorgplichten en spoorweginfrastructuur .....	20
3.4.	Zorgplichten van buitenlandse spoorwegbeheerders .....	24
3.5.	Inkadering en uitwerking zorgplicht.....	27
3.5.1.	Inkadering.....	27
3.5.2.	Uitvoering.....	29
4.	Spoorwegovergangen.....	35
4.1.	Inleiding .....	35
4.2.	Spoorwegovergangen, de juridische status quo.....	35
4.2.1.	Juridisch kader.....	35
4.2.2.	Rechters, zorgplichten en spoorwegovergangen .....	36
4.3.	Zorgplichten voor buitenlandse spoorwegovergangen .....	38
4.4.	Afbakening en concretisering spoorwegovergangen.....	41
4.4.1.	Schade <i>door</i> overwegen.....	41
4.4.2.	Schade <i>op</i> overwegen .....	42
5.	Conclusie.....	47
6.	Literatuur.....	50
7.	Jurisprudentie .....	58

8. Bijlagen ..... 62

## 1. Inleiding

Ondanks dat een wereldwijde pandemie ertoe leidde minder reizigers en goederen over het spoor werden vervoerd sinds maart 2020<sup>1</sup>, is 2021 door de Europese Commissie uitgeroepen tot het Europese Jaar van het Spoor. Volgens de Commissie is het bevorderen van het spoorvervoer een cruciaal onderdeel om haar ambities uit de door haar opgestelde ‘Green Deal’ te verwezenlijken.<sup>2</sup> Een passagierstrein tussen bijvoorbeeld Amsterdam en Parijs is veelal ‘schoner’ dan een vlucht tussen de twee steden en kan één goederentrein tientallen vervuilende vrachtwagens vervangen.<sup>3</sup>

Los van deze voordelen kent het spoorwegvervoer ook een keerzijde. Gedurende dit onderzoek<sup>4</sup>, en zeer kort daarna<sup>5</sup>, zijn in Nederland op spoorwegovergangen zeven dodelijke slachtoffers gevallen en hebben treinen zesmaal niet op tijd voor een rood sein kunnen stoppen.<sup>6</sup> Om dergelijke gebeurtenissen in de toekomst te voorkomen, wordt vaak gekeken naar de hoofdrolspelers op de Nederlandse spoorwegen. Dit zijn spoorwegondernemingen<sup>7</sup> zoals NS Reizigers B.V. en DB Cargo N.V. en de spoorwegbeheerder ProRail B.V., die de wettelijke taak heeft de hoofdspoorweginfrastructuur<sup>8</sup> te onderhouden. In gevallen waarin een van de hoofdrolspelers op het spoor schade heeft geleden, kan deze proberen de schade bij de ander te verhalen, bijvoorbeeld omdat zijn of haar schade is ontstaan door een kapotte wissel of een gebrekkige locomotief. Dergelijke schadevorderingen hebben er meermaals toe geleid dat de spoorwegbeheerder en de betrokken spoorwegonderneming hun geschil hierover in de rechtszaal probeerden te beslechten.

In de rechtszaken waarin een spoorwegonderneming de spoorwegbeheerder aansprak tot vergoeding van de schade, of haar schadeplichtigheid wilde verminderen, werd vaak een beroep gedaan op de publiekrechtelijk opgedragen zorgplicht van de spoorwegbeheerder.

---

<sup>1</sup> Van Gompel, *Spoorpro* 5 januari 2021 en ‘Ruim 6 procent minder goederen over het spoor in 2020’, *CBS* 1 juni 2021.

<sup>2</sup> ‘The journey begins – 2021 is the European Year of Rail!’, *Europese Commissie* 30 december 2020

<sup>3</sup> Van den Bogaart, *OVP* 2 maart 2020 en ‘Spoorgoederenvervoer’, <https://www.prorail.nl/over-oms/wat-doet-prorail/spoorgoederenvervoer>.

<sup>4</sup> Uitgevoerd tussen 21 december 2020 en 1 juni 2021.

<sup>5</sup> ‘Twee doden bij ongeluk op spoorovergang Friesland’, *NOS* 5 juni 2021.

<sup>6</sup> Prestatie Dashboard ProRail, <https://prestaties.prorail.nl/>.

<sup>7</sup> Artikel 1 lid 1 Spoorwet: Iedere onderneming die gebruik maakt of beoogt te maken van de spoorweg.

<sup>8</sup> In Nederland ligt ook lokaal (tram- en metrorails) en bijzonder spoor (voor toeristisch-historische doeleinden of in eigendom van derden). Hierop wordt in dit onderzoek niet ingegaan. Zie onder meer Besluit aanwijzing lokale spoorwegen, Besluit bijzondere spoorwegen en Hagdorn, Sütö & Wedzinga, 2017, p. 105-115.

Gedurende het beheren en aanleggen van de Nederlandse spoorweginfrastructuur moet de beheerder ervoor zorgen dat de spoorweginfrastructuur in goede staat is, geschikt is voor het daarvoor bestemde gebruik, veilig en doelmatig bereden kan worden en passende maatregelen worden genomen voor de veiligheidsrisico's die de spoorweginfrastructuur met zich meebrengt. Ook moet de beheerder de uitvoering van zijn taken voortdurend verbeteren.<sup>9</sup>

De rechters hebben in geschillen tussen de spoorwegbeheerder en spoorwegondernemingen omtrent schades geleden op of door de spoorwegen verschillend geoordeeld over hoe de publiekrechtelijk opgedragen zorgplichten in het privaatrecht moet worden uitgelegd en toegepast.<sup>10</sup> In de Nederlandse literatuur is hiervoor zeer beperkt aandacht geweest.<sup>11</sup> Daarom breng ik dit onderwerp, met uitzondering van de capaciteitsverdeling en verkeersleiding als andere primaire taken van de spoorwegbeheerder<sup>12</sup> en de mogelijke omvorming van de huidige spoorwegbeheerder naar een zelfstandig bestuursorgaan<sup>13</sup>, graag te berde. Vanuit een wetenschappelijk perspectief wordt hier de privaatrechtelijke, buitencontractuele zorgplicht van de spoorwegbeheerder ontleed, geanalyseerd, geconcretiseerd en toegepast.

Dit onderzoek beantwoordt derhalve de vraag hoe ver de privaatrechtelijke, buitencontractuele zorgplicht van de Nederlandse spoorwegbeheerder strekt met betrekking tot het gevaar dat de door hem beheerde spoorweginfrastructuur schade kan toebrengen aan spoorwegondernemingen en aan weggebruikers op overwegen door verwezenlijking van dat gevaar, in het kader van de publiekrechtelijk opgedragen zorgplicht uit de Spoorwegwet en de Beheerconcessie, de wettelijke veiligheidseisen voor de spoorweginfrastructuur en de opstalaansprakelijkheid hiervoor ingevolge de artikelen 8:1661 lid 2 en 6:174 lid 1 Burgerlijk Wetboek (BW).

De methodologie van dit juridisch-normatieve onderzoek richt zich op het analyseren van literatuur, wetgeving en jurisprudentie. Hierbij is allereerst gekeken naar relevante Unierechtelijke regelgeving en nationale wetgeving, jurisprudentie en literatuur omtrent de zorgplicht en aansprakelijkheid van de spoorwegbeheerder, de wegbeheerder en overheden volgens de artikelen 6:162 en 6:174 BW. Ook zijn Duitse en Belgische

---

<sup>9</sup> Artikel 5, 16 en 17 Spoorwegwet en artikel 3 en 4 Beheerconcessie.

<sup>10</sup> Bijvoorbeeld Rb. Utrecht 25 juli 2012, ECLI:NL:RBUTR:2012:BX3544.

<sup>11</sup> Vergelijk Hagdorn, Sütö en Wedzinga 2017, p. 195-200.

<sup>12</sup> Artikel 16 Spoorwegwet.

<sup>13</sup> Wetsvoorstel publiekrechtelijke omvorming ProRail (*Kamerstukken II*, 2019/20-2020/21, 35396).

wetgeving, literatuur en rechtspraak onderzocht voor het rechtsvergelijkende aspect van dit onderzoek. Daarnaast zijn openbare documenten van verschillende Europese spoorwegbeheerders, parlementaire documenten en interne documenten van ProRail gebruikt.

Op basis van deze methodiek wordt allereerst het wettelijk kader van de artikelen 6:162 en 6:174 BW geschetst. Bij de bespreking van dit wettelijke kader wordt specifiek aandacht besteed aan de wisselwerking tussen de risicoaansprakelijkheid en de zorgplicht, die tegenwoordig in beginsel lijkt voort te vloeien uit artikel 6:162 BW, en aan de extra maatstaven ter beoordeling van de opstalaansprakelijkheid van overheidslichamen volgens het *Wilnis*-arrest. Hierbij moet bovendien worden opgemerkt dat de focus hier ligt op de privaatrechtelijke, buitencontractuele zorgplicht zoals voortkomend uit de wettelijke aansprakelijkheidsbepalingen en de toegangsovereenkomst, die in grote mate de relatie tussen de spoorwegbeheerder en de spoorwegonderneming beheerst, niet aan bod komt in dit onderzoek. Ter illustratie van het ontstaan en de uitwerking van een publiekrechtelijk opgedragen zorgplicht als privaatrechtelijke, buitencontractuele zorgplicht, wordt de privaatrechtelijke zorgplicht van de wegbeheerder onderzocht.

Ten tweede wordt op basis van het voorgaande de privaatrechtelijke, buitencontractuele zorgplicht van de spoorwegbeheerder onderzocht. Na een kortstondige feitelijke beschouwing van de achtergrond van de spoorwegbeheerder wordt de jurisprudentie over de toepassing van de publiekrechtelijk opgedragen zorgplicht in het privaatrecht behandeld. Vervolgens wordt een functionele rechtsvergelijking uitgevoerd. Deze rechtsvergelijking beoogt aan de Duitse en Belgische rechtsstelsels inspiratie te ontleen om de aanwezige hiaten in het Nederlandse rechtsstelsel in de context van dit onderzoek op te vullen. Ter afronding wordt het huidige Nederlandse wettelijke kader en jurisprudentie gecombineerd met de lessen uit het buitenland om een bijzondere zorgplicht van de Nederlandse spoorwegbeheerder te formuleren en waar mogelijk te concretiseren.

Tot slot wordt de privaatrechtelijke zorgplicht van de spoorwegbeheerder voor spoorwegovergangen jegens spoorwegondernemingen en weggebruikers onderzocht. Dit hoofdstuk beschouwt allereerst de relatie tussen de spoorwegbeheerder en de wegbeheerder ten opzichte van dit infrastructurele kruispunt, dat eveneens onderdeel is

van de hoofdspoorweginfrastructuur.<sup>14</sup> Hierna wordt op basis van dezelfde werkwijze als in het voorgaande hoofdstuk de zorgplicht van de spoorwegbeheerder voor de spoorwegovergang jegens weggebruikers en spoorwegondernemingen geformuleerd en geconcretiseerd.

Voordat dit onderzoek inhoudelijk aanvangt, richt ik graag een woord van dank aan Prof. Mr. A.G. Castermans voor de uitstekende begeleiding, ProRail B.V. en met name Mr. L.C. Makkinga voor het tegenlezen van het scriptieonderzoek en de mogelijkheid feitelijk en onafhankelijk het scriptieonderzoek uit te voeren en Mr. A.W. Hagdorn van NS N.V. voor het tegenlezen van het scriptieonderzoek.

---

<sup>14</sup> Richtlijn 2012/34/EU, Bijlage 1.

## 2. Juridisch kader

### 2.1. Inleiding

Begrippen als ‘zorgvuldigheid’ en ‘risicoaansprakelijkheid’ zullen de gemiddelde civilist bekender voorkomen dan ‘zorgplichten’ en de aansprakelijkheid van de spoorwegbeheerder. Voor een goed begrip van de onderzoeksmaterie schetst dit hoofdstuk een civielrechtelijk juridisch kader voor de bijzondere, privaatrechtelijke zorgplicht van de spoorwegbeheerder.

### 2.2. Onrechtmatigheid

#### 2.2.1. Van bedrijfsgeheimen tot kelderluiken

Ten tijde van artikel 1401 BW (oud) was de maatschappelijke betamelijkheid, die tegenwoordig gecodificeerd is in artikel 6:162 BW, geen wettelijke onrechtmatigheidscategorie. In 1919 bracht de Hoge Raad hier verandering in met het *Lindenbaum/Cohen*-arrest. In dit arrest werd geoordeeld dat het ontlokken van bedrijfsgeheimen, door een werknemer van de concurrent over te nemen, in beginsel niet in strijd is met artikel 1401 BW (oud). Echter, omdat hiermee wordt gehandeld in strijd met de zorgvuldigheid zoals in het maatschappelijk verkeer betaamt, heeft de Hoge Raad alsnog geaccepteerd dat sprake is van een onrechtmatige daad.<sup>15</sup>

Deze buitenwettelijke onrechtmatigheidscategorie werd in de decennia erna doorontwikkeld tot een zorgvuldigheidsnorm waarbij men in beginsel zorg moest betrachten voor andermans belangen, op straffe van aansprakelijkheid. Onderdeel hiervan is het *Kelderluik*-arrest, waarin de Hoge Raad de gevaarstelling binnen het bereik van de zorgvuldigheidscategorie schaarde. De gevaarstelling kenmerkt zich door het ontstaan van schade als gevolg van het betrachten van onvoldoende zorg voor het voorkomen van een gevaar of van de schade als gevolg daarvan.<sup>16</sup> Of hiervan sprake is, wordt getoetst aan de *Kelderluik*-criteria.<sup>17</sup> Deze arresten leidden tot een ‘zwakke’ plicht om in concrete omstandigheden zorgvuldigheid in acht te nemen ten behoeve van een bepaald persoon of object.<sup>18</sup> Deze plicht kan volgens het *Struikelende broodbezorger*-arrest omslaan in een ‘actieve plicht’ voor een persoon om te waarschuwen of voorzorgsmaatregelen te

---

<sup>15</sup> HR 31 januari 1919, ECLI:NL:HR:1919:AG1776, *NJ* 1919/161, m.nt. Molengraaff (*Lindenbaum/Cohen*).

<sup>16</sup> K.J.O. Jansen, in: *GS Onrechtmatige daad*, art. 6:162 BW, aant. 6.3.1.

<sup>17</sup> HR 5 november 1965, ECLI:NL:HR:1965:AB7079, *NJ* 1966/136 m.nt. G.J. Scholten (*Kelderluik*).

<sup>18</sup> Tjong Tjin Tai 2006, p. 141-142.



nemen voor waargenomen gevaren, indien deze persoon een speciale relatie heeft met het slachtoffer of de plaats waar de gevaarssituatie zich voordoet.<sup>19</sup>

Bij de invoering van het nieuwe Burgerlijk Wetboek in 1992 werd, naast het inbreuk maken op een recht en het handelen of nalaten in strijd met een wettelijke plicht, de ‘strijd met hetgeen volgens ongeschreven recht in het maatschappelijk verkeer betaamt’ in artikel 6:162 lid 2 BW opgenomen.<sup>20</sup> Deze nieuwe onrechtmatigheidscategorie vormt een vangnetbepaling voor onrechtmatige handelingen die niet onder een andere onrechtmatigheidscategorie van lid 2 valt. De rechter moet hierbij per concreet geval nagaan of een geschreven of ongeschreven norm bestaat die geschonden is en de belangen van de gelaedeerde en de laedens afwegen. Voorts houdt de rechter rekening met de bestaande verkeers- en veiligheidsnormen, kennis en ervaring van beide partijen, de concrete omstandigheden van het geval en, indien sprake is van gevaarzetting, de *Kelderluik*-criteria.<sup>21</sup>

### **2.2.2. Opstalaansprakelijkheid**

Ook werd in 1992 de huidige afdeling 6.3.2 BW met risicoaansprakelijkheden voor bepaalde objecten of personen, zoals voor opstallen als de spoorweginfrastructuur<sup>22</sup>, geïntroduceerd. Deze aansprakelijkheidsgronden zijn gebaseerd op de speciale relatie die bepaalde actoren hebben met een specifiek persoon, zoals een kind, of object, zoals een opstal. Potentieel gelaedeerden kunnen ten opzichte van die specifieke personen of objecten niet hun eigen belangen waarborgen, terwijl de actoren die een speciale relatie daarmee hebben wel de belangen van potentieel gelaedeerden kunnen behartigen, bijvoorbeeld door hun dier in bedwang te houden of hun opstal te onderhouden. De potentieel gelaedeerden zijn zodoende afhankelijk van de actoren die een speciale relatie met de mogelijk gevaarlijke personen of objecten hebben.<sup>23</sup>

Zo is een opstalbezitter aansprakelijk volgens artikel 6:174 BW, indien de opstal niet voldoet aan de eisen die men in de gegeven omstandigheden eraan mag stellen, hiermee een gevaar voor anderen oplevert en door de verwezenlijking van dat gevaar schade

---

<sup>19</sup> HR 22 november 1974, ECLI:NL:HR:1974:AC5503, *NJ* 1975/149, m.nt. G.J. Scholten (*Struikelende broodbezorger*).

<sup>20</sup> Tjong Tjin Tai 2006, p. 96.

<sup>21</sup> K.J.O. Jansen, in: *GS Onrechtmatige daad*, art. 6:162 BW, aant. 6.1.4; Asser/Sieburgh 6-IV 2020/57, 74-75 en Tjong Tjin Tai, *RMTthemis*, 2019/1, p. 1.

<sup>22</sup> Artikel 8:1661 lid 2 jo. 8:3b sub b jo. 6:174 lid 1 BW.

<sup>23</sup> HR 22 november 1974, ECLI:NL:HR:1974:AC5503, *NJ* 1975/149, m.nt. G.J. Scholten (*Struikelende broodbezorger*) en Tjong Tjin Tai 2006, p. 99-100 en 146-147.

veroorzaakt. De ratio achter deze bepaling ziet, naast het waarborgen van de belangen van derden die daarvoor afhankelijk zijn van de actoren die een speciale relatie met een specifiek persoon of object hebben, op het verbeteren van de bewijspositie van de gelaedeerde. De lange levensduur van opstallen bemoeilijkt de zoektocht naar het schadeveroorzakende gebrek en de daarvoor verantwoordelijke persoon. Hierdoor moet de bezitter ook de gevolgen dragen van het wettelijke vermoeden dat hij bekend is met het bijzondere gevaar dat zijn opstal meebrengt en dat hij deze gevaarlijke toestand in stand houdt op het moment dat dit gevaar zich verwezenlijkt. De bezitter kan deze hypothese ontkrachten door aan te tonen dat hij het gevaar op het moment van verwezenlijking niet kende en dus geen voorzorgsmaatregelen had kunnen nemen. Ook kan de opstalbezitter zich relatief eenvoudig verzekeren tegen de schade die hieruit voortvloeit.<sup>24</sup>

Of een opstal voldoet aan de eisen die men in de gegeven omstandigheden eraan mag stellen, wordt tegenwoordig vastgesteld aan de hand van het *Wilnis*-arrest. In deze zaak stelde een gemeente een hoogheemraadschap aansprakelijk voor de schade aan een woonwijk nadat een veendijk na een periode van droogte was verschoven. De Hoge Raad stelt voorop dat de ‘eisen’ uit artikel 6:174 BW zien op veiligheidseisen, waarbij het voldoen aan relevante veiligheidsvoorschriften niet doorslaggevend is.<sup>25</sup> Ook moet hierbij worden gelet op de naar objectieve maatstaven te beantwoorden vraag of de opstal, met het oog op het voorkomen van gevaar voor personen en zaken, deugdelijk is. Hierbij moeten de zorgvuldigheidsnormen, de aard, functie en fysieke toestand van de opstal op het moment van de verwezenlijking van het gevaar, de stand van de techniek, het te verwachten gebruik, de kans op de verwezenlijking van het gevaar en de mogelijkheid om veiligheidsmaatregelen te nemen en de bezwaarlijkheid daarvan, worden meegewogen. Bovendien oordeelde de Hoge Raad dat aansprakelijkheid voor een gevaar dat niet bekend was bij de bezitter en naar de stand der techniek op het moment van het schadeveroorzakende voorval ook niet bekend kon zijn, niet voor rekening van de opstalbezitter komt.<sup>26</sup>

---

<sup>24</sup> T.M. Parl. Gesch. BW Boek 6, p. 752-755 (nr. 2); Hoekzema & Oldenhuis, *RMThemis*, 2019/1, p. 34-35; Asser/Sieburgh 6-IV 2020/237 en Oldenhuis, in: *GS Onrechtmatige daad*, art. 6:174 BW, aant. 2.2, 2.5 en 10.2.3.

<sup>25</sup> Vergelijk HR 20 oktober 2000, ECLI:NL:HR:2000:AA7686, *NJ* 2000/700 (*Foekens/Naim*).

<sup>26</sup> HR 17 december 2010, ECLI:NL:HR:2010:BN6236, *NJ* 2012/155, m.nt. T. Hartlief (*Wilnis*), r.o. 4.4.3-4.4.6 en Concl. A-G Spier, ECLI:NL:PHR:2010:BN6236, bij: HR 17 december 2010, *NJ* 2012/155, m.nt. T. Hartlief (*Wilnis*), par. 6.17.1 en 6.30.4.

### 2.2.3. Overheidsaansprakelijkheid

Het *Wilnis*-arrest wekte ook belangstelling met de overweging dat rechters bij de toetsing van artikel 6:174 lid 1 BW rekening moeten houden met de beleidsvrijheid en beschikbare financiële middelen die het overheidslichaam als opstalbezitter had met betrekking tot de schadeveroorzakende opstal.<sup>27</sup> In het *Paalrot*- en *Reaal/Deventer*-arrest over gebrekkige gemeentelijke rioleringen en een gebrekkige weg oordeelde de Hoge Raad dat overheidslichamen die zich beroepen op deze twee handvatten, zo goed mogelijk moeten onderbouwen hoe van de beleidsvrijheid gebruik is gemaakt en welke financiële keuzes zijn gemaakt.<sup>28</sup>

Tegen het meewegen van de beleidsvrijheid en de financiële middelen van overheidslichamen kan vanuit de internationale literatuur worden betoogd dat de overheid hiermee niet geprikkeld wordt om waakzaam te zijn voor eventuele aansprakelijkheid. Ook doet deze speciale behandeling van de overheid geen recht aan de verantwoordelijkheden en bijbehorende machten en bevoegdheden die zij toebedeeld heeft gekregen en het feit dat de overheid in beginsel beter verhaal biedt voor gelaedeerden dan private partijen, mede omdat de overheid makkelijker haar kosten kan spreiden.<sup>29</sup>

Deze argumenten lijken onvoldoende gewicht in de schaal te leggen om het Nederlandse rechtsstelsel ertoe te bewegen in mindere mate rekening te houden met het feit dat overheidslichamen een publieke taak uitvoeren, de uitvoering hiervan bekostigen met belastinggeld en dat eventuele schadevergoedingen indirect door de belastingbetaler worden vergoed.<sup>30</sup> Op basis van deze speciale behandeling van de overheid moet de rechter vol toetsen op welke wijze de overheid zorgvuldigheid heeft betracht bij de uitoefening van de toebedeelde taak of bevoegdheid, in het kader van de omstandigheden gedurende de uitoefening hiervan.

Wel dient de rechter hierbij rekening te houden met de mate van beleidsvrijheid die het lichaam toebedeeld heeft gekregen. Hoe groter de beleidsvrijheid van het lichaam is, des

---

<sup>27</sup> HR 17 december 2010, ECLI:NL:HR:2010:BN6236, *NJ* 2012/155, m.nt. T. Hartlief (*Wilnis*), r.o. 4.4.3.

<sup>28</sup> HR 30 november 2012, ECLI:NL:HR:2012:BX7487, *RAV* 2012/31 (*Paalrot*), r.o. 4.1-4.6 en HR 4 april 2014, ECLI:NL:HR:2014:831, *RAV* 2014/64 (*Reaal/Deventer*), r.o. 3.6.1-3.8.

<sup>29</sup> Oliphant 2020, p. 860-863.

<sup>30</sup> N.v.W. Parl. Gesch. NBW, Boek 6 (Inv. 3, 5 en 6), p. 1394; Asser/Sieburgh 6-IV 2020/340-344 en 353; Concl. A-G Spier, ECLI:NL:PHR:2012:BX7487, bij: HR 30 november 2012, *RAV* 2013/31 (*Paalrot*), par. 3.6-3.8 en Engelhard, *NTBR*, 2018/8, p. 232-234.

te meer vrijheid het heeft om invulling te geven aan de toebedeelde taak. De rechter heeft hierdoor minder ruimte om te toetsen of de taak anders kon worden ingevuld en of voldoende zorgvuldigheid is betracht door het lichaam. Hetzelfde geldt vice versa bij een minder ruime beleidsvrijheid, waardoor de rechter meer ruimte krijgt om de invulling van de toebedeelde taak te toetsen.<sup>31</sup>

Door het meewegen van de beleidsvrijheid *en* de financiële middelen stelt de Hoge Raad een draagkrachtverweer ter beschikking aan de overheidslichamen.<sup>32</sup> In beginsel is dit niet onterecht, daar overheidslichamen schadevergoedingen financieren met inkomsten uit belastingen en hiermee indirect de belastingbetaler laat opdraaien voor haar kosten. Wel doet dat de huidige formulering vermoeden dat de beleidsvrijheid en de financiële middelen twee aparte verweren bieden. Dit is echter niet het geval. De financiële mogelijkheden en beleidsvrijheid scheiden doet afbreuk aan het feit dat het maken en uitvoeren van beleid niet zonder de financiële mogelijkheden kan worden gezien. De overheid is immers, in tegenstelling tot ondernemingen, gebonden aan beperkte budgetten die het niet zelfstandig kan vergroten door bijvoorbeeld de winstgevendheid te vergroten. Tevens zou het los zien van beide onderdelen de mogelijkheid openen voor een losstaand draagkracht verweer, terwijl juist de beleidsvrijheid karakteristiek is voor de overheid binnen het aansprakelijkheidsrecht. Bij het gebruik van dit verweer door een overheidslichaam in het kader van artikel 6:174 BW moeten de beleidsvrijheid en financiële middelen dus in samenhang worden gezien.

### **2.3. Zorgplichten**

Naar algemeen spraakgebruik is ‘zorgen’ het toezien en moeite doen dat iets gebeurt of onderhouden wordt voor een bepaald doel. Een persoon besteedt hiermee een mate van aandacht of zorgzaamheid voor iets of iemand.<sup>33</sup> In het Nederlandse privaatrecht heeft het begrip ‘zorgen’ een eigen betekenis gekregen.<sup>34</sup> Het handelen in strijd met de zorgvuldigheid die iemand jegens een derde moet betrachten, kan, zoals hiervoor is gebleken<sup>35</sup>, een onrechtmatige daad opleveren op grond van artikel 6:162 BW. Op eenieder die zich in het maatschappelijke verkeer beweegt kan zodoende jegens een

---

<sup>31</sup> HR 9 november 2001, ECLI:NL:HR:2001:AD5302, NJ 2002, 446, m.nt. C.H.J. Brunner (*Van den Berg/Waterschap De oude Rijnstromen*), r.o. 3.5.3 en Hartlief, in: *Coulant compenseren?* 2012/10.10.

<sup>32</sup> Hartlief, in: *Coulant compenseren?* 2012/10.11 en K.J.O. Jansen, in: *GS Onrechtmatige daad*, art. 6:162 BW, aant. 6.6.4.3-6.4.4.6.

<sup>33</sup> Vergelijk de definitie van ‘zorg’ en ‘zorgen’ in de Van Dale.

<sup>34</sup> Tjong Tjin Tai 2006, p. 139-155 en 280-285.

<sup>35</sup> Zie par. 2.2.1.

derde, die van een ander afhankelijk is om rekening te houden met zijn belangen, een ‘zwakke’ of algemene ‘*plicht tot handelen of nalaten ten behoeve van één of meer concrete belangen van een persoon of object*’<sup>36</sup> ontstaan.<sup>37</sup>

Deze algemene zorgplicht kan, volgens het *Struikelende broodbezorger*-arrest, omslaan in een bijzondere zorgplicht.

Hiermee wordt de persoon die per ongeluk een kelderluik open laat staan onderscheiden van de eigenaar van een woning bekleed met dakpannen, die tijdens een stevige storm een onbekende voorbijganger kunnen verwonden en dus schade toebrengen. Tussen de eigenaar van de woning en de onbekende voorbijgangers bestaat een zekere duurzamere relatie op basis van afhankelijkheid van de zorgontvanger – de onbekende voorbijgangers, waarbij de zorgverlener met meerdere handelingen actief moet zorgen voor de belangen van de zorgontvanger.<sup>38</sup> Het is vervolgens aan de zorgverlener om gedurende deze relatie zorg te dragen voor het behartigen en beschermen van de belangen van de zorgontvanger door de speciale positie die hij inneemt ten opzichte van de zorgontvanger. De zorgverlener geeft hier uitvoering aan door concrete zorgverplichtingen, die een concreet doen of laten inhouden ten behoeve van de te behartigen belangen, op basis van de omstandigheden van het geval. Hiermee ontstaat ‘*een plicht tot zorg*’ voor de woning en ‘*een verplichting uit zorg*’ om de dakpannen goed te bevestigen.<sup>39</sup>

De regel uit het *Struikelende broodbezorger*-arrest, dat een persoon door zijn speciale relatie met een gevaarlijk object of persoon een plicht heeft om derden voor gevaren hiervan te waarschuwen en voor verwezenlijking van de gevaren te behoeden, is vervaagd door de introductie van risicoaansprakelijkheden en de incorporatie van de zorgvuldigheid in artikel 6:162 lid 2 BW.

Enerzijds wordt betoogd dat voor de zorgplicht van de opstalbezitter een tussenstap naar artikel 6:162 BW moet worden gezet, aangezien het betrachten van zorgvuldigheid niet ziet op de vraag of een opstal volgens artikel 6:174 lid 1 BW gebrekkig is.<sup>40</sup> Anderzijds onderschrijft het *Wilnis*-arrest dat de zorgvuldigheidsnormen en het gedrag van de bezitter een onderdeel zijn van de toets van artikel 6:174 BW. Een tussenstap naar artikel

---

<sup>36</sup> Tjong Tjin Tai 2006, p. 97.

<sup>37</sup> K.J.O. Jansen, in: *GS Onrechtmatige daad*, art. 6:162 BW, aant. 6.1.14; Hartlief 2002, p.182-194; Van Ommeren 2011, p. 28-29 en Hartlief, *RMThemis*, 2019/1, p. 20-21.

<sup>38</sup> HR 22 november 1974, ECLI:NL:HR:1974:AC5503, *NJ* 1975/149, m.nt. G.J. Scholten (*Struikelende broodbezorger*).

<sup>39</sup> Tjong Tjin Tai 2006, p. 59-61 en 94-98.

<sup>40</sup> Van der Veen, *AB* 2004/47, par. 3 en Asser/Sieburgh 6-IV 2019/123.

6:162 BW zet het gedrag daarentegen op de voorgrond.<sup>41</sup> Bovendien doet de tussenstap afbreuk aan het doel van de wetgever om met artikel 6:174 BW een zelfstandige aansprakelijkheidsgrond te vestigen en aan het voorop stellen van de relatie tussen de bezitter en zijn opstal, in plaats van de bezitter als dader. Daarnaast verzwaart de incorporatie van de toerekening van artikel 6:162 BW de bewijspositie van de gelaedeerde die zich beroept op artikel 6:174 BW, terwijl de opstalaansprakelijkheid juist diens bewijspositie poogt te verbeteren.<sup>42</sup>

Een dergelijke bijzondere zorgplicht uit hoofde van artikel 6:174 BW kan ingevuld worden door een publiekrechtelijk opgedragen zorgplicht voor een bepaalde opstal. In beginsel beogen publiekrechtelijk opgedragen zorgplichten geen privaatrechtelijke gevolgen te hebben. De wetgever wil met de vaststelling van een publiekrechtelijk opgedragen zorgplicht een norm bepalen zonder in detail voor te schrijven hoe aan die norm moet worden voldaan.<sup>43</sup> Deze publiekrechtelijk opgedragen zorgplicht kan vervolgens als zorgvuldigheidsnorm worden toegepast bij de privaatrechtelijke vraag of een opstal volgens artikel 6:174 lid 1 BW voldoet aan de eisen die men in de gegeven omstandigheden eraan mocht stellen.<sup>44</sup> Hierbij kan de publiekrechtelijk opgedragen zorgplicht worden ‘vertaald’ in een privaatrechtelijke norm en voor de toetsing van artikel 6:174 lid 1 BW gebruikt worden. Dit is onder meer gedaan voor waterstaatswerken<sup>45</sup> en wegbeheerders<sup>46</sup>.

Of de opstalbezitter vervolgens voldoet aan zijn privaatrechtelijke zorgplicht, hangt tot slot af van de vraag hoe de toetsing van de *Wilnis*-gezichtspunten in de concrete omstandigheden van het geval uitpakt. Ook is hierbij van belang of sprake is van een overheidslichaam dat de opstal bezit, aangezien de rechter in dat geval mogelijk rekening moet houden met de beleidsvrijheid en de bijbehorende financiële middelen.

---

<sup>41</sup> Hartlief, noot bij: HR 17 december 2010, ECLI:NL:HR:2010:BN6236, *NJ* 2012/155, (*Wilnis*), par. 7-8

<sup>42</sup> M.v.A. II, *Parl. Gesch. BW Boek 6*, p. 627; K.J.O. Jansen, in: *GS Onrechtmatige daad*, art. 6:162 BW, aant. 8.5.2; Tjong Tjin Tai, *RMThemis*, 2019/1, p. 5 en Hoekzema & Oldenhuis, *RMThemis*, 2019/1, p. 37.

<sup>43</sup> Van Ommeren 2011, p. 32-43 en Asser/Hartkamp 3-I 2019/156-157.

<sup>44</sup> Hoekzema & Oldenhuis, *RMThemis*, 2019/1, p. 35 en HR 17 december 2010, ECLI:NL:HR:2010:BN6236, *NJ* 2012/155, m.nt. T. Hartlief (*Wilnis*), r.o. 4.4.3.

<sup>45</sup> HR 9 oktober 1981, ECLI:NL:HR:1981:AG4240, *NJ* 1982/332. m.nt. C.J.H. Brunner (*Bargerbeeksesloot*) en artikel 8.1 Waterwet.

<sup>46</sup> HR 20 maart 1992, ECLI:NL:HR:1992:ZC0549, *NJ* 1993/547, m.nt. C.J.H. Brunner (*Bussluis*) en artikelen 15-18 Wegenwet.

## 2.4 Ter illustratie: de zorgplicht van de wegbeheerder

### 2.4.1 Van Wegenwet naar opstalaansprakelijkheid als grondslag

Een interessant voorbeeld van de wisselwerking tussen een publiekrechtelijk opgelegde zorgplicht en het privaatrecht op het gebied van opstallen, is de privaatrechtelijke zorgplicht van de wegbeheerder. Al sinds 1942 bestaat voor de wegbeheerder een privaatrechtelijke zorgplicht voor de door hem beheerde weg ten behoeve van de weggebruikers, die na het *Wilnis*-arrest nog steeds geldt. Deze privaatrechtelijke zorgplicht vloeit voort uit de in 1930 in werking getreden Wegenwet. In de artikelen 15 tot en met 18 Wegenwet is voor gemeenten, waterschappen, provincies en de staat als wegbeheerders een plicht opgenomen om ervoor te zorgen dat de door hen beheerde wegen in goede staat verkeren. In 1942 ‘vertaalde’ de Hoge Raad deze publiekrechtelijk opgedragen zorgplicht in een privaatrechtelijke zorgplicht in het *Ferwerderadeel*-arrest. Onder het regime van artikel 1401 BW (oud) oordeelde de Hoge Raad dat op de gemeente jegens een motorrijder, die met zijn wiel in een inzinking in de weg belandde en schade leed, de verplichting rustte om ervoor te waken dat de toestand van het wegdek de veiligheid van personen en goederen van de normaal omzichtige weggebruiker niet in gevaar brengt. Voldoet de wegbeheerder niet aan deze zorgplicht, dan pleegt de wegbeheerder een onrechtmatige daad jegens de gelaedeerde.<sup>47</sup>

Vijftig jaar later bevestigde de Hoge Raad in het *Bussluis*-arrest de regel uit het *Ferwerderadeel*-arrest. In deze zaak negeerde de chauffeur van een taxibusje het inrijverbodsbord bij een speciale bussluis, waardoor het taxibusje in een kuil reed en hierdoor ‘total loss’ werd verklaard. De Hoge Raad herhaalde het *Ferwerderadeel*-arrest en stelde voorop dat in het algemeen op de wegbeheerder de plicht rust om de weg in goede staat te laten verkeren en dat de toestand van de weg de veiligheid van personen en zaken niet in gevaar mag brengen. Indien de inrichting van een weg een specifiek gevaar oplevert, moet de wegbeheerder ervoor zorgen dat de veiligheid van personen en zaken voldoende wordt gewaarborgd.<sup>48</sup>

In datzelfde jaar trad het nieuwe Burgerlijk Wetboek in werking, waarmee ook de risicoaansprakelijkheden werden geïntroduceerd. De invoering van artikel 6:174 lid 2 BW leidde ertoe dat de wegbeheerder niet als bezitter, de wegbeheerder is immers niet

---

<sup>47</sup> HR 9 januari 1942, ECLI:NL:HR:1942:124, NJ 1942/295 (*Ferwerderadeel*).

<sup>48</sup> HR 20 maart 1992, ECLI:NL:HR:1992:ZC0549, NJ 1993/547, m.nt. C.J.H. Brunner (*Bussluis*), r.o. 3.3.

altijd eigenaar van de grond onder de weg<sup>49</sup>, maar als beheerder van de openbare wegen aansprakelijk kan zijn voor gebrekkige wegen op grond van artikel 6:174 lid 1 BW. Bovendien benadrukt het tweede lid de inspanningsverplichting die op de wegbeheerder rust om ervoor te zorgen dat de weg in goede staat verkeert.<sup>50</sup>

Het *Gemeente Scheemda/Olsder*-arrest was het eerste arrest waarin de privaatrechtelijke zorgplicht uit het *Bussluis*-arrest impliciet ter sprake kwam bij de toepassing van artikel 6:174 lid 2 BW. In dit arrest stelde een fietser, die na een val struikelde over een betonrand langs de weg, de wegbeheerder aansprakelijk voor het betrachten van onvoldoende zorg voor een veilige weg. Volgens de Hoge Raad gebruikte het hof in deze zaak terecht als maatstaf dat de wegbeheerder volgens artikel 6:174 BW ervoor moet zorgen dat de weg wordt ingericht en onderhouden zonder een gevaar op te leveren voor weggebruikers, die niet steeds voorzichtig en oplettend zijn.<sup>51</sup>

De koppeling tussen het *Bussluis*-arrest en artikel 6:174 BW werd door de Hoge Raad in het *Stroomkabel*-arrest expliciet bevestigd. In deze zaak sprak de eiser de wegbeheerder aan omdat hij over een stroomkabel struikelde die tijdens een markt op de weg lag. Bij de beoordeling van de klacht werd voorop gesteld dat volgens het *Bussluis*-arrest op de wegbeheerder de plicht rust ervoor te zorgen dat de toestand van de weg de veiligheid van personen en zaken niet in gevaar brengt. Vervolgens stelt de Hoge Raad dat deze verplichting in artikel 6:174 lid 1 en 2 BW is verwoord als een risicoaansprakelijkheid. Hiermee bevestigt de Hoge Raad niet alleen de privaatrechtelijke zorgplicht die sinds het *Ferwerderadeel*-arrest voor de wegbeheerder geldt, maar ook dat deze zorgplicht niet voortvloeit uit artikel 6:162 BW, maar uit artikel 6:174 BW.<sup>52</sup>

## 2.4.2 De zorgplicht toegepast

Voor de wegbeheerder bestaat dus een plicht *tot* zorg voor de door hem beheerde wegen ten behoeve van de weggebruikers.<sup>53</sup> Of de wegbeheerder vervolgens aansprakelijk is omdat hij met de uitoefening van zijn onderhoudstaken niet voldoet aan zijn

---

<sup>49</sup> Zie bijvoorbeeld artikel 4 Wegenwet; Rb. Noord-Holland 13 maart 2015, ECLI:NL:RBNHO:2015:1972, r.o. 9-15 en ABRvS 19 november 2014, ECLI:NL:RVS:2014:4169, *Gst.* 2015/20 m.nt. A.H.J. Hofman, r.o. 2.2.

<sup>50</sup> Artikelen 15-18 Wegenwet; T.M. Parl. Gesch. NBW, Boek 6, p. 755 en 758; M.v.A. Parl. Gesch. NBW, Boek 6, p. 759 en Oldenhuis, in: *GS Onrechtmatige daad*, art. 6:174 BW, aant. 4.1 en 8.1.

<sup>51</sup> HR 17 november 2000, ECLI:NL:HR:2000:AA8364, *NJ* 2001/10 (*Gemeente Scheemda/Olsder*), r.o. 3.4.2.

<sup>52</sup> HR 7 oktober 2016, ECLI:NL:HR:2016:2283, *NJ* 2017/73, m.nt. J. Spier (*Stroomkabel*), par 3.5.2.

<sup>53</sup> Vergelijk par. 2.3.



privaatrechtelijke zorgplicht, hangt volgens het *Stroomkabel*-arrest af van de gezichtspunten uit het *Wilnis*-arrest.<sup>54</sup>

Om de gezichtspunten uit het *Wilnis*-arrest in dit kader toe te passen, moet de schadeveroorzakende zaak volgens artikel 6:174 lid 1 en lid 6 BW de weg zelf of een voorwerp betreffen dat ter inrichting van de verkeersbaan wordt gebruikt. Dit betekent dat bijvoorbeeld stroomkabels niet hiertoe behoren. Of de wegbeheerder voor de schade als gevolg van de aanwezigheid van voorwerpen die geen onderdeel zijn van de weginrichting aansprakelijk is, hangt af van de ‘algemene zorgplicht’ uit artikel 6:162 BW die de wegbeheerder verplicht ervoor te zorgen dat de toestand van de weg de veiligheid van personen en zaken niet in gevaar brengt.<sup>55</sup>

Een van de gezichtspunten uit het *Wilnis*-arrest betreft de veiligheidsvoorschriften die gelden voor een opstal. In het *Deventer/Reaal*-arrest werd de wegbeheerder verweten dat een spleet in het wegdek dit gebrekkig maakte, nu de eiser tijdens een uitwijkmanoeuvre met zijn fietswiel in die spleet terecht kwam en viel. De Hoge Raad oordeelde hier onder meer dat de rechter ter beantwoording van de vraag of sprake is van een gebrek de CROW-richtlijnen mag gebruiken. Deze richtlijnen, die geen wettelijke of dwingende aard hebben, geven technische handvatten voor de eisen waaraan een openbare weg moet voldoen. Uit de feitenrechtspraak blijkt dat rechters regelmatig van deze richtlijnen gebruik maken om te bepalen hoe ernstig een gebrek is.<sup>56</sup> Desalniettemin leidt het voldoen hieraan niet automatisch tot de conclusie dat de wegbeheerder aan zijn bijzondere zorgplicht heeft voldaan.<sup>57</sup>

Een ander gezichtspunt uit het *Wilnis*-arrest is het te verwachten gebruik van de wegen. Deze maatstaf werd al ruim voor het *Wilnis*-arrest toegepast in zaken over de privaatrechtelijke zorgplicht van de wegbeheerder, aangezien de Hoge Raad reeds in het *Ferwerderadeel*-arrest uitging van een ‘normaal omzichtige bestuurder’. Deze maatstaf kwam enkele decennia later terug in een ander arrest van de Hoge Raad, waarin een bestuurder met een te hoge snelheid door een plas reed en hierdoor van de weg raakte. De

---

<sup>54</sup> Zie par. 2.2.2.

<sup>55</sup> HR 7 oktober 2016, ECLI:NL:HR:2016:2283, NJ 2017/73, m.nt. J. Spier (*Stroomkabel*), par. 3.5.2-3.5.4 en Rb. Oost-Brabant 14 oktober 2020, ECLI:NL:RBOBR:2020:4978, r.o. 4.1.2.

<sup>56</sup> Hof Den Haag 13 oktober 2020, ECLI:NL:GHDHA:2020:1887, r.o. 8; Rb. Oost-Brabant 14 oktober 2020, ECLI:NL:RBOBR:2020:4978 en Rb. Limburg 21 april 2021, ECLI:NL:RBLIM:2021:4160. Vergelijk Novakovksi, *O&A*, 2006/49, p. 2; Tjong Tjin Tai 2006, p. 70-74 en Van Dam 2013, p. 22.

<sup>57</sup> HR 20 oktober 2000, ECLI:NL:HR:2000:AA7686, NJ 2000/700 (*Foekens/Naim*) en Oskam & Overes, *Verkeersrecht* 2015/60, p. 214-220.

wegbeheerder hoefde bij de uitoefening van zijn taak geen rekening te houden met dergelijke weggebruikers, omdat de weggebruiker hier zijn schade had kunnen voorkomen door ‘normale omzichtigheid’ te betrachten.<sup>58</sup> In het *Bussluis*-arrest introduceerde de Hoge Raad een algemenere regel door te stellen dat de wegbeheerder bij het uitvoeren zijn zorgplicht moet onthouden dat niet alle verkeersdeelnemers voorzichtig en oplettend zullen zijn.<sup>59</sup> De ‘niet steeds oplettende en voorzichtige’ weggebruiker werd ook als de te verwachten gebruiker gezien in een arrest dat werd gewezen nadat artikel 6:174 BW in werking trad. Of de wegbeheerder in deze zaak een vrachtwagenchauffeur ervoor had moeten waarschuwen dat een smalle grindweg zou inzakken als hij zijn vrachtwagen hier overheen zou rijden, hing ervan af of de wegbeheerder rekening had moeten houden met het feit dat een weggebruiker met een dergelijk voertuig zich op die weg zou bevinden en of de ‘niet steeds oplettende en voorzichtige’ weggebruiker erop verdacht kon zijn dat de weg ongeschikt en dus niet veilig zou zijn.<sup>60</sup> Ook in recente uitspraken van feitenrechters wordt verwacht dat de wegbeheerder bij de uitvoering van zijn zorgplicht uitgaat van onvoorzichtige en onoplettende weggebruikers.<sup>61</sup>

Een laatste gezichtspunt dat van belang is voor de wegbeheerder, zijn de hem toekomende beleidsvrijheid en de daarbij behorende financiële middelen. De wetgever hield met dit gezichtspunt al rekening bij de totstandkoming van artikel 6:174 BW.<sup>62</sup> Nadat het *Wilnis*-arrest dit gezichtspunt voor overheidslichamen als opstalbezitters in algemene zin introduceerde, is in het *Reaal/Deventer*-arrest dit gezichtspunt ook expliciet voor de wegbeheerder geaccepteerd. Wel moet de wegbeheerder bij een beroep hierop zijn stelling voldoende onderbouwen om de weggebruiker voldoende aanknopingspunten te bieden zodat hij zijn stellingen hiertegen kan motiveren.<sup>63</sup>

---

<sup>58</sup> HR 10 april 1970, ECLI:NL:HR:1970:AC1364, *NJ* 1970/292.

<sup>59</sup> HR 20 maart 1992, ECLI:NL:HR:1992:ZC0549, *NJ* 1993/547, m.nt. C.J.H. Brunner (*Bussluis*), r.o. 3.3.

<sup>60</sup> HR 26 september 2003, ECLI:NL:HR:2003:AI0830, *NJ* 2003/660, r.o. 3.5-3.7.

<sup>61</sup> Rb. Den Haag 26 september 2019, ECLI:NL:RBDHA:2019:10100, r.o. 5.5.1; Rb. Noord-Holland 17 april 2019, ECLI:NL:RBNHO:2019:3062 en Rb. Oost-Brabant 24 februari 2021, ECLI:NL:RBOBR:2021:892.

<sup>62</sup> T.M. Parl. Gesch. NBW, Boek 6, p. 755 en 758.

<sup>63</sup> HR 4 april 2014, ECLI:NL:HR:2014:831, *Gst.* 2014/86, m.nt. P.C.M. Heinen (*Reaal/Deventer*), r.o. 3.3-3.6; Heinen, *Gst.* 2014/86, par 11 en Schijns, *O&A*, 2012/4, p. 6.

### **3. Spoorwegbeheerder**

#### **3.1 Inleiding**

Nu het algemene juridische kader geschetst is en de bijzondere zorgplicht met het voorbeeld van de wegbeheerder nader is verklaard, kan het onontgonnen gebied van de privaatrechtelijke, buitencontractuele zorgplicht van de spoorwegbeheerder worden bewerkt. Voordat in wordt gegaan op de zorgplicht van de spoorwegbeheerder, wordt in een feitelijk intermezzo de achtergrond van de spoorwegbeheerder en zijn relatie met de spoorwegondernemingen geschetst. Na dit intermezzo wordt de omgang van de Nederlandse civiele rechters met de publiekrechtelijk opgedragen zorgplicht van de spoorwegbeheerder beschreven, waarna een rechtsvergelijking volgt op het gebied van de aansprakelijkheid en de zorgplichten van buitenlandse spoorwegbeheerders voor de spoorweginfrastructuur jegens spoorwegondernemingen. Ter afronding wordt de privaatrechtelijke zorgplicht van de Nederlandse spoorwegbeheerder afgebakend en voor zover mogelijk geconcretiseerd.

#### **3.2 Achtergrond van de spoorwegbeheerder**

##### **3.2.1 Ontstaan spoorwegbeheerder**

In de jaren '90 verplichtte de toenmalige Europese Gemeenschap haar lidstaten om hun monopolistische spoorwegbedrijven, die zowel beheerder als vervoerder waren, op te splitsen. Hiermee moesten private spoorwegondernemingen de kans krijgen om een vrije en onafhankelijk beheerde en verdeelde spoorvervoersmarkt te betreden.<sup>64</sup> In Nederland leidde dit ertoe dat de toenmalige Nederlandse Spoorwegen werden opgesplitst en de huidige staatsdeelneming en spoorwegbeheerder ProRail B.V. in 2005 werd opgericht.

Deze staatsdeelneming is eigendom van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (I&W). Sinds 2015 heeft de staatsdeelneming een beheerconcessie verleend gekregen van de Minister van I&W, aangezien deze Minister de verantwoordelijkheid heeft voor het beheer en de aanleg van hoofdspoorweginfrastructuur en dit uitbesteedt aan een onafhankelijke entiteit.<sup>65</sup> Onderdeel van de Beheerconcessie zijn de in de inleiding genoemde publiekrechtelijk opgedragen zorgplichten. De subsidies die de

---

<sup>64</sup> Vergelijk Sevinga, *NtER*, 2013/7, p. 227-234.

<sup>65</sup> Artikel 5 Spoorwegwet.

spoorwegbeheerder hiervoor krijgt van het Ministerie van I&W vormen het overgrote deel van de totale inkomsten van de spoorwegbeheerder.<sup>66</sup>

De spoorwegbeheerder legt spoor aan en onderhoudt bestaand spoor volgens het jaarlijks door de Minister goed te keuren Beheerplan.<sup>67</sup> De goedkeuring van het Beheerplan is een beschikking van de Minister. De inhoud van dit Beheerplan wordt door de spoorwegbeheerder bepaald, op basis van de beleidsprioriteiten van de concessieverlener en de wensen van spoorwegondernemingen. Voor aanmerkelijke veranderingen, vernieuwingen of verbeteringen van een eigenschap van de infrastructuur heeft de beheerder een vergunning of voorafgaande toestemming van de Minister nodig.<sup>68</sup>

### **3.2.2 Relatie met spoorwegondernemingen**

Als onafhankelijke en onpartijdige beheerder en capaciteitsverdelers heeft de spoorwegbeheerder een monopolie om anderen toegang te geven tot het Nederlandse spoor. Naast aannemers en hulpverleners<sup>69</sup> mogen enkel spoorwegondernemingen onder voorwaarden gebruik maken van de hoofdspoorweginfrastructuur. Hiervoor moet een spoorwegonderneming voldoen aan de eisen zoals gesteld in de Spoorwegwet en de bijbehorende lagere regelgeving, waaronder een plicht om de spoorvoertuigen goed te onderhouden.<sup>70</sup>

Spoorwegondernemingen die gebruik willen maken van het spoor, bepalen op basis van de Netverklaring van welke sporen - de capaciteit - en bijbehorende dienstverlening, zoals passagiersstations of applicaties, zij gebruik willen maken. De Netverklaring is een gedetailleerde beschrijving van de aangeboden diensten met bijbehorende voorwaarden, tarieven en procedures van de spoorwegbeheerder. Nadat een gegeven datum is verstreken, wordt geprobeerd zo veel mogelijk in lijn met de aanvragen een capaciteitsverdelingsplan te maken die geldt vanaf de tweede zaterdag van december tot dezelfde dag het daaropvolgende jaar.<sup>71</sup>

Zodra het capaciteitsverdelingsplan bekend is, kunnen de aanvragers hiervoor toegangsovereenkomsten sluiten met de spoorwegbeheerder. Alleen

---

<sup>66</sup> Zie <https://www.jaarverslagprorail.nl/verslag/jaarrekening-2020/kasstroomoverzicht-2020>.

<sup>67</sup> Artikel 17a Spoorwegwet.

<sup>68</sup> Artikel 6 Spoorwegwet; artikelen 16-20 Beheerconcessie en *Stcrt* 2010-9380. Zie ook Hagdorn, Sütö & Wedzinga 2017, p. 151-154.

<sup>69</sup> Artikel 22 lid 2 Spoorwegwet.

<sup>70</sup> Artikel 27 en 36 Spoorwegwet en Hagdorn, Sütö & Wedzinga 2017, p. 347-495.

<sup>71</sup> Artikel 58 en 59 lid 2 Spoorwegwet.

spoorwegondernemingen die voldoen aan de toepasselijke wettelijke eisen mogen toegangsovereenkomsten sluiten om feitelijk met hun spoorvoertuigen gebruik te maken van het spoor en de bijbehorende diensten. Derden met een commercieel belang bij het vervoer van goederen of personen per spoor mogen feitelijk geen gebruik maken van de spoorweginfrastructuur, maar mogen wel capaciteit aanvragen. Hiervoor sluiten zij kaderovereenkomsten.<sup>72</sup>

### **3.3 Rechters, zorgplichten en spoorweginfrastructuur**

De hiervoor geschetste context ligt ter gronde aan de meeste geschillen tussen de spoorwegbeheerder en spoorwegondernemingen.

In de meeste van deze geschillen werden de spoorwegondernemingen aangesproken om schade van de spoorwegbeheerder te vergoeden. De spoorwegondernemingen voerden in reactie daarop het verweer dat de spoorwegbeheerder de schade had kunnen voorkomen door maatregelen te nemen. Door dit niet te doen, zo bepleitten de spoorwegondernemingen, had de spoorwegbeheerder zijn privaatrechtelijke, buitencontractuele zorgplicht geschonden, waardoor de vorderingen van de spoorwegbeheerder zouden moeten worden afgewezen.

Een eerste constatering uit de bestaande jurisprudentie over de aansprakelijkheid en zorgplicht van de spoorwegbeheerder, ziet op de wettelijke vereisten die gesteld worden aan het spoor. In enkele uitspraken verweerden de spoorwegondernemingen zich met de stelling dat de seingeving langs het spoor ondeugdelijk of onduidelijk was of dat de helling van de spoorweg in een bocht te groot was en leidde tot schade. In deze gevallen kwam de rechter steeds tot de conclusie dat aan de hiervoor gestelde wettelijke normen werd voldaan en zodoende de spoorwegbeheerder geen verwijt kon worden gemaakt.<sup>73</sup> Maar zoals bij de wegbeheerder is gebleken, resulteert het voldoen aan de veiligheidseisen niet zonder meer in de vaststelling dat de spoorwegbeheerder vrijuit gaat.

Een tweede constatering is dat, na het nagaan van de wettelijke vereisten, wordt gezien in de jurisprudentie of de spoorwegbeheerder aan zijn publiekrechtelijk opgedragen zorgplicht heeft voldaan. Zo ook in een zaak waarin de spoorwegbeheerder tot vergoeding

---

<sup>72</sup> Hagdorn, Sütö & Wedzinga 2017, p. 233-238 en artikelen 59 en 60 Spoorwegwet.

<sup>73</sup> Rb. Midden-Nederland 12 november 2014, ECLI:NL:RBMNE:2014:5643, r.o. 4.41-4.45; Rb. Midden-Nederland 22 maart 2017, ECLI:NL:RBMNE:2017:1368 r.o. 7.42-7.49; Rb. Midden-Nederland 16 oktober 2019, ECLI:NL:RBMNE:2019:4703, r.o. 4.20-4.27 en Rb. Midden-Nederland 14 mei 2014, ECLI:NL:RBMNE:2019:4703, r.o. 4.13-4.21.

werd aangesproken voor de schade aan een lightrail-voertuig dat op een stopontspoorblok reed. Dit stopontspoorblok wordt handmatig door de machinist in werking gezet, waarbij het blok dat de trein blokkeert wordt neergelaten, waardoor de slagbomen op de spoorwegovergang omlaag gaan en de trein veilig kan passeren. Hier oordeelde het hof dat op de spoorwegbeheerder in algemene zin de plicht rust om te zorgen dat de “railinfrastructuur de veiligheid van personen en zaken niet in gevaar brengt”. Indien de veiligheid niet zonder maatregelen kan worden gewaarborgd, moet de infrastructuur worden voorzien van deugdelijke beveiligingsmaatregelen en waarschuwingen om aan de privaatrechtelijke, buitencontractuele zorgplicht te voldoen.<sup>74</sup> Een ander goed voorbeeld waarin de rechters toekwamen aan de vraag of de spoorwegbeheerder aan deze plicht voldeed, is de *Mankementsdetectie*-jurisprudentie.<sup>75</sup>

Deze zaken gaan over de ontsporingen van meerdere goederentreinen in Venlo, Boxtel, Amsterdam en Vleuten. Het gevolg: miljoenen euro's schade aan de betrokken spoorvoertuigen en hoofdspoorweginfrastructuur. De spoorwegbeheerder sprak de spoorwegondernemingen als eigenaren of bezitters van de goederentreinen, spoorwegondernemingen leasen vaak hun spoorwegmaterieel,<sup>76</sup> aan tot vergoeding van de schade als gevolg van de ontsporingen. Ten tijde van de ontsporingen was de spoorwegbeheerder de Hotbox- en Quo Vadis-systemen aan het testen op bepaalde Nederlandse sporen. Een Hotbox-systeem is ingebouwd in het spoor en kan overmatige hitte in de assen en remmen detecteren als een spoorvoertuig over de Hotbox rijdt. Overmatige hitte kan ertoe leiden dat wielaslagers afbreken en de trein kan ontsporen. De detectie hiervan door het Hotbox-systeem komt terecht bij de verkeersleider, die vervolgens de machinist waarschuwt en de trein stilzet. Het Quo Vadis-systeem meet daarentegen de krachten die het spoorwegmaterieel uitoefent op de rails en detecteert te zwaar beladen of scheef hangende spoorvoertuigen, aangezien dergelijke spoorvoertuigen een groter risico op ontsporingen behelzen.<sup>77</sup>

De spoorwegondernemingen die bij de ontsporingen betrokken waren, verweerden zich tegen de aansprakelijkstelling van de spoorwegbeheerder door te stellen dat de spoorwegbeheerder de gevorderde schade zelf had kunnen beperken door een van deze

---

<sup>74</sup> Hof Arnhem-Leeuwarden 19 november 2013, ECLI:NL:GHARL:2013:8761, r.o. 4.5.

<sup>75</sup> In deze zaken werden zowel contractuele als buitencontractuele rechtsgronden aangevoerd. Dit onderdeel ziet enkel op de buitencontractuele grondslagen en rechterlijke overwegingen hieromtrent.

<sup>76</sup> Zie ook Hagdorn, Sütö & Wedzinga 2017, p. 476-488.

<sup>77</sup> ProRail 2021, par. 7.3.7.1.

infragebonden mankementsdetectie-systemen op de plekken van de ontsporingen te installeren. Hiermee had de spoorwegbeheerder het schadeveroorzakende gebrek in de spoorvoertuigen kunnen detecteren, waardoor de kans op een ontsporing werd verkleind of uitgesloten. Dit eigen schuld-verweer hield geen stand bij de rechtbank en het hof in de *Mankementsdetectie I*-zaak over de ontsporingen in Venlo en Boxtel. Volgens de rechtbank was dit systeem niet wettelijk verplicht en was het systeem nog te onbetrouwbaar door de valse meldingen en storingen waarmee het systeem gedurende de proeven werd geconfronteerd.<sup>78</sup> Het hof voegde hieraan toe dat het enkele feit dat een dergelijk systeem bestaat geen buitenwettelijke plicht meebrengt om dit op bepaalde sporen aan te leggen en dat dit naar de stand van de wetenschap en de praktijk evenmin verplicht was. De maatstaf die hierbij voor het eigen schuld-verweer was aangelegd, zag op de vragen welke risico's bestonden op het spoor waar de schadeveroorzakende gebeurtenis is verwezenlijkt en welke maatregelen daar redelijkerwijs mochten worden verwacht.<sup>79</sup>

In de *Mankementsdetectie II*- en *III*-zaken over de ontsporingen in respectievelijk Amsterdam en Vleuten, oordeelden beide rechtbanken allereerst dat de spoorwegondernemingen in beginsel aansprakelijk waren voor de schade die was ontstaan aan de spoorweginfrastructuur. In beide zaken stelden de rechtbanken voorop dat uit de rapporten van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid<sup>80</sup> bleek dat de schade aan de spoorweginfrastructuur een gevolg kon zijn van een gebrek van een spoorvoertuig en dat dit gebrek leidde tot de ontsporing, al had een Hotbox het gebrek kunnen detecteren. Bovendien hadden de spoorwegondernemingen de schade aan de infrastructuur kunnen voorkomen door dynamisch onderhoud te plegen. Het feit dat het spoorvoertuig internationaal was goedgekeurd, deed niet af aan het oordeel dat de spoorwegondernemingen in beginsel aansprakelijk zijn.<sup>81</sup>

In tegenstelling tot de uitkomst in de *Mankementsdetectie I*-zaak, oordeelden de rechtbanken hier, ten tweede, dat de spoorwegbeheerder desalniettemin, volgens de aan

---

<sup>78</sup> Rb. Utrecht 17 september 2008, ECLI:NL:RBUTR:2008:BF1298 en Rb. Utrecht 24 september 2008, ECLI:NL:RBUTR:2008:BF3231 r.o. 2.5 en 5.1-5.6.

<sup>79</sup> Hof Arnhem-Leeuwarden 17 mei 2016, ECLI:NL:GHARL:2016:3827, r.o. 5.1-5.10 en Hof Arnhem-Leeuwarden 30 januari 2018, ECLI:NL:GHARL:2018:949, r.o. 2.1-2.3.

<sup>80</sup> Vergelijk Kooijmans e.a., 2014. Artikel 69 lid 1 Rijkswet OVV wordt hier niet besproken.

<sup>81</sup> Rb. Utrecht 25 juli 2012, ECLI:NL:RBUTR:2012:BX3544, r.o. 4.21-4.45 en Rb. Midden-Nederland 12 november 2014, ECLI:NL:RBMNE:2014:5643, r.o. 2.4 en 4.28-4.31.

hem opgelegde zorgplicht in artikel 3 Beheerconcessie 2005-2015<sup>82</sup>, infragebonden mankementsdetectie geïnstalleerd had moeten hebben ten tijde van de ontsporingen.<sup>83</sup> Het eigen schuld-verweer van de spoorwegondernemingen werd dus gehonoreerd. De installatie hiervan had volgens de rechtbanken de ontsporingen kunnen voorkomen. Bovendien was de installatie van de Hotbox-systemen een redelijke voorzorgsmaatregel volgens de rechtbanken. Op basis van het in beleidsstukken voorkomende ALARP (*as low as reasonably practicable*)-principe, aangezien de benodigde investering van 31 miljoen euro aanvaardbaar werd geacht binnen het jaarlijkse budget van 1,3 miljard euro. Ook kan de spoorwegbeheerder geen gerechtvaardigd beroep doen op het feit dat hij subsidie en goedkeuring van de Minister nodig heeft om infragebonden mankementsdetectie te installeren. Volgens de rechtbank is het de taak van de spoorwegbeheerder om beheerplannen te ontwikkelen en de veiligheid op het spoor te waarborgen. Tot slot doet aan het voorgaande niet af dat de spoorwegondernemingen een eigen verantwoordelijkheid hebben maatregelen te nemen zodat schades en ontsporingen kunnen worden voorkomen. Desalniettemin waren ook de spoorwegondernemingen niet verplicht mankementsdetectie te installeren, aangezien implementatie van deze maatregel door de spoorwegbeheerder effectiever zou zijn en een soortgelijke ‘aanzienlijke investering’ kan niet gevegd worden van de spoorwegonderneming.

Terwijl na de uitspraak van de rechtbank in *Mankementsdetectie III* een schikking werd getroffen, vernietigde het hof de uitspraak van de rechtbank in de *Mankementsdetectie II*-zaak voor zover het zag op de eigen schuld van de spoorwegbeheerder. De spoorwegbeheerder hoefde naar het oordeel van het hof het Quo Vadis of Hotbox-systeem niet operationeel te hebben op het moment van de schadeveroorzakende gebeurtenis. Weliswaar begon de spoorwegbeheerder tegelijk met de schadeveroorzakende gebeurtenis deze systemen te ontwikkelen, maar dit betekent niet dat het systeem voldoende stabiel en betrouwbaar was voor gebruik ervan in de spoorweginfrastructuur.<sup>84</sup>

Het laatste voorbeeld waarin de publiekrechtelijk opgedragen zorgplicht in het privaatrecht werd gebruikt, zijn de zaken over het ATB-systeem (Automatische Trein Beveiligingssysteem). Een ATB-systeem remt treinen automatisch af bij een te hoge

---

<sup>82</sup> Deze bepaling heeft dezelfde strekking als de huidige publiekrechtelijk opgelegde zorgplicht uit artikel 17 Spoorwegwet.

<sup>83</sup> Rb. Utrecht 25 juli 2012, ECLI:NL:RBUTR:2012:BX3544, r.o. 4.52-4.72 en Rb. Midden-Nederland 12 november 2014, ECLI:NL:RBMNE:2014:5643, r.o. 4.41-4.95. Vergelijk Hagdorn, Sütö & Wedzinga 2017, p. 142-144.

<sup>84</sup> Hof Arnhem-Leeuwarden 20 maart 2018, ECLI:NL:GHARL:2018:2632, r.o. 5.12-5.16.



snelheid of rood sein. In ieder geschil waarin werd betoogd dat de spoorwegbeheerder zijn zorgplicht schond doordat het ATB-systeem niet functioneerde of afwezig was, werd dit betoog door de rechter afgewezen.

Zo ook in de nog steeds aanhangige *Stavoren*-zaken. In 2010 werden in de buurt van Stavoren spoorwerkzaamheden uitgevoerd door een slijptrein met Italiaanse machinisten en een Nederlandse pilot-machinist die de leiding had in de treincabine. In de duisternis en al pratend mistte de pilot-machinist zogenoemde keperbakens<sup>85</sup> langs het spoor en reed in Stavoren op volle snelheid door het stootjuk aan het einde van het spoor en doorboorde een watersportwinkel. De spoorwegbeheerder werd onder meer verweten dat ten onrechte het ATB-systeem uitgeschakeld was, nu dit systeem de snelheid van de trein had verminderd en de schade had kunnen beperken. Volgens de rechtbanken ging dit verweer niet op. Het ATB-systeem werkte in dit geval niet, omdat het door de spoorwegonderneming gebruikte spoorvoertuig niet beïnvloed kon worden door het systeem en voor deze uitzonderlijke situatie aan de spoorwegonderneming een speciale ontheffing was verleend om zonder functioneel ATB-systeem op het spoor te rijden. Bovendien had de pilot-machinist meer oplettendheid moeten betrachten en op basis van de vereiste wegbekendheid<sup>86</sup> bekend moeten zijn met de plek van de keperbakens.<sup>87</sup>

Tot slot kon ook bij een botsing tussen twee treinen in Barendrecht het ontbreken van het ATB-systeem op een bepaald stuk spoor niet aan de beheerder verweten worden. Er bestond immers geen wettelijke plicht voor de spoorwegbeheerder om dit bij ieder sein te installeren. Daarnaast beschikte de betrokken locomotief niet over dit systeem, waardoor de inschakeling ervan in de infrastructuur niet had geleid tot een ander resultaat.<sup>88</sup>

### **3.4 Zorgplichten van buitenlandse spoorwegbeheerders**

Alle Europese landen hebben het COTIF-verdrag omtrent het internationale spoorwegvervoer geratificeerd. Dit verdrag bevat enkele aanhangsels, waaronder het CUI-aanhangsel over het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Artikel 8 van het CUI-aanhangsel bepaalt dat de beheerder aansprakelijk is voor personen-, zaak- en

---

<sup>85</sup> Zie bijlage 4, nr. 249a Regeling spoorverkeer. Een keperbaken wijst de machinist erop dat hij zijn snelheid zodanig moet beperken dat hij bij het eerstvolgende ‘stop’ tonende sein kan stoppen.

<sup>86</sup> Vergelijk Besluit spoorwegpersoneel 2011 artikel 8.

<sup>87</sup> Rb. Midden-Nederland 22 maart 2017, ECLI:NL:RBMNE:2017:1368, r.o. 7.42-7.49 en Rb. Midden-Nederland 16 oktober 2019, ECLI:NL:RBMNE:2019:4703, r.o. 4.22-4.30.

<sup>88</sup> Rb. Midden-Nederland 18 januari 2017, ECLI:NL:RBMNE:2017:172, r.o. 5.57-5.64.

vermogensschade van de vervoerder of zijn hulppersonen, indien de oorzaak ‘in de infrastructuur ligt’ en ontstaat tijdens het gebruik van de infrastructuur. De eerste groep Europese landen lijkt het buitencontractuele aansprakelijkheidsregime voor de spoorwegbeheerder hier niet op te hebben gebaseerd en grijpt veelal terug op de risicoaansprakelijkheidsbepalingen uit het nationale privaatrecht.<sup>89</sup> De tweede groep Europese landen heeft specifieke aansprakelijkheidsbepalingen gecodificeerd voor het spoorwezen.<sup>90</sup>

Tot de eerste groep landen behoort het Belgische rechtsstelsel. De aansprakelijkheid van de spoorwegbeheerder voor de door hem beheerde spoorweginfrastructuur valt onder de zaakaansprakelijkheid van artikel 1384 lid 1 Belgisch Burgerlijk Wetboek (BW). Of de bezitter op deze grond aansprakelijk is voor de schade die zijn zaak toebrengt, hangt af van wat men redelijkerwijs mag van verwachten van een zaak die een gebrek, abnormaal kenmerk of abnormale staat vertoont en hierdoor schade kan toebrengen, vergeleken met een soortgelijke zaak in dezelfde omstandigheden.<sup>91</sup> Met betrekking tot de spoorwegen als zaak is in een uitspraak over een botsing tussen twee goederentreinen bepaald dat de vraag of de spoorwegbeheerder veiligheidsmaatregelen had moeten nemen, afhangt van de vraag of de normaal zorgvuldige en omzichtige spoorwegbeheerder in dezelfde omstandigheden aanvullende veiligheidsmaatregelen had moeten nemen.<sup>92</sup>

Het Duitse rechtsstelsel is onderdeel van de tweede groep landen. Zo geldt daar het *Haftpflichtgesetz* voor spoorwegbedrijven als specificering van de risicoaansprakelijkheid voor gebrekkige zaken en werken volgens §836 *Bürgerliches Gesetzbuch* (BGB). §1 *Haftpflichtgesetz* bepaalt dat de spoorwegbeheerder en spoorwegondernemingen tezamen als *Haftungseinheit* aansprakelijk zijn voor schade die gedurende de uitoefening van het spoorbedrijf ontstaat bij het overlijden of verwonden van mensen en beschadiging van zaken.

Het belangrijkste argument voor de *Haftungseinheit*, die ook in Italië en Oostenrijk wordt toegepast,<sup>93</sup> is dat de spoorwegonderneming als gebruiker en de spoorwegbeheerder als bezitter van de spoorweginfrastructuur tezamen een bijzonder *Betriebsgefahr* creëren

---

<sup>89</sup> DLA Piper 2009, p. 61-64.

<sup>90</sup> DLA Piper 2009, p. 61-64; Hagdorn, Sütö & Wedzinga 2017, p. 87-92 en Karner & Schellerer, *JETL*, 2018/9, p. 145-146.

<sup>91</sup> Kruithof 2017, p. 91-92 en Vandenberghe, *TPR* 2010, p. 357-358, 365.

<sup>92</sup> Politierechtbank Brussel 8 mei 2020, 46/2020 (zie bijlage 1), r.o. 31-33 en Vandenberghe, *TPR* 2010, p. 1847.

<sup>93</sup> Chistandl 2019, p. 102 en Reiter 2019, p. 138.

door het gebruik van het spoor. De eigenschappen van het spoor en het gebruik daarvan vormen namelijk een bijzonder gevaar voor buitenstaanders.<sup>94</sup> In het geval een van de spoorwegbedrijven de ander binnen de *Haftungseinheit* wil aanspreken tot vergoeding van zijn schade, hangt de plicht hiertoe af van de omstandigheden van het geval en de vraag in hoeverre de schade overwegend door de een of de ander veroorzaakt is.<sup>95</sup>

Onderdeel van dit aansprakelijkheidsregime is het Duitse equivalent van de algemene zorgplicht, de *Sorgfaltspflicht*, die voortvloeit uit §823 BGB. Voor personen die hun bezit openstellen voor het verkeer, is de *Sorgfaltspflicht* geconcretiseerd in een *Verkehrssicherungspflicht*. Op die personen rust derhalve de plicht om de veiligheid van de gebruikers of bezoekers te waarborgen door bestaande veiligheidsrisico's te mitigeren of hiervoor te waarschuwen.<sup>96</sup>

Voor het regime van de *Haftpflichtgesetz* betekent dit dat de *Verkehrssicherungspflicht* ertoe strekt dat schadeveroorzakende gebeurtenissen met het betrachten van *der äußersten Sorgfalt* voorkomen moeten worden. Kan naar Duits recht het schadeveroorzakende feit desondanks niet voorkomen worden, dan begrenst de *Sorgfaltspflicht* zich tot het redelijkerwijs beperken van de gevolgen daarvan.<sup>97</sup> Of de handeling van de spoorwegbeheerder hiertoe voldoende was, hangt af van de stand van de techniek, verkeersopvattingen, financiële mogelijkheden en wat de autoriteiten bevolen of toegelaten hadden of in specifieke wettelijke regelingen als voorschrift hadden gesteld.<sup>98</sup>

De achterliggende gedachte hiervan is, volgens een arrest van het Bundesgerichtshof over een geschil waar de spoorwegonderneming de spoorwegbeheerder aansprak voor de schade die zij leed doordat stenen op het spoor lagen, dat: *“Die Gefährdungshaftung für gefährliche Anlagen, [...] beruht auf dem Gedanken, daß derjenige, der zur Förderung seiner Zwecke erlaubtermaßen Gefahren schafft, denen sich andere bei der Teilnahme am Verkehr nicht in zumutbarer Weise entziehen können, auch ohne Verschuldensnachweis für die Schäden aufkommen soll, die bei dem gefahrenträchtigen Betrieb - auch bei Einhaltung aller Sorgfalt – entstehen, sofern nicht einer der zum Teil*

---

<sup>94</sup> Magnus & Wurmnest 2019, p. 37-38 en Berz & Burman, in: *Handbuch des Straßenverkehrsrechts*, 2020/123-127.

<sup>95</sup> §13 *Haftpflichtgesetz*; OLG Celle 26 juni 2018, 14 U 137/17 en Magnus & Wurmnest 2019, p. 29-31.

<sup>96</sup> Van Dam 2013, p. 85-89 en 466-467.

<sup>97</sup> Filthaut, Piontek & Kayser, §1 *Haftpflichtgesetz* 2019/176-178.

<sup>98</sup> Filthaut, Piontek & Kayser, §12 *Haftpflichtgesetz* 2019/7 en 46 en §13 *Haftpflichtgesetz* 2019/32-35.

*gesetzlich bestimmten Ausnahmetatbestände (etwa höhere Gewalt) nachgewiesen wird. [...] Derjenige, der die Gefahr im eigenen Interesse schafft, soll Dritten, die dadurch Schaden erleiden, verantwortlich sein. Die Gefährdungshaftung ist quasi der Preis dafür, daß der Verursacher den Verkehr der Gefahr aussetzen darf.”<sup>99</sup>*

### **3.5 Inkadering en uitwerking zorgplicht**

#### **3.5.1 Inkadering**

Zoals uit de bespreking van de jurisprudentie blijkt, gingen Nederlandse rechters veelal mee in het beroep van de spoorwegondernemingen op de publiekrechtelijk opgedragen zorgplicht van de spoorwegbeheerder als privaatrechtelijke norm.<sup>100</sup> Problematisch aan deze zaken is dat zowel de spoorwegondernemingen als de rechters expliciet van deze publiekrechtelijke normen gebruik maakten in het kader van artikel 6:174 BW, zonder aandacht te besteden aan de uitwerking ervan in het privaatrecht.

De zorgplicht van de spoorwegbeheerder in het Duitse en Belgische recht kan mogelijk ter inspiratie dienen om de Nederlands publiekrechtelijke norm in het privaatrecht te vertalen. Hierbij kan worden vastgesteld dat het Duitse recht door de garantienorm in §1 Haftpflichtgesetz, en daaruit voortvloeiende plicht voor de spoorwegbeheerder om ervoor te zorgen dat alle redelijkerwijs mogelijke voorzorgsmaatregelen moeten worden genomen om de spoorwegondernemingen te behoeden voor schade door de spoorweginfrastructuur.<sup>101</sup>, strenger oogt dan de Belgische maatstaf uit artikel 1384 BBW en de Nederlandse maatstaf voor de wegbeheerder die voortvloeit uit 6:174 lid 1 en 2 BW.<sup>102</sup> Deze schrijven immers geen garantienorm voor, maar kijken naar de specifieke gebreken van de spoorweginfrastructuur.<sup>103</sup>

Bovendien leidt aansluiting bij het Duitse recht ertoe dat geen recht wordt gedaan aan de risicoaansprakelijkheden van spoorwegondernemingen voor hun spoorvoertuigen volgens artikel 6:173 BW en van de spoorwegbeheerder voor de door hem beheerde spoorweginfrastructuur. De onderlinge aansprakelijkheid van beide spoorbedrijven wordt in Duitsland bepaald aan de hand van de vraag wie in de omstandigheden van het geval

---

<sup>99</sup> BGH 22 juni 2004, VI ZR 8/04. Zie ook: BGH 17 januari 2012, ZR 59/11, par 12; OLG Saarland 17 december 2015, 4 U 39/15; OLG Celle 26 juni 2018, 14 U 137/17, par. 51-75 en Knetsch, *JETL*, 2019, p. 166.

<sup>100</sup> Artikel 17 Spoorwegwet en artikelen 2-4 Beheerconcessie.

<sup>101</sup> Zie par. 3.4.

<sup>102</sup> Zie par. 2.4.1.

<sup>103</sup> Vergelijk M.v.A II, Parl. Gesch. Boek 6 (Inv. 3, 5 en 6), p. 1380 en par. 2.2.2 en 3.4.

welk aandeel in de veroorzaking van de schade had.<sup>104</sup> Daarentegen wordt in Nederland primair beoordeeld aan welke zaak de oorzaak van de schade kan worden toegerekend op basis van de wettelijke risicoaansprakelijkheden, waarna bijvoorbeeld eigen schuld de schadeplichtigheid kan beperken.

Voor de privaatrechtelijke, buitencontractuele zorgplicht van de Nederlandse spoorwegbeheerder is het dan ook passender met betrekking tot de maatstaf voor de benodigde voorzorgsmaatregelen aansluiting te zoeken bij het Belgische en huidige Nederlandse stelsel. Inspiratie ontleen aan het Duitse stelsel zou immers tot een te strenge norm leiden, hetgeen niet past bij de ratio achter art. 6:174 BW, en past niet bij de verschillende betrokken risicoaansprakelijkheden waarmee de spoorwegbeheerder enerzijds en de spoorwegondernemingen anderzijds mee te maken hebben. Ook de *Haftungseinheit* zal hier geen soelaas bieden, aangezien het hier juist gaat om de verhouding tussen de spoorwegbeheerder en spoorwegonderneming.

De ‘vertaling’ van de publiekrechtelijk opgedragen zorgplicht had derhalve op eenzelfde wijze gedaan kunnen worden, zoals de Hoge Raad in het *Ferwerderadeel*-arrest voor de wegbeheerder deed.<sup>105</sup> Bovendien is de gebruiker van de spoorweginfrastructuur, de spoorwegonderneming, evenals de gebruiker van de weginfrastructuur afhankelijk van de beheerder om veilig gebruik te maken van een infrastructuur die geschikt is om er met (spoor)voertuigen op te rijden. Ook bestaat er een bepaalde duurzame relatie tussen de beheerder en de gebruiker en heeft de spoorwegbeheerder op grond van artikel 8:1661 lid 2 en 6:174 lid 1 BW een speciale relatie met de potentieel gevaarlijke infrastructuur ten behoeve van het belang van de gebruikers.<sup>106</sup>

Op basis van het voorgaande kan al met al worden vastgesteld dat op de spoorwegbeheerder uit hoofde van artikel 8:1661 lid 2 en 6:174 lid 1 BW de bijzondere, privaatrechtelijke en buitencontractuele plicht rust om ten behoeve van de spoorwegondernemingen ervoor zorg te dragen dat de spoorweginfrastructuur in goede staat verkeert, voor het spoorverkeer geschikt is en de veiligheid van personen of zaken van de spoorwegonderneming niet in gevaar brengt. De logische vervolgvraag is: hoe kan de spoorwegbeheerder voldoen aan deze zorgplicht?

---

<sup>104</sup> OLG Celle 26 juni 2018, 14 U 137/17 en §13 Haftpflichtgesetz.

<sup>105</sup> Vergelijk par. 2.3 en 2.4.1 en Hof Arnhem-Leeuwarden 19 november 2013, ECLI:NL:GHARL:2013:8761, r.o. 4.5.

<sup>106</sup> Vergelijk par. 2.3.

### 3.5.2 Uitvoering

Om te achterhalen welke *zorgverplichtingen* voortvloeien uit de hiervoor geformuleerde *zorgplicht*<sup>107</sup>, moet allereerst worden vastgesteld wat onderdeel is van de spoorweginfrastructuur. Hierbij kan aansluiting worden gezocht bij de definitie van ‘spoorweginfrastructuur’ volgens artikel 1 lid 1 Spoorwegwet.<sup>108</sup> Evenals bij de wegbeheerder en in tegenstelling tot het Duitse recht<sup>109</sup>, vallen hieronder geen losse voorwerpen die geen onderdeel zijn van de spoorweginfrastructuur. Artikel 8:1661 lid 2 BW beperkt zich tot de wettelijk gedefinieerde spoorweginfrastructuur, waardoor eventuele aansprakelijkheid voor losse voorwerpen zoals fietsen of bomen niet via artikel 6:174 BW, maar via artikel 6:162 BW loopt.<sup>110</sup> Dit strookt met het hiervoor genoemde verschil tussen het stringente §1 Haftpflichtgesetz en de soepeler ogende Nederlandse opstalaansprakelijkheid.

Ten tweede moet worden gezien of de spoorwegbeheerder ervoor zorgt dat de spoorweginfrastructuur voldoet aan de gestelde wettelijke vereisten. In tegenstelling tot de wegbeheerders is de spoorwegbeheerder gebonden aan Europese minimumveiligheidseisen uit verordeningen, in nationale regelingen geïmplementeerde richtlijnen en additionele nationale regelgeving.<sup>111</sup> Ook bestaan voor de spoorwegbeheerder interne bedrijfsvoorschriften met technische specificaties die, evenals de eerder besproken CROW-richtlijnen, niet van wettelijke of dwingende aard zijn.<sup>112</sup> Deze verschillende regelingen bieden met name uitkomst voor technische vraagstukken, zoals de maximaal toegestane verkanting van het spoor of welke seinen toegestaan zijn.<sup>113</sup> Dat hieraan wordt voldaan, leidt echter niet altijd tot het oordeel dat hiermee is voldaan aan de privaatrechtelijke, buitencontractuele zorgplicht van de spoorwegbeheerder.<sup>114</sup>

Indien de spoorweginfrastructuur voldoet aan de wettelijke vereisten, maar mogelijk alsnog een gebrek bevatte, moet, ten derde, worden gezien of de spoorwegbeheerder voldoende zorg heeft gedragen om de spoorweginfrastructuur in goede staat te laten verkeren, deze voor het spoorverkeer geschikt houdt en de veiligheid van personen of

---

<sup>107</sup> Zie par. 2.3.

<sup>108</sup> Zie verder Hagdorn, Sütö & Wedzinga 2017, p. 102-115.

<sup>109</sup> Magnus & Wurmnest 2019, p. 29-31.

<sup>110</sup> Vergelijk HR 7 oktober 2016, ECLI:NL:HR:2016:2283, NJ 2017/73, m.nt. J. Spier (*Stroomkabel*) en Rb. Gelderland 1 december, 2020, ECLI:NL:RBGEL:2020:6342.

<sup>111</sup> Richtlijn 2016/798/EU, Verordening 1299/2014/EU en Regeling spoorverkeer.

<sup>112</sup> Hagdorn, Sütö & Wedzinga 2017, p. 137-145 en par. 2.4.1 en 3.2.1.

<sup>113</sup> Rb. Midden-Nederland 12 november 2014, ECLI:NL:RBMNE:2014:5643, r.o. 4.45-4.46.

<sup>114</sup> HR 20 oktober 2000, ECLI:NL:HR:2000:AA7686, NJ 2000/700 (*Foekens/Naim*).

zaken van de spoorwegonderneming niet in gevaar brengt. Indien dat niet het geval is, heeft de spoorwegbeheerder niet aan zijn privaatrechtelijke, buitencontractuele zorgplicht voldaan en is sprake van een gebrek in de zin van artikel 6:174 lid 1 BW. Of dit het geval is, kan worden beoordeeld aan de hand van de gezichtspunten uit het *Wilnis*-arrest.

Eén van de gezichtspunten uit dit arrest is het te verwachten gebruik van de opstal. Met betrekking tot de privaatrechtelijke zorgplicht van de wegbeheerder is bepaald dat hij rekening moet houden met ‘niet steeds oplettende en voorzichtige’ weggebruikers.<sup>115</sup> Weggebruikers mogen immers in beginsel vrijelijk deelnemen aan het wegverkeer en hebben bij het gebruik van een gemotoriseerd voertuig enkel een rijbewijs nodig. Wel mag van professionele weggebruikers worden verwacht dat zij op basis van hun expertise en ervaring voorzichtiger en oplettender deelnemen aan het verkeer dan ‘normale’ weggebruikers.<sup>116</sup> Aangezien machinisten een tweejarige mbo-opleiding moeten afronden en aan velerlei wettelijke eisen moeten voldoen om de treinen te mogen besturen, moet voor hen een andere maatstaf worden aangelegd.<sup>117</sup> De spoorwegbeheerder mag daarom verwachten dat gekwalificeerde, voorzichtige en, anders dan de pilot-machinist in de *Stavoren-zaken*<sup>118</sup>, oplettende machinisten die voldoen aan alle wettelijke vereisten gebruik maken van de spoorweginfrastructuur. De spoorwegbeheerder hoeft hierbij dus geen maatregelen te nemen om te voorkomen dat machinisten borden over het hoofd zien.<sup>119</sup> Ook kan van machinisten worden verwacht dat zij zelf handelingen verrichten om gebruik te maken van de veiligheidsmaatregelen die de spoorwegbeheerder biedt, zoals het eerder genoemde stopontspoorblok.<sup>120</sup>

Een ander gezichtspunt uit het *Wilnis*-arrest dat nadere toelichting verdient, is de mogelijkheid en bezwaarlijkheid van de te nemen veiligheidsmaatregelen. Voor overheidslichamen kan hierbij rekening worden gehouden met de hen toekomende beleidsvrijheid en de bijbehorende financiële middelen. Dit aanvullende gezichtspunt wordt toegepast op onder meer de gemeente als wegbeheerder.<sup>121</sup> Momenteel is de spoorwegbeheerder geen overheidslichaam zoals de gemeente. Wel dient de spoorwegbeheerder met de uitvoering van zijn publiekrechtelijke taak mede het publieke

---

<sup>115</sup> Zie par. 2.4.2.

<sup>116</sup> Asser/Sieburgh 6-IV 2020/74 en K.J.O. Jansen, in: *GS Onrechtmatige daad*, art. 6:162 BW, aant. 6.4.1.5-6.4.1.7.

<sup>117</sup> Hagdorn, Sütö & Wedzinga 2017, p. 499-544 en Besluit spoorwegpersoneel 2011.

<sup>118</sup> Zie par. 3.3.

<sup>119</sup> Rb. Midden-Nederland 22 maart 2017, ECLI:NL:RBMNE:2017:1368, r.o. 7.42-7.49.

<sup>120</sup> Zie par. 3.3.

<sup>121</sup> Zie par. 2.4.2.

belang dat spoorwegondernemingen de samenleving openbaar spoorvervoer aanbieden. Bovendien wordt de spoorwegbeheerder bijna volledig bekostigd uit belastinginkomsten en stelt de spoorwegbeheerder in het Beheerplan het beleid voor de spoorweginfrastructuur en de bijbehorende uitgaven ter uitoefening van zijn toebedeelde taak voor de komende een of twee jaar in grote lijnen vast. Hiervoor wordt overlegd met spoorwegondernemingen en de concessieverlener over welke beleidspunten prioritering verdienen en welk budget daarvoor moet worden vrijgemaakt.<sup>122</sup> Dit rechtvaardigt de kwalificatie van de spoorwegbeheerder als overheidslichaam binnen het kader van het *Wilnis*-arrest.

Hoe het geheel van de gezichtspunten uit het *Wilnis*-arrest voor de spoorwegbeheerder uitwerkt, kan worden verduidelijkt met het voorbeeld van de *Stavoren*-zaken, waarin de schade veroorzaakt werd door de onoplettendheid van de pilot-machinist en het feit dat de trein niet geschikt was om van het, weliswaar uitgeschakelde, ATB-systeem gebruik te maken.<sup>123</sup> Als de pilot-machinist voldoende wegbekendheid had of voldoende had opgelet, was de uitkomst niet anders geweest. Dit doet namelijk niet af aan het feit dat de overige seingeving aan de wettelijke eisen voldeed en het spoorvoertuig vanwege het ontbreken van het voertuiggebonden ATB-systeem een speciale ontheffing kreeg om alsnog over het spoor te mogen rijden. In het geval waarin zowel het spoorvoertuig als de spoorweginfrastructuur voorzien waren van een werkend ATB-systeem en de machinist voldoende oplettend was, kan de spoorwegbeheerder in beginsel aansprakelijk zijn voor schade die ontstaat als het infragebonden deel van het systeem op enige wijze zou falen en daardoor schade zou ontstaan. De spoorwegonderneming en de machinist mogen immers in deze situatie ervan uitgaan dat dit systeem zou functioneren.

Een ander voorbeeld betreft de eerder besproken *Mankementsdetectie*-jurisprudentie.<sup>124</sup> In zorgplichten-terminologie ging het in deze zaken om de vraag of en in hoeverre de spoorwegbeheerder uit hoofde van zijn privaatrechtelijke, buitencontractuele zorgplicht het belang van de spoorwegonderneming moet dienen door potentieel schadeveroorzakende of gevaarlijke eigenschappen van door de spoorwegonderneming gebruikte spoorvoertuigen te detecteren.

---

<sup>122</sup> Zie par. 3.2.2 en vergelijk Concl. A-G Spier, ECLI:NL:PHR:2010:BN6236, bij: HR 17 december 2010, *NJ* 2012/155, m.nt. T. Hartlief, par. 6.56-6.60.

<sup>123</sup> Zie par. 3.3.

<sup>124</sup> Zie par. 3.3.



Ter beantwoording van deze vraag kan allereerst, zoals ook in Duitsland terecht tot uitgangspunt wordt genomen, een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de spoorwegbeheerder en de spoorwegonderneming als uitgangspunt worden aangenomen om de activiteiten op de spoorwegstructuur veilig uit te voeren.<sup>125</sup> Een veilig spoorwegvoertuig is immers geen garantie voor veilig spoorvervoer, omdat onveilige spoorweginfrastructuur dan alsnog afbreuk kan doen aan de veiligheid van het spoorvervoer als systeem, ongeacht of het spoorvoertuig veilig is of niet. Vice versa geldt exact hetzelfde. Het uitgangspunt van de gezamenlijke verantwoordelijkheid ontslaat de spoorwegbeheerder en de spoorwegondernemingen dus niet van hun eigen publiekrechtelijk opgedragen zorgplichten om hun eigen materieel in goede staat te houden, noch van de risicoaansprakelijkheden die voor beiden gelden.<sup>126</sup>

Hierdoor blijft enerzijds de plicht van de spoorwegbeheerder intact om te voldoen aan alle wettelijke eisen die aan de spoorweginfrastructuur gesteld worden. Bovendien rust op hem de plicht om te zorgen voor een veilige en voor gebruik geschikte spoorweginfrastructuur op grond van artikel 8:1661 lid 2 en 6:174 BW en een door artikel 3 Beheerconcessie opgedragen publiekrechtelijke plicht om zijn beheertaken, waaronder de veiligheid op het spoor, voortdurend te verbeteren. Als hij dus de spoorwegveiligheid kan verbeteren, moet hij dit mogelijk ook doen. Anderzijds moet de spoorwegonderneming of de met onderhoud belaste entiteit<sup>127</sup> ervoor blijven zorgen dat een spoorvoertuig aan de wettelijke vereisten van artikel 26k-26dd Spoorwegwet voldoet, goed onderhouden wordt en in veilige toestand wordt gehouden volgens artikel 36 lid 1 Spoorwegwet. Temeer nu gebrekkige spoorvoertuigen een groter gevaar behelzen dan bijvoorbeeld wegvoertuigen, een gebrekkige spoorvoertuig kan leiden tot ernstigere gevolgen en grotere schades bij bijvoorbeeld een ontsporing dan een gebrekkige wegvoertuig bij een botsing met een ander voertuig. Vergeleken met de weggebruiker heeft de spoorwegonderneming hierdoor een zwaarder wegende plicht om te zorgen voor goed onderhouden materieel.

In beginsel kan op basis van deze verdeling van verantwoordelijkheden worden betoogd dat de spoorwegbeheerder op basis van zijn privaatrechtelijke, buitencontractuele zorgplicht geen voorzorgsmaatregelen hoeft te nemen tegen een gevaar dat ligt in een

---

<sup>125</sup> Zie par. 3.4.

<sup>126</sup> Zie par. 3.2.2 en 3.5.1.

<sup>127</sup> Een entiteit die belast is met het onderhoud van een voertuig en als zodanig geregistreerd is in een voertuigenregister.

spoorwegvoertuig. Dit gevaar is immers niet aan de door de spoorwegbeheerder beheerde opstal verbonden, waardoor dit in beginsel buiten de boot van artikel 6:174 BW valt.<sup>128</sup>

Ondanks deze strikte scheiding van de zaakaanprakelijkheid en de opstalaansprakelijkheid kan de spoorwegbeheerder verplicht worden om op de spoorweginfrastructuur voorzorgsmaatregelen te nemen tegen gevaren die gelegen zijn in spoorvoertuigen. Het moet hierbij wel gaan om maatregelen die binnen het beleid en de bijbehorende financiële middelen passen en zich vanwege technische redenen ervoor lenen om in de spoorweginfrastructuur geïmplementeerd te worden in plaats van in een spoorwegvoertuig. Dat de spoorwegbeheerder op basis hiervan een maatregel moet nemen, moet met terughoudendheid worden aangenomen. Deze terughoudendheid voorkomt dat spoorwegondernemingen te veel hun eigen plicht te zorgen voor goed onderhouden spoorvoertuigen afwentelen op de spoorwegbeheerder voor gevaren die schuilen in hun spoorvoertuigen.

Zo zal een maatregel als de Hotbox in de *Mankementsdetectie*-jurisprudentie die nog in ontwikkeling is, niet wettelijk verplicht is, een aanzienlijke investering vergt en naar de stand van de techniek onvoldoende betrouwbaar is, in beginsel geen voorzorgsmaatregel zijn die de spoorwegbeheerder moet nemen uit hoofde van zijn privaatrechtelijke, buitencontractuele zorgplicht. Indien een schending van deze zorgplicht wordt aangenomen omdat een maatregel in de testfase slechts op bepaalde delen van de spoorweginfrastructuur is geïnstalleerd, ontstaat een norm die verwacht dat een nieuwe veiligheidsmaatregel bij de introductie direct volledig functioneel en overal geïmplementeerd is. Dit zal ten koste gaan van de innovatiebereidheid van de spoorwegbeheerder.<sup>129</sup>

In het geval een dergelijke voorzorgsmaatregel naar de stand van de techniek wel functioneel en voldoende betrouwbaar zou zijn, is het de vraag of van de spoorwegbeheerder gevergd kan worden dat hij deze veiligheidsmaatregelen neemt. Hierbij moet vooral worden gekeken naar welke maatregelen de spoorwegonderneming zelf tegen het specifieke gevaar kan nemen, de benodigde investering en het toepasselijke Beheerplan. Temeer omdat in het Beheerplan het beleid van de spoorwegbeheerder, waaronder de toekomstige veiligheidsmaatregelen, wordt vastgesteld op basis van de

---

<sup>128</sup> HR 17 december 2010, ECLI:NL:HR:2010:BN6236, NJ 2012/155, m.nt. T. Hartlief, r.o. 4.4.3.

<sup>129</sup> Vergelijk Concl. A-G Spier, ECLI:NL:PHR:2002:AE2202, bij HR 3 mei 2002, AB 2004/47, m.nt. G.A. van der Veen (*Rook/Staat*), par. 4.39-4.42.

beschikbare financiële middelen en de voorkeuren van onder meer de spoorwegondernemingen.<sup>130</sup>

Concluderend leidt dit er toe dat de uit artikel 8:1661 lid 2 jo. 6:174 lid 1 BW voortvloeiende zorgplicht van de spoorwegbeheerder jegens de spoorwegonderneming er niet toe strekt dat de spoorwegonderneming door haar afhankelijkheid van de spoorwegbeheerder voor de veiligheid van de spoorweginfrastructuur haar eigen verantwoordelijkheid voor veiligheidsmaatregelen volledig mag afwentelen op de spoorwegbeheerder. Minder omvangrijke en goedkopere veiligheidsmaatregelen zouden daarentegen in algemene zin mogelijk wel onder de zorgplicht van de spoorwegbeheerder kunnen vallen. Dit is onder meer afhankelijk van het Beheerplan, de bijbehorende financiële middelen, het gevaar waartegen bescherming wordt geboden en wat de spoorwegonderneming zelf tegen het gevaar kan ondernemen.

---

<sup>130</sup> Zie par. 3.2.2.

## **4. Spoorwegovergangen**

### **4.1 Inleiding**

In het vorige hoofdstuk is geconstateerd dat de zorgplicht van de spoorwegbeheerder betrekking heeft op de gehele door hem beheerde spoorweginfrastructuur in de zin van artikel 1 lid 1 Spoorwegwet. Onderdeel van de spoorweginfrastructuur zijn de spoorwegovergangen inclusief de bijbehorende veiligheidsmaatregelen.<sup>131</sup> De spoorwegovergang is niet slechts een kruispunt van twee verschillende verkeersstromen, maar tevens een letterlijke doorkruising van de zorgplichten van beide infrastructuurbeheerders.<sup>132</sup> Welke beheerder waarvoor en in welke mate zorg moet verlenen, wordt in dit hoofdstuk onderzocht.

### **4.2 Spoorwegovergangen, de juridische status quo**

#### **4.2.1 Juridisch kader**

Overwegen zijn onderdeel van de spoorweginfrastructuur en vallen zodoende onder het beheer van de spoorwegbeheerder.<sup>133</sup> In de Regeling hoofdspoorweginfrastructuur, de Regeling spoorverkeer en interne richtlijnen van de spoorwegbeheerder<sup>134</sup> zijn technische maatstaven opgenomen voor zowel actief beveiligde overwegen met een AHOB-installatie (een overweg met slagbomen, geluid- en lichtsignalen) als niet-actief beveiligde overwegen (verder: onbeveiligde overwegen). Omdat de overweg onderdeel is van de opstal die de spoorwegbeheerder beheert, is de spoorwegbeheerder dus in beginsel op grond van artikel 8:1661 lid 2 en 6:174 BW aansprakelijk, indien een gevaar dat in de spoorwegovergang besloten ligt, zich verwezenlijkt en hiermee schade veroorzaakt.

Naast het feit dat de spoorwegovergang onderdeel is van de spoorweginfrastructuur, is deze ook onderdeel van de openbare weg.<sup>135</sup> Overwegen kunnen zodoende tevens onder het beheer van de wegbeheerder voor openbare wegen geschaard worden en daardoor mogelijk aansprakelijk zijn voor schade die voortvloeit uit een gevaar van de spoorwegovergang als onderdeel van de openbare weg.<sup>136</sup> Dit leidt tot een samenloop van

---

<sup>131</sup> Richtlijn 2012/34/EU, Bijlage 1.

<sup>132</sup> Vergelijk Van der Waals 1978.

<sup>133</sup> Artikel 5 Spoorwegwet; 8:1661 lid 2 BW en Hagdorn, Sütö & Wedzinga, 2017, p. 103.

<sup>134</sup> Zoals RLN20420-1.

<sup>135</sup> Vergelijk artikel 4 Wegenwet en Rb. Noord-Holland 13 maart 2015, ECLI:NL:RBNHO:2015:1972, r.o. 9-15.

<sup>136</sup> Artikel 6:174 lid 2 BW.

aansprakelijkheden van beheerders voor schade die veroorzaakt wordt door een overweg die niet voldoet aan de eisen die men in de gegeven omstandigheden eraan mag stellen. Om hierover onduidelijkheid te voorkomen, sluiten de beheerders veelal objectovereenkomsten. Hierin wordt onder meer bepaald welke beheerder feitelijk de overweg beheert, hoe de onderlinge aansprakelijkheid is geregeld en hoe beslissingen over maatregelen bij overwegen worden genomen.<sup>137</sup>

Alvorens te bezien wat de Nederlandse rechtspraak heeft geoordeeld over de buitencontractuele verantwoordelijkheden van beide beheerders voor de overwegen, wordt een scheiding gemaakt tussen schade die is ontstaan *door* de overweg en *op* de overweg. In de eerste categorie gaat het enkel om de relatie tussen de beheerders enerzijds en de weggebruikers anderzijds, terwijl de tweede categorie ziet op de driehoeksrelatie tussen de beheerders, de weggebruikers en de spoorwegondernemingen.

#### **4.2.2 Rechters, zorgplichten en spoorwegovergangen**

Geschillen over schade *door* de spoorwegovergangen worden door Nederlandse rechters op twee manieren benaderd. Allereerst hebben rechters vooraf aan de aansprakelijkheidsvraag aangenomen dat sprake is van een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de weg- en spoorwegbeheerder. Hierbij werd vastgesteld dat de spoorwegbeheerder verantwoordelijk is voor de inrichting, beveiliging en bevloering van de overweg, terwijl de wegbeheerder verantwoordelijk is voor de openbare weg tot de overwegbevloering en voor adequate bebording ter indicatie dat een overweg nadert.<sup>138</sup>

Ten tweede gaan rechters pas op de verantwoordelijkheden in, nadat zij de vraag hebben beantwoord of de spoorwegovergang gebrekkig is. In de meest recente uitspraak werd ter beoordeling hiervan het kader uit het *Stroomkabel*-arrest gebruikt. Uit soortgelijke uitspraken waarbij eerst wordt de gebrekkigheid van de overweg werd getoetst binnen artikel 6:174 lid 1 BW, blijkt dat goed onderhouden en overzichtelijke overwegen met voldoende waarschuwborden niet gebrekkig zijn.<sup>139</sup> De beheerders mogen hierbij van de weggebruikers verwachten dat zij extra oplettendheid betrachten bij het naderen en oversteken van een overweg en letten op de verkeersborden en wegbelijning.

---

<sup>137</sup> Hagdorn, Sütö & Wedzinga 2017, p. 199.

<sup>138</sup> Rb. Almelo 9 januari 2008, ECLI:NL:RBALM:2008:BC4628, r.o. 13. Vergelijk Van Dam 2013, p. 36.

<sup>139</sup> Rb. Midden-Nederland 23 januari 2019, ECLI:NL:RBMNE:2019:374, r.o. 3.2-3.3.5.

Weggebruikers behoren immers te weten dat deze verkeerssituatie een verhoogd gevaar met zich meebrengt, evenals dat een beregende overweg glad kan zijn.<sup>140</sup>

Met betrekking tot schade *op* overwegen is bepaald dat op de spoorwegbeheerder de verplichting rust om zodanige maatregelen te treffen dat het wegverkeer adequaat wordt beveiligd tegen de gevaren van een spoorwegovergang. Hierbij is het geoorloofd om deze maatregelen afhankelijk te stellen van handelingen door treinpersoneel, zoals het handmatig inschakelen van de geluid- en lichtsignalen op de overweg.<sup>141</sup>

In een andere uitspraak vorderde de spoorwegbeheerder op grond van artikel 185 Wegenverkeerswet 1994 vergoeding van de schade aan de infrastructuur van een taxibedrijf. Een chauffeur van dit bedrijf slipte op een besneeuwde en met een AHOB-installatie beveiligde spoorwegovergang en botste met een aankomende trein. Volgens het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) 1990 hebben spoorvoertuigen voorrang op spoorwegovergangen in de zin die regeling. De weggebruiker moet hierbij de overweg in zijn geheel vrijhouden en zo snel mogelijk de overweg volledig vrij maken bij het oversteken.<sup>142</sup> Na de vaststelling dat de spoorwegbeheerder verantwoordelijk is voor de staat van de overwegbevloering en niet voor de naastgelegen wegen, oordeelde de rechtbank dat, ondanks de ongunstige weersomstandigheden, de werkgever van deze professionele weggebruiker aansprakelijk was voor de schade aan de spoorweginfrastructuur.<sup>143</sup>

In de laatste uitspraak omtrent schade *op* overwegen vorderden enkele burgers van de spoorwegbeheerder en de wegbeheerder dat veiligheidsmaatregelen zouden worden genomen bij een onbeveiligde overweg waar in kort tijdsbestek meerdere doden en gewonden waren gevallen. De rechtbank wees alle gevorderde maatregelen af. De spoorwegbeheerder had immers al aangevangen met verbeterde veiligheidsmaatregelen zoals een noodweg. Bovendien bleek de geëiste directe communicatie tussen een verkeersregelaar en machinisten door de strenge eisen aan dergelijke communicatie niet mogelijk, had de beheerder geen zeggenschap over grond in particulier bezit, voldeden de huidige waarschuwborden aan de wettelijke eisen, waren voor extra

---

<sup>140</sup> Rb. Dordrecht 27 december 2006, ECLI:NL:RBDOR:2006:AZ5728, r.o. 5.3-5.11; Rb. Almelo 9 januari 2008, ECLI:NL:RBALM:2008:BC4628, r.o. 13-14 en Rb. Midden-Nederland 23 januari 2019, ECLI:NL:RBMNE:2019:374, r.o. 3.2-3.3.5.

<sup>141</sup> Rb. Rotterdam 2 september 2009, ECLI:NL:RBROT:2009:BJ8959, r.o. 4.2-4.3.

<sup>142</sup> Artikelen 15a en 23 RVV 1990 en artikel 22 Besluit spoorverkeer.

<sup>143</sup> Rb. Midden-Nederland 5 maart 2014, ECLI:NL:RBMNE:2014:783, r.o. 4.14, 4.27.

waarschuwingsborden reeds beloftes gedaan en werd aangenomen dat snelheidsbeperkingen en het verven van treinen in opvallendere kleuren niet direct realiseerbaar waren.<sup>144</sup>

Kortom, voor schade die ontstaat *door* de overweg is in de rechtspraak duidelijk gemaakt hoe moet worden beoordeeld of de overweg gebrekkig is. . In deze gevallen wordt voor zowel de spoorwegbeheerder als de wegbeheerder terecht de maatstaf van het *Stroomkabel*-arrest gehanteerd. Daarnaast staat, op een enkele overweg na, niet vast wat welke beheerder de plicht heeft te zorgen voor een veilige overweg of over welk deel van de overweg deze zorgplicht strekt. Voor schade *op* overwegen is de gebrekkigheidsvraag complexer. Ook hierbij geldt met betrekking tot beveiligde overwegen dat van weggebruikers voorzichtigheid mag worden verwacht bij het betreden van een spoorwegovergang. Bovendien kan van de spoorwegbeheerder niet worden gevergd dat hij meer veiligheidsmaatregelen neemt, indien hij reeds tezamen met de wegbeheerder en spoorwegondernemingen meerdere veiligheidsbevorderende maatregelen heeft genomen. Dit laat helaas de vraag onverlet welke beheerder de plicht heeft ervoor te zorgen dat de overweg voldoende beveiligd is.

### **4.3 Zorgplichten voor buitenlandse spoorwegovergangen**

In aansluiting op de eerder besproken<sup>145</sup> Duitse *Haftungseinheit* tussen de spoorwegbeheerder en de spoorwegonderneming en eerdere uitspraken over spoorwegovergangen heeft het Duitse Bundesgerichtshof, in een zaak waarin een gemeente jegens de spoorwegbeheerder een verklaring voor recht vorderde dat de gemeente de overweg niet had vervuild, over schade *door* een overweg bepaald dat:

*“An Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen besteht ein Gemeinschaftsrechtsverhältnis, [...], welches die Baulast des Schienenweges der kreuzenden Eisenbahn trägt, als auch der Träger der Baulast der kreuzenden Straße beteiligt sind [...]. Liegen die Voraussetzungen des § 3 EKrG vor [over beveiligingsmaatregelen voor de spoorwegovergang, QPRM], besteht eine gemeinsame Kreuzungsbaulast. Aus ihr ergibt sich eine gemeinschaftliche Pflicht zur Beseitigung von Kreuzungsbedingten Gefährdungen.*

[...]

---

<sup>144</sup> Rb. Noord-Nederland 14 december 2016, ECLI:NL:RBNNE:2016:5536.

<sup>145</sup> Par. 3.4.

*Die Erhaltung ihrer Kreuzungsanlagen obliegt den Beteiligten als Dauerverpflichtung, die alle Maßnahmen umfasst, die erforderlich sind, um die Kreuzung in einem zur Erfüllung ihres öffentlichen Zwecks brauchbaren Zustand zu erhalten [...]. Wegen der örtlichen Nähe und der funktionalen Verzahnung ihrer Anlagen sind die Kreuzungsbeteiligten bei der Erfüllung dieser einem gemeinsamen Belang dienenden Pflichten [...], sich bei Erhaltungsmaßnahmen untereinander abzustimmen und arbeitsteilig zusammenzuwirken [...] zu Beeinträchtigungen der Funktionsfähigkeit und der Sicherheit des anderen Verkehrswegs.*"<sup>146</sup>

Ondanks dat beide beheerders op basis hiervan tezamen zorg moeten dragen voor de veiligheid van de spoorwegovergang, kan de individuele verantwoordelijkheid van beide beheerders hiervoor worden opgedeeld. Enerzijds is de spoorwegbeheerder verantwoordelijk voor de bevoering van de spoorwegovergang en de overwegbeveiliging. Op de spoorwegbeheerder rust hiervoor op grond van §823 BGB een *Verkehrssicherungspflicht* om de overweg naar de nieuwste stand van de techniek te beveiligen. Daarentegen is de wegbeheerder enkel verantwoordelijk voor de verkeersborden en verkeersinrichting gelegen voor het Andreaskruis op openbare wegen. Op de wegbeheerder rust hiervoor uit hoofde van §839 BGB een *Verkehrersregelungspflicht* om als overheidsorgaan zorg te dragen voor het publieke belang van een veilige, openbare weg.<sup>147</sup>

Met betrekking tot schade *op* een spoorwegovergang, wordt allereerst aangenomen dat de spoorwegonderneming en spoorwegbeheerder een *Haftungseinheit* vormen. Indien de Duitse variant van een AHOB-installatie niet functioneert zodra een trein nadert en vervolgens een weggebruiker wordt geschept door een trein, zijn beide spoorwegbedrijven op grond van de eerder besproken *Haftpflichtgesetz* hoofdelijk aansprakelijk.<sup>148</sup> Bij een botsing tussen een gemotoriseerd vervoersmiddel en een trein, zonder dat de overweg gebrekkig is, bepaalt §17 *Straßenverkehrsgesetz* wie van beiden aansprakelijk is. Dit hangt af van de omstandigheden en de vraag in hoeverre de schade overwegend door de een of de ander is veroorzaakt, hetgeen wordt getoetst aan de hand van een afweging hoe het *Betriebsgefahr* van het spoor in dat concrete geval uitwerkt.

---

<sup>146</sup> BGH 11 januari 2007, III ZR 294/05, par. 10bb en 13.

<sup>147</sup> Rebler, *Straßenverkehrsrecht*, 2010/12, p. 443; Filthaut, Piontek & Kayser, §12 *Haftpflichtgesetz* 2019/48; §14 *Eisenbahnkreuzungsgesetz* en par. 3.4.

<sup>148</sup> OLG Hamm 11 juni 2015, 6 U 145/14. Zie voor meer casuïstiek Filthaut, Piontek & Kayser, §12 *Haftpflichtgesetz* 2019/47-49a.



Hierbij wordt aangenomen dat het *Betriebsgefahr* van de spoorweginfrastructuur door de lange remweg van treinen in beginsel zwaarder weegt dan die van de weginfrastructuur.<sup>149</sup>

Het Belgische rechtsstelsel ontbeert, evenals het Nederlandse, wetgeving op het gebied van de verantwoordelijkheden voor de spoorwegovergangen. In de Belgische rechtspraak is, in het kader van schade *door* een spoorwegovergang, op basis van artikel 1384 BBW geoordeeld dat een overweg die wel geschikt is voor normale weggebruikers en niet voor uitzonderlijk vervoer, geen gebrekkige overweg is.<sup>150</sup> Daarentegen is een overweg waarin een weggebruiker met zijn wiel vast blijft zitten wel gebrekkig.<sup>151</sup> De spoorwegbeheerder is namelijk verantwoordelijk voor de gehele overweg, terwijl de wegbeheerder verantwoordelijk is voor het weggedeelte.<sup>152</sup>

Met betrekking tot schade die ontstaat *op* overwegen, is onder het regime van artikel 1384 BBW geoordeeld dat sprake is van een gebrekkige overweg, indien een constant gevaar op ongevallen aanwezig is. Bijvoorbeeld omdat weggebruikers bij een onbeveiligde overweg slecht zicht hebben op aankomende treinen. Het is daarom aan de ‘exploitant van de spoorweg’ om overwegen zodanig in te richten dat deze geen ‘abnormaal gevaar’ voor het verkeer meebrengen en bijzondere maatregelen neemt om het constante gevaar tegen te gaan.<sup>153</sup> Later is bepaald dat voor lichamelijke letsels als gevolg van een aanrijding tussen een trein en een voetganger of fietser artikel 29bis Wet verplichte aansprakelijkheidsverzekeringen inzake motorrijtuigen als rechtsgrond voor de gelaedeerden geldt.<sup>154</sup>

Een laatste vermelding verdient een verhelderend arrest van de Italiaanse *Corte di Cassazione*, waarin de nabestaanden van een persoon, die door een botsing met een trein op een onbeveiligde overweg om het leven was gekomen, klaagden dat onvoldoende werd gewaarschuwd voor de litigieuze spoorwegovergang. De *Corte di Cassazione* oordeelde dat voor zowel de spoorwegonderneming als de spoorwegbeheerder geldt dat zij alle maatregelen ter voorkoming en vermindering van schade moeten nemen, op straffe van

---

<sup>149</sup> Rebler, *Straßenverkehrsrecht*, 2010/12, p. 446-447.

<sup>150</sup> Hof van Beroep Bergen 3 mei 1989, ECLI:BE:CAMON:1989:ARR.19890503.2.

<sup>151</sup> Rechtbank Dendermonde 1 december 2009, *T.Pol.* 2012/2, p. 82-87.

<sup>152</sup> Hof van Beroep Bergen 26 juni 1987, ECLI:BE:CAMON:1987:ARR.19870626.2.

<sup>153</sup> Hof van Cassatie 23 juni 1972, ECLI:BE:CASS:1972:ARR:19720623.1 en Hof van Cassatie 10 oktober 1978, ECLI:BE:CASS:1978:ARR:19781010.6.

<sup>154</sup> Grondwettelijk Hof 14 augustus 2006, ECLI:BE:GHCC:2006:ARR:20060607.1, par. B.6-B.8; Hof van Beroep Antwerpen 7 november 2007, ECLI:BE:HBANY:2007:ARR:20071107.24, par. A.2-A.3 en Politierechter Oudenaarde 8 april 2013, *T.Pol.* 2013/3, p.139-143. Artikel 29bis WAM-wet bepaalt, kortgezegd, dat de verzekeraar fysieke schade van slachtoffers van verkeersongevallen dekt.

aansprakelijkheid vanwege de onveiligheid van een dergelijke overweg. De spoorwegbeheerder heeft immers een zorgplicht voor het veilige verkeer van spoorvoertuigen en is daardoor aansprakelijk voor schade ten gevolge van gebreken in of onveiligheid van de spoorweginfrastructuur.<sup>155</sup>

## **4.4 Afbakening en concretisering spoorwegovergangen**

### **4.4.1 Schade *door* overwegen**

Welke beheerder zorg moet dragen voor het beheer van de overweg, lijkt in Duitsland en België nagenoeg hetzelfde te zijn verdeeld. Deze verdeling komt overeen met de enige Nederlandse uitspraak waarin dit expliciet ter sprake kwam. Derhalve kan worden gesteld dat de privaatrechtelijke, buitencontractuele zorgplicht van de Nederlandse spoorwegbeheerder strekt over het beheer van de overwegbevloering, de beveiliging van de overweg en eventuele Andreaskruizen. Daarentegen is de Nederlandse wegbeheerder verantwoordelijk voor het wegdek tot aan de overwegbevloering en overige verkeersborden die waarschuwen voor een overweg.

Het doel van artikel 6:174 BW, dit voor beide beheerders als primaire aansprakelijkheidsgrondslag zal dienen, wordt met de bovengenoemde fysieke verdeling niet tekortgedaan.<sup>156</sup> De weggebruiker kan op basis hiervan nauwkeurig bepalen welke beheerder verantwoordelijk is voor het onderdeel waar hij zijn schade heeft geleden. Omdat schade *door* de overweg hoofdzakelijk ziet op de weggebruiker van de openbare weg als benadeelde, ligt het hierbij voor de hand om voor de spoorwegbeheerder aansluiting te zoeken bij de privaatrechtelijke zorgplicht van de wegbeheerder om jegens weggebruikers te zorgen voor een in goede staat verkerende openbare overweg en uitrusting daarvan die geen gevaar oplevert voor personen of zaken.<sup>157</sup>

Om te bepalen of de betreffende beheerder aan deze zorgplicht heeft voldaan, wordt getoetst aan de hand van de gezichtspunten in het *Wilnis-* en *Stroomkabel-*arrest. Hierbij kan allereerst worden gekeken naar de CROW-richtlijnen voor de wegbeheerder en wettelijke regelingen voor of bedrijfsvoorschriften van de spoorwegbeheerder, mits deze de technische eisen betreffen waaraan een spoorwegovergang moet voldoen. Vervolgens kan aan de hand van de gezichtspunten uit de voornoemde jurisprudentie worden bepaald

---

<sup>155</sup> Corte di Cassazione 11 juni 2006, Nr. 13678, Dossier 10, 38 en Christandl 2019, p. 97-98

<sup>156</sup> Zie par. 2.2.2.

<sup>157</sup> Zie par. 2.4.1.

of de betreffende beheerder voldoet aan zijn zorgplicht voor het deel van de overweg dat hij beheert.

Ook voor de spoorwegbeheerder geldt dat hij rekening moet houden met onoplettende en onvoorzichtige weggebruikers, aangezien het weggebruikers zijn die schade kunnen lijden *door* de overweg. Bovendien is reeds in enkele uitspraken geoordeeld dat weggebruikers extra oplettendheid moeten betrachten bij het oversteken van een overweg en dat deze gladder kunnen zijn dan de gewone weg.<sup>158</sup>

#### **4.4.2 Schade *op* overwegen**

Uit de verdeling van de verantwoordelijkheden voor spoorwegovergangen is gebleken dat de spoorwegbeheerder door enkele rechtbanken verantwoordelijk wordt geacht voor de beveiligingsmaatregelen van de overweg, maar hiermee wordt geen duidelijk antwoord gegeven op de vraag welke beheerder zorg moet dragen voor een veilige overweg. Dat de spoorwegbeheerder beveiligingsmaatregelen moet nemen, wordt in de Duitse rechtspraak, ondanks de gezamenlijke verantwoordelijkheid, gerechtvaardigd doordat een trein vele malen krachtiger is en een langere remweg heeft dan het gemiddelde wegvoertuig. Hierdoor brengt het treinverkeer een groter *Betriebsgefahr* met zich mee.<sup>159</sup> Dit ontslaat de Duitse wegbeheerder echter niet van zijn plicht de samenwerking aan te gaan met de spoorwegbeheerder en tezamen zorg te dragen voor een veilige overweg en hiermee beide verkeersstromen veilig in stand houden. Ook in België wordt primair naar de spoorwegbeheerder gekeken om schade op overwegen vergoeden. De Belgische spoorwegbeheerder wordt immers verantwoordelijk geacht voor de overweg en dient bijzondere maatregelen te nemen om constant aanwezige risico's te mitigeren<sup>160</sup> Om na te gaan of in Nederland eenzelfde taakverdeling tussen de beheerders mogelijk is, wordt beoordeeld door Duitse en Belgische taakverdeling toe te passen op, allereerst, AHOB-overwegen en, ten tweede, op onbeveiligde overwegen.<sup>161</sup>

Met een AHOB-installatie waarschuwt de spoorwegbeheerder de weggebruiker actief voor een aankomende trein op een overweg en dienen weggebruikers hiervoor te stoppen.<sup>162</sup> Schade *op* deze overweg ontstaat in principe slechts indien de installatie niet functioneert of wanneer een weggebruiker de waarschuwing en de gesloten slagbomen

---

<sup>158</sup> Zie par. 4.2.2.

<sup>159</sup> Berz & Burman, in: *Handbuch des Straßenverkehrsrechts*, 2020/123-127.

<sup>160</sup> Zie par. 4.3.

<sup>161</sup> Artikel 1 tot en met 5 Regeling hoofdspoorweginfrastructuur.

<sup>162</sup> Artikelen 15a, 71 en 92 RVV 1990.

negeert. In de eerste situatie is de spoorwegbeheerder in beginsel aansprakelijk, aangezien een onderdeel van de spoorweginfrastructuur gebrekkig is, daardoor schade veroorzaakt en dus aansprakelijk is volgens artikel 6:174 lid 1 BW. In de tweede situatie treft geen enkele beheerder enige blaam, nu een weggebruiker actief de waarschuwing negeert en zichzelf in gevaar brengt en dit behoort te weten. In dit geval kunnen de spoorwegonderneming en spoorwegbeheerder eventuele schade verhalen op de mogelijk onrechtmatig handelende weggebruiker.<sup>163</sup>

Een onbeveiligde overweg waarschuwt daarentegen enkel met bijvoorbeeld een Andreaskruis dat de weggebruiker een spoorwegovergang nadert, maar waarschuwt niet voor een naderende trein. Een botsing tussen een weggebruiker en een spoorvoertuig wordt niet, zoals in Duitsland en België, als een verkeersongeval gezien. Een trein is immers geen motorrijtuig in de zin van artikel 1 sub c Wegenverkeerswet, waardoor artikel 185 Wegenverkeerswet geen toepassing vindt. De in Duitsland en Italië toegepaste *Haftungseinheit* van de spoorwegbeheerder met de spoorwegonderneming past hier eveneens niet. De Nederlandse spoorwegbeheerder moet zorgen voor een veilige en voor spoorverkeer geschikte spoorweginfrastructuur en draagt zelfstandig op grond van artikelen 8:1661 lid 2 en 6:174 lid 1 BW de civielrechtelijke consequenties voor de verwezenlijking van gevaren van zijn opstal. Als enkele gebruiker blijft de spoorwegonderneming in beginsel hierbij buiten schot.

Dit lijkt in beginsel ook voor de wegbeheerder te gelden. Het gevaar waar niet voor wordt gewaarschuwd bij een beveiligde overweg is dat een trein aankomt, een gevaar inherent aan de spoorwegen en in beginsel losstaand van de weginfrastructuur. Echter, in lijn met de gedachte achter artikel 6:174 BW om de bewijspositie van gelaedeerden te verbeteren en bijzondere gevaren van opstallen voor rekening van de bezitters te houden, moet het voor benadeelde weggebruikers en spoorwegondernemingen mogelijk zijn om beide beheerders op basis van artikel 6:102 lid 1 BW hoofdelijk aansprakelijk te stellen voor schade *op* onbeveiligde overwegen. De gelaedeerden betrekken in het afwegen van de verantwoordelijkheid van de spoorwegbeheerder om te zorgen voor een spoorwegovergang met voldoende beveiliging tegen de aanwezige gevaren, terwijl de wegbeheerder het bijzondere gevaar van deze overwegen in stand houdt door een openbare weg over de spoorweg te laten lopen – het te beschermen gevaar van een botsing

---

<sup>163</sup> Vergelijk Rb. Midden-Nederland 5 maart 2014, ECLI:NL:RBMNE:2014:783.

bestaat immers niet indien de verschillende infrastructuren elkaar niet kruizen, gaat in tegen de ratio van artikel 6:174 BW. Bovendien kan de betalende beheerder de andere beheerder volgens artikel 6:10 BW aanspreken tot vergoeding voor het deel van de schuld dat hem aangaat.<sup>164</sup>

Op basis van de hoofdelijke aansprakelijkheid en de ‘gedeelde’ beheertaak kan, zoals in Duitsland terecht wordt gesteld<sup>165</sup>, voor beide beheerders een plicht bestaan om ervoor te zorgen dat weggebruikers en spoorwegondernemingen voldoende bescherming wordt geboden op onbeveiligde overwegen. Dit vloeit voort uit hun individuele privaatrechtelijke, buitencontractuele zorgplichten<sup>166</sup> jegens spoorwegondernemingen en weggebruikers. De beheerders houden met de onbeveiligde overweg het bijzondere gevaar in stand dat een botsing tussen een trein en een weggebruiker plaatsvindt op een onbeveiligde spoorwegovergang. Het is dus in beginsel aan beide beheerders om de weggebruikers ervoor te waarschuwen dat op een bepaald moment een trein nadert en om spoorwegondernemingen te beschermen tegen een mogelijke botsing. De meest verstrekende veiligheidsmaatregel hierbij is dat de wegbeheerder de overweg aan de openbaarheid onttrekt<sup>167</sup> of dat de spoorwegbeheerder een AHOB-installatie, een tunnel of een brug aanlegt.

Of van de spoorwegbeheerder, uit hoofde van zijn privaatrechtelijke, buitencontractuele zorgplicht jegens de spoorwegondernemingen en de weggebruikers op de overweg, kan worden verwacht dat hij iedere onbeveiligde overweg beveiligt met een AHOB-installatie of een tunnel of brug aanlegt, hangt af van de gezichtspunten van het *Wilnis*-arrest.<sup>168</sup>

Ter invulling van deze gezichtspunten kan op basis van de besproken jurisprudentie<sup>169</sup> worden vastgesteld dat de spoorwegbeheerder uit mag gaan van weggebruikers die niet onoplettend en onvoorzichtig zijn, omdat zij bijvoorbeeld door een Andreaskruis worden gewaarschuwd voor een naderende overweg en behoren te weten dat een overweg een gevaarlijke verkeerssituatie behelst. Omdat het aanleggen van tunnels, bruggen en AHOB-installaties een aanzienlijke investering vergt<sup>170</sup>, kan niet voor iedere

---

<sup>164</sup> Vergelijk Asser/Sieburgh 6-I 2020/121-122 en HR 8 oktober 2010, ECLI:NL:HR:2010:BM6095, *NJ* 2011/465 m.nt. T. Hartlief (*Hangmat*).

<sup>165</sup> Zie par. 4.3.

<sup>166</sup> Zie respectievelijk par. 2.4.1 en 3.5.1.

<sup>167</sup> Artikel 7 Wegenwet.

<sup>168</sup> Vergelijk par. 3.5.2.

<sup>169</sup> Zie par. 4.2.2.

<sup>170</sup> ProRail 2016, p. 11.

onbeveiligde overweg worden verwacht deze hiermee worden uitgerust. In tegenstelling tot Italië, Duitsland en België<sup>171</sup> kan onder het regiem van artikel 6:174 BW geen garantienorm worden vereist van de spoorwegbeheerder. Welke onbeveiligde overwegen hiermee wel moeten worden uitgerust, kan worden ingevuld door de toebedeelde beleidsvrijheid en bijbehorende financiële middelen.<sup>172</sup> Omdat reëel is dat de gevolgen van de verwezenlijking van het gevaar op aanrijdingen op onbeveiligde overwegen fataal zijn, is het passender dat de spoorwegbeheerder minder bezwarende en kostbare maatregelen neemt om weggebruikers te waarschuwen dat een trein nadert, bijvoorbeeld door bij een Andreaskruis een matrixbord te plaatsen waarop de tijden staan wanneer een trein de betreffende overweg nadert. Ook mag van de spoorwegbeheerder worden verwacht dat hij in samenspraak met de wegbeheerder alle redelijkerwijs mogelijke maatregelen neemt om tegen het gevaar van een naderende trein op onbeveiligde overwegen te waarschuwen of dit gevaar te voorkomen. Van de wegbeheerder mag derhalve ook enige actie worden verwacht, aangezien hij een inbreuk maakt op het eigendomsrecht van (de moedervennootschap van<sup>173</sup>) de spoorwegbeheerder door hem te ‘belasten’ met het dulden van een openbare weg.<sup>174</sup>

Concluderend leidt dit ertoe dat de zorgplicht van de spoorwegbeheerder op grond van artikelen 8:1661 lid 2 en 6:174 lid 1 BW ten opzichte van schade *door* overwegen gelijk moet worden gesteld aan de zorgplicht van de wegbeheerder jegens de weggebruikers en ziet op de overwegbevloering en beveiligingsinstallaties. Voor schade *op* de overweg is allereerst vastgesteld dat de wegbeheerder en de spoorwegbeheerder tezamen verantwoordelijk zijn om veiligheidsmaatregelen te treffen ten behoeve van weggebruikers en spoorwegondernemingen en dat benadeelden door schade *op* onbeveiligde overwegen beide beheerders hoofdelijk moeten kunnen aanspraken. Van de spoorwegbeheerder kan echter niet gevergd worden dat hij zelfstandig op iedere spoorwegovergang alle redelijkerwijs mogelijke maatregelen neemt. De spoorwegbeheerder draagt tezamen met de wegbeheerder de zorg voor de veiligheid van weggebruikers en spoorwegondernemingen op spoorwegovergangen, waardoor op beide beheerders de gezamenlijke plicht rust te zorgen voor alle redelijkerwijs mogelijke

---

<sup>171</sup> Vergelijk par. 4.3.

<sup>172</sup> Vergelijk par. 3.5.2.

<sup>173</sup> Zie par. 3.2.1.

<sup>174</sup> Vergelijk artikelen 5:70 en 5:71 BW; artikel 14 lid 3 en 4 Wegenwet en Asser/Bartels & Van Velten 5 2017/107-108.

maatregelen, teneinde de weggebruikers en spoorwegondernemingen zo min mogelijk in gevaar te brengen.

## 5. Conclusie

Het spoorwegrecht is, voor zover het gaat over de rechtsverhouding tussen spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder en de onderlinge aansprakelijkheid, door de in de jaren '90 ingezette liberalisering van de spoorwegmarkt een relatief jong rechtsgebied. Dit onderzoek beoogde aan dit jonge rechtsgebied een bijdrage te leveren.

Hiervoor werd in het eerste inhoudelijke hoofdstuk het juridische kader van artikel 6:162, 6:174 en 8:1661 lid 2 BW geschetst om de grondslag van de zorgplicht voor opstallen te vinden. Hierbij werd de ontwikkeling van de zorgvuldigheid en gevaarzetting uiteengezet, gevolgd door een beschouwing van de risicoaansprakelijkheid voor opstallen en het hierbij behorende aspect van de overheidsaansprakelijkheid. Het *Wilnis*-arrest is hierbij van cruciaal belang. Op basis van dit kader werd het leerstuk van de zorgplicht onderzocht en werd geconcludeerd dat uit artikel 6:174 BW een zorgplicht kan voortvloeien voor opstalbezitters, in plaats van artikel 6:162 BW. Ter illustratie hiervan is de privaatrechtelijke zorgplicht van de wegbeheerder behandeld. Deze zorgplicht werd in het *Ferwerderadeel*-arrest 'vertaald' vanuit de publiekrechtelijk opgedragen zorgplicht volgens de Wegenwet. De formulering van de privaatrechtelijke zorgplicht uit dit arrest is in het *Stroomkabel*-arrest bevestigd en expliciet onder het regime van artikel 6:174 BW toegepast, waarbij een belangrijke rol werd weggelegd voor het *Wilnis*-arrest.

In het daaropvolgende hoofdstuk over de spoorwegbeheerder werd eerst de praktijk van de spoorwegbeheerder geschetst en zijn relatie met de spoorwegonderneming. Hierna volgden een bespreking van de belangrijkste rechtspraak over de privaatrechtelijke, buitencontractuele zorgplicht van de spoorwegbeheerder en een rechtsvergelijkend onderdeel over de aansprakelijkheid en zorgplichten van de Duitse en Belgische spoorwegbeheerder. Op basis hiervan werd de privaatrechtelijke, buitencontractuele zorgplicht van de spoorwegbeheerder ten behoeve van de spoorwegondernemingen voor de door hem beheerde spoorweginfrastructuur vastgesteld. Ter invulling hiervan moet de spoorwegbeheerder letten op de gezichtspunten uit het *Wilnis*-arrest.

In het laatste hoofdstuk werd de privaatrechtelijke, buitencontractuele zorgplicht van de spoorwegbeheerder gespecificeerd voor de spoorwegovergangen. Hierbij werd allereerst het juridische kader van de verantwoordelijkheden van de wegbeheerder en de spoorwegbeheerder voor overwegen geschetst, waarna de rechtspraak hierover werd



behandeld. Vervolgens werden de grondslag en reikwijdte van de zorgplichten van de spoorwegbeheerder voor spoorwegovergangen in Duitsland, België en Italië besproken. Op basis van het geschetste juridische kader en de rechtsvergelijking binnen deze context, kon de privaatrechtelijke, buitencontractuele zorgplicht van de spoorwegbeheerder voor schade *door* en *op* de door hem beheerde overwegen jegens spoorwegondernemingen en weggebruikers op de spoorwegovergangen worden vastgesteld. Ook ter invulling van deze zorgplicht moet de spoorwegbeheerder letten op de gezichtspunten uit het *Wilnis*-arrest.

Op basis van het voorgaande kan een antwoord worden geformuleerd op de hoofdvraag: hoe ver strekt de privaatrechtelijke, buitencontractuele zorgplicht van de Nederlandse spoorwegbeheerder met betrekking tot het gevaar dat de door hem beheerde spoorweginfrastructuur schade kan toebrengen aan spoorwegondernemingen en aan weggebruikers op overwegen door verwezenlijking van dat gevaar, in het kader van de publiekrechtelijk opgedragen zorgplicht uit de Spoorwegwet en de Beheerconcessie, de wettelijke veiligheidseisen voor de spoorweginfrastructuur en de opstalaansprakelijkheid ingevolge de artikelen 8:1661 lid 2 en 6:174 lid 1 BW?

Al met al is uit het voorgaande gebleken dat de privaatrechtelijke, buitencontractuele zorgplicht van de Nederlandse spoorwegbeheerder, die voortvloeit uit de artikelen 8:1661 lid 2 en 6:174 lid 1 BW en is gebaseerd op publiekrechtelijk opgedragen zorgplichten uit artikel 17 Spoorwegwet en artikel 3 en 4 Beheerconcessie, ten behoeve van de spoorwegondernemingen ziet op het dragen van zorg voor een in goede staat verkerende en geschikte spoorweginfrastructuur, waarmee de veiligheid van personen of zaken van de spoorwegonderneming niet in gevaar wordt gebracht. Daarnaast wordt de privaatrechtelijke, buitencontractuele zorgplicht van de Nederlandse spoorwegbeheerder ten behoeve van de weggebruikers voor schade *door* de overwegen ingevuld op basis van de privaatrechtelijke zorgplicht van de wegbeheerder. Voor schade *op* de overwegen geldt jegens de weggebruikers en spoorwegondernemingen de privaatrechtelijke, buitencontractuele zorgplicht zoals deze is vastgesteld in relatie tot de spoorwegondernemingen. Hoe ver de privaatrechtelijke, buitencontractuele zorgplicht van de spoorwegbeheerder in concrete gevallen reikt, hangt steeds af van de gezichtspunten uit het *Wilnis*-arrest.

Ondanks dat deze conclusie vele vragen beantwoordt, roept het minstens evenzoveel vragen op. Want hoever gaat de publiekrechtelijk opgedragen zorgplicht van de

spoorwegondernemingen voor hun spoorvoertuigen en hoe werkt dit uit in het privaatrecht? Of kunnen de wegbeheerder en de spoorwegbeheerder aansprakelijk zijn voor schade *op* de overweg als zij geen overeenstemming over de veiligheidsmaatregelen kunnen bereiken? Het laatste woord over de aansprakelijkheid van de spoorwegbeheerder jegens spoorwegondernemingen en weggebruikers op overwegen is dus zeker nog niet gesproken. Hopelijk zet dit onderzoek juristen die hiermee verder willen gaan op het juiste spoor.

## 6. Literatuur

- **Arcadis 2020**  
Arcadis, 'Benchmark Studie Overwegen in Europa', 19 november 2020.
- **Asser/Bartels & Van Velten 5 2017**  
S.E. Bartels & A.A. van Velten, *Mr. C. Assers Handleiding tot de beoefening van het Nederlands Burgerlijk Recht. 5. Zakenrecht, Eigendom en beperkte rechten*, Deventer: Wolters Kluwer 2017.
- **Bauw, Onrechtmatige daad: aansprakelijkheid voor zaken (Mon. BW nr. B47) 2015**  
E. Bauw, *Onrechtmatige daad: aansprakelijkheid voor zaken (Monografieën BW nr. B47)*, Deventer: Wolters Kluwer 2015.
- **Berz & Burman, in: Handbuch des Straßenverkehrsrechts, 2020**  
U. Berz & M. Burman, *Handbuch des Straßenverkehrsrechts: 41. Ergänzungslieferung*, München: C.H. Beck 2020.
- **Van den Bogaart, OVPro 2 maart 2020**  
P. van den Bogaart, 'Trein in plaats van vliegtuig bespaart 8,35 miljoen ton CO<sub>2</sub>-uitstoot', *OVPro 2 maart 2020*.
- **Boonekamp, in: GS Onrechtmatige daad, art. 6:101 BW**  
R.J.B. Boonekamp, Commentaar op art. 6:101 BW, in: C.J.J.M. Stolker (red.), *Groene Serie Onrechtmatige daad*, Deventer: Wolters Kluwer.
- **Van Dam, Verkeersrecht, 2007**  
C.C. van Dam, 'Aansprakelijkheid van de wegbeheerder. In Engeland, Frankrijk en Duitsland', *Verkeersrecht*, 2007, p. 404-411.
- **Van Dam 2013**  
C.C. Van Dam e.a. (red.), *Aansprakelijkheid van de wegbeheerder*, Den Haag: ANWB, 2013.
- **Dekrem, TBBR, 2020/5**  
E. Dekrem, 'De ene windstoot is de andere niet. Over het omvallen van bomen en de aansprakelijkheid voor gebrekkige zaken (art. 1384, lid 1 BW)', *Tijdschrift voor Belgisch Burgerlijk Recht (TBBR)*, 2020, afl. 5, p. 291-298.
- **DLA Piper 2009**  
DLA Piper, 'Study on EU Member States' national civil liability regimes in relation to rail accidents between Railway Undertakings and Infrastructure

- Managers in so far as they may present a barrier to the internal market*', 17 juni 2009.
- **Engelhard, NTBR, 2018/8**  
E.F.D. Engelhard, 'Aansprakelijkstellingen in de semipublieke sector en de afstemming met het regime voor overheidsaansprakelijkheid', *Nederlands Tijdschrift voor Burgerlijk Recht (NTBR)*, 2018/32, afl. 8, p. 232-243.
  - **Filthaut & Piontek & Kayser, in: Haftpflichtgesetz 2019**  
W. Filthaut, S. Piontek, A. Kayser, *Kommentar zum Haftpflichtgesetz und zu den kokurrierenden Vorschriften anderer Haftungsgesetze*, München: C.H. Beck 2019.
  - **Giesen, Verkeersrecht, 2019/1**  
I. Giesen, 'Aansprakelijkheid, wegbeheerder en het verkeer: een overzicht van bewijs(last)kwesities', *Verkeersrecht*, 2019, nr. 1, p. 2-8.
  - **Van Gompel, Spoorpro 5 januari 2021**  
M. van Gompel, 'Gebruik van openbaar vervoer gehalveerd door coronacrisis', *SpoorPro* 5 januari 2021.
  - **Hagdorn, Sütö en Wedzinga 2017**  
A. Hagdorn, V. Sütö en A. Wedzinga, *Handboek Spoorwegrecht*, Zutphen: Uitgeverij Paris, 2017.
  - **Asser/Hartkamp 3-I 2019**  
A.S. Hartkamp, *Mr. C. Assers Handleiding tot de beoefening van het Nederlands Burgerlijk Recht. 3. Vermogensrecht algemeen. Deel I. Europees recht en Nederlands vermogensrecht*, Deventer: Wolters Kluwer 2019.
  - **Hartlief 2002**  
T. Hartlief, 'Zorgplichten in het onrechtmatige daadsrecht. Uitdijning en begrenzing', in: S.C.J.J Kortmann e.a. (red.), *Onderneming en 10 jaar nieuw Burgerlijk Recht*, Deventer: Kluwer, 2002.
  - **Hartlief, in: Barkhuysen, Den Ouden & Tjepkema (red.), Coulant compenseren? 2012**  
T. Hartlief, in: T. Barkhuysen, W. den Ouden & M.K.G. Tjepkema (red.) *Coulant compenseren? Over overheidsaansprakelijkheid en rechtspolitiek*, Deventer: Kluwer 2012.
  - **Hartlief, NJ 2012/155**

- T. Hartlief, annotatie bij: HR 17 december 2010, ECLI:NL:HR:2010:BN6236, *Nederlandse Jurisprudentie (NJ)* 2012/155 (Wilnis).
- **Hartlief, *RMThemis*, 2019/1**  
T. Hartlief, ‘Voortuitgang in het recht’, *Rechtsgeleerd Magazijn Themis (RMThemis)*, 2019, nr. 1, p. 18-25.
  - **Heinen, *Gst.* 2014/86**  
P.C.M. Heinen, annotatie bij, HR 4 april 2014, ECLI:NL:HR:2014:831, *De Gemeentestem (Gst.)*, 2014/86 (*Reaal/Deventer*).
  - **Hoekzema & Oldenhuis, *RMThemis*, 2019/1**  
J.W. Hoekzema & F.T. Oldenhuis, ‘Aansprakelijkheid voor zaken en opstallen: van risicoaansprakelijkheid naar een ‘gewone’ toetsing aan de onrechtmatige daad, of toch niet?’, *RMThemis*, 2019, afl. 1, p. 33-38.
  - **Hoops, *TvAR*, 2019/5**  
B. Hoops, ‘Erfdienstbaarheden en de opheffing van de onbewaakte spoorwegovergangen’, *Tijdschrift voor Agrarisch Recht (TvAR)*, 2019, nr. 15, p. 281-286.
  - **Howarth, *JETL*, 2018/9**  
D. Howarth, ‘The place of Tort Law in the Public Transport System: The Case of the British Railway’, *Journal of European Tort Law (JETL)*, 2018, nr. 9, p. 191-225.
  - **Huisman & Van Ommeren, *HSB* 2019**  
P.J. Huisman & F.J. van Ommeren, *Hoofdstukken van privaatrechtelijk overheids-handelen. Publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen op de grens van publiek- en privaatrecht (Handboeken staats- en bestuursrecht; HSB)*, Deventer: Wolters Kluwer 2019.
  - **Jacobse & Pieterse, *O&A* 2017/91**  
J.J. Jacobse & R.M. Pieterse, ‘Zorgen en plichten; een analyse van de jurisprudentie op het gebied van aansprakelijkheid voor schade door wateroverlast’, *Overheid en Aansprakelijkheid (O&A)* 2017, nr. 91, p. 197-205.
  - **C.E.C. Jansen 2011 / Van Ommeren 2011 / Zijlstra 2011**  
C.E.C. Jansen, F.J. van Ommeren en S.E. Zijlstra, in: C.E.C. Jansen e.a. (red.), *Zorgplichten in publiek- en privaatrecht*, Den Haag: Boom Juridische Uitgevers.
  - **K.J.O. Jansen, in: *GS Onrechtmatige daad*, art. 6:162 BW**

- K.J.O. Jansen, Commentaar op art. 6:162 BW, in: C.J.J.M. Stolker (red.), *Groene Serie Onrechtmatige daad*, Deventer: Wolters Kluwer.
- **Karner & Schellerer, *JETL*, 2018/9**  
E. Karner & L. Schellerer, ‘Non-Contractual Liability for Railways, Buses and Aeroplanes’, *JETL*, 2018, nr. 9, p. 143-153.
  - **Knetsch, *JETL*, 2018/9**  
J. Knetsch, ‘Tort Law and Mass Transportation Accidents: A French-German View on Legal Challenges in Times of Market Deregulation’, *JETL*, 2018, nr. 9, p. 154-169.
  - **Kolder, *AV&S* 2019/17**  
A. Kolder, ‘Kwalitatieve aansprakelijkheid voor gebrekkige zaken, gevaarlijke stoffen en dieren: het bedrijfsbegrip van art. 6:181 BW’, *Aansprakelijkheid, Verzekering & Schade (AV&S)*, 2019, nr. 17, p. 83-92.
  - **Kooijmans e.a., 2014**  
T. Kooijmans e.a., ‘*Het gebruik van onderzoeksinformatie en rapporten van de Onderzoeksraad voor veiligheid in juridische procedures*’, 2014.
  - **Kruiswijk Jansen & Van den Broek, *MvV*, 2011/4**  
J. Kruiswijk Jansen & P. van den Broek, ‘‘State of the art’ als begrenzing van opstalaansprakelijkheid: Dijkdoorbraak Wilnis (HR 17 december 2010, LJN BN6236)’, *Maandblad voor Vermogensrecht (MvV)*, 2011, nr. 4, p. 111-118.
  - **Kwast, *TvO*, 2007/2**  
O. Kwast, ‘Waterstaatsrecht en Wegenwet’, *Tijdschrift voor Omgevingsrecht (TvO)*, 2007, nr. 2, p. 50-57.
  - **Maes, *AV&S*, 2016/2**  
K.L. Maes, ‘De reikwijdte van de primaire en secundaire private zorgplicht: gelijke monniken, gelijke kappen?’, *AV&S*, 2016, nr. 2, p. 4-16.
  - **Magnus & Wurmnest 2019 / Knetsch 2019 / Christandl 2019 / Reiter 2019 / Klett 2019**  
U. Magnus & W. Wurmnest, J. Knetsch, G. Christandl, S. Reiter en B. Klett, in: H. Koziol (red.), ‘*Die Haftung von Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturunternehmen im Rechtsvergleich*’, Wenen: Jan Sramek Verlag, 2019.
  - **Nijmeijer, *AA*, 2013/6**

- A.G.A. Nijmeijer, ‘Ook bouwtechnische veiligheid kent Europeesrechtelijke grenzen: Over geharmoniseerde normen in het licht van de Europese Machinerichtlijn’, *Ars Aequi (AA)*, 2013, nr. 6, p. 477-481.
- **Novakovksi, O&A, 2006/49**  
T. Novakovski, ‘De invloed van de Kelderluik-criteria op de aansprakelijkheid van de wegbeheerder ex art. 6:162 BW en 6:174 BW’, *O&A*, 2006, nr. 49, p. 106-112.
  - **Oldenhuis, in: GS Onrechtmatige daad, art. 6:174 BW**  
F.T. Oldenhuis, Commentaar op art. 6:174 BW, in: C.J.J.M. Stolker (red.), *Groene Serie Onrechtmatige daad*, Deventer: Wolters Kluwer.
  - **Oldenhuis & Kolder, in: GS Onrechtmatige daad, art. 6:181 BW**  
F.T. Oldenhuis & A. Kolder, Commentaar op art. 6:181 BW, in: C.J.J.M. Stolker (red.), *Groene Serie Onrechtmatige daad*, Deventer: Wolters Kluwer.
  - **Oliphant 2016**  
K. Oliphant, ‘*The liability of public authorities in comparative perspective*’, Cambridge: Intersentia, 2016.
  - **Oskam & Overes, Verkeersrecht, 2015/60.**  
P. Oskam & J.S. Overes, ‘De juridische status en het gebruik van CROW-richtlijnen bij Wegbeheerdersaansprakelijkheidszaken’, *Verkeersrecht*, 2015, nr. 60, p. 214-220.
  - **Pajmans, Verkeersrecht, 2021/1**  
B.M. Pajmans, ‘Vallen en uitglijden: (g)een slippery slope?’, *Verkeersrecht*, 2021, nr. 1, p. 2-12.
  - **Pereth, Regelmaat, 2016/6**  
S. Pereth, ‘Reguleringsinstrumenten in de spoorsector: wisselend succes’, *Regelmaat*, 2016, nr. 6, p. 438-451.
  - **Pool, TAV, 2016/2**  
V.R. Pool, ‘Aansprakelijkheid bij spoorwegongevallen’, *Tijdschrift Aansprakelijkheids- en Verzekeringsrecht in de Praktijk (TAV)*, 2016/49, nr. 2, p. 26-30.
  - **Pool & Holsbrink, TV&R, 2019/5**  
V.R. Pool & T. Holsbrink, ‘Titel 8.18 en 8.19 BW: spoorgoederenvervoer en spoorongevallen’, *Tijdschrift Vervoer & Recht (TV&R)*, 2019, nr. 5, p. 144-147.

- **ProRail 2016**  
ProRail, ‘*Leidraad voor “Proeftuin Niet Actief Beveiligde Overwegen”*’, 2016.
- **ProRail 2021**  
ProRail, ‘*Netverklaring 2022*’, 2021.
- **Ramaekers, TV&R, 2019/1**  
V.J.P. Ramaekers, ‘Het veiligheidsbeheersysteem voor spoorwegondernemingen’, *TV&R*, 2019, nr. 1, p. 8-17.
- **Rebler, Straßenverkehrsrecht, 2010/12**  
A. Hebler, ‘Grundsätze der Haftung bei Verkehrsunfällen auf Bahnübergängen’, *Straßenverkehrsrecht*, 2010, nr. 12, p. 441-447.
- **Rijnhout, Verkeersrecht, 2019/12**  
R. Rijnhout, ‘Wegbeheerdersaansprakelijkheid: ho stop!’, *Verkeersrecht*, 2019, nr. 12, p. 49-55.
- **Schrijns, O&A, 2012/4**  
A.J.J.G. Schrijns, ‘De betekenis van het arrest over de dijkdoorbraak bij Wilnis voor de wegbeheerderpraktijk’, *O&A*, 2012, nr. 4, p. 33-39.
- **Sevinga, NtEr, 2013/7**  
K. Sevinga, ‘Scheiding tussen spoor en trein’, *Nederlands tijdschrift voor Europees recht (NtEr)*, 2013, nr. 7, p. 227-234.
- **Asser/Sieburgh 6-I 2020**  
C.H. Sieburgh, *Mr. C. Assers Handleiding tot de beoefening van het Nederlands Burgerlijk Recht. 6. Verbintenissenrecht. Deel I. De verbintenis in het algemeen, eerste gedeelte*, Deventer: Wolters Kluwer 2020.
- **Asser/Sieburgh 6-II 2020**  
C.H. Sieburgh, *Mr. C. Assers Handleiding tot de beoefening van het Nederlands Burgerlijk Recht. 6. Verbintenissenrecht. Deel II. De verbintenis in het algemeen, eerste gedeelte*, Deventer, Wolters Kluwer 2020.
- **Asser/Sieburgh 6-IV 2020**  
C.H. Sieburgh, *Mr. C. Assers Handleiding tot de beoefening van het Nederlands Burgerlijk Recht. 6. Verbintenissenrecht. Deel IV. De verbintenis in het algemeen, eerste gedeelte*, Deventer: Wolters Kluwer 2020.
- **Sütö & Willems, TV&R, 2019/5**



- V.J.A. Sütö & E. Willems, ‘Het vierde spoorwegpakket: de laatste loodjes...’, *TV&R*, 2019, nr. 5, p. 125-143.
- **Tjong Tjin Tai 2006**  
T.F.E. Tjong Tjin Tai, ‘*Zorgplichten en zorgethiek*’, Deventer: Kluwer, 2006.
  - **Tjong Tjin Tai, *RMThemis*, 2019/1**  
T.F.E. Tjong Tjin Tai, ‘Van zorgvuldigheid naar zorgplicht: een eeuw maatschappelijke zorgvuldigheid’, *RMThemis*, 2019, nr. 1.
  - **Vandenberghe, *TPR*, 2010**  
H. Vandenberghe, ‘Overzicht van rechtspraak (2000-2008). Aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad’, *Tijdschrift voor Privaatrecht (TPR)* 2010, p. 357-385 en 1749-2145.
  - **Van der Veen, *AB* 2004/47**  
G.A. van der Veen, annotatie bij: HR 3 mei 2002, ECLI:NL:HR:2002:AE2202, *AB Rechtspraak Bestuursrecht (AB)* 2004/47 (*Rook/Staat*).
  - **Van Velten, *Privaatrechtelijke aspecten van onroerend goed (AN nr. 120)* 2018**  
A.A. van Velten, *Privaatrechtelijke aspecten van onroerend goed (Ars Notariatus (AN) nr. 120)*, Deventer: Wolters Kluwer 2018.
  - **Verbruggen, *RMThemis*, 2020/1**  
P.W.J. Verbruggen, ‘Civiele aansprakelijkheid voor private normstelling’, *RMThemis*, 2020, nr. 1.
  - **Van der Waals 1978**  
H.G. van der Waals, ‘*Rail en weg: Botsing van wetten (Reeks Handelsrecht ; no. 15)*’, Deventer: Kluwer 1978.
  - **Wagner, in: *Münchener Kommentar*, §823 BGB 2020**  
G. Wagner, in: D. Habersack, *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 7*, München: C.H. Beck 2020.
  - **Parl. Gesch. NBW, Boek 6**  
C.J. van Zeben, J.W. du Pon & M.M. Olthof (red.), *Parlementaire Geschiedenis van het nieuwe Burgerlijk Wetboek. Boek 6, Algemeen gedeelte van het verbintenissenrecht*, Deventer: Kluwer 1981.
  - **Parl. Gesch. NBW, Boek 6 (Inv. 3, 5 en 6)**  
C.J. van Zeben & J.W. du Pon (red.), *Parlementaire geschiedenis van het nieuwe Burgerlijk wetboek. Invoering Boeken 3,5 en 6. Boek 6 Algemeen gedeelte van het*

*verbintenissenrecht. Parlementaire stukken systematisch gerangschikt en van noten voorzien door W.H.M. Reehuis en E.E. Slob, Deventer: Kluwer 1990.*

## 7. Jurisprudentie

### *Nederland*

- Hoge Raad 10 juni 1901, W. 9038 (*Zutphense Juffrouw*).
- Hoge Raad 31 januari 1919, ECLI:NL:HR:1919:AG1776, *NJ* 1919/161, m.nt. W.L.P.A. Molengraaff (*Lindenbaum/Cohen*).
- Hoge Raad 9 januari 1942, ECLI:NL:HR:1942:124, *NJ* 1942/295 (*Ferwerderadeel*).
- Hoge Raad 5 november 1965, ECLI:NL:HR:1965:AB7079, *NJ* 1966/136 m.nt. G.J. Scholten (*Coca Cola/Duchateau; Kelderluik*).
- Hoge Raad 23 februari 1968, ECLI:NL:HR:1968:AC4831, *NJ* 1968/192, m.nt. G.J. Scholten.
- Hoge Raad 10 april 1970, ECLI:NL:HR:1970:AC1364, *NJ* 1970/292.
- Hoge Raad 22 november 1974, ECLI:NL:HR:1974:AC5503, *NJ* 1975/149, m.nt. G.J. Scholten (*Struikelende broodbezorger*).
- Hoge Raad 9 oktober 1981, ECLI:NL:HR:1981:AG4240, *NJ*, 1982/332 m.nt. C.J.H. Brunner (*Bargerbeeksesloot*).
- Hoge Raad 20 maart 1992, ECLI:NL:HR:1992:ZC0549, *NJ* 1993/547, m.nt. C.J.H. Brunner (*Bussluis*).
- Hoge Raad 20 oktober 2000, ECLI:NL:HR:2000:AA7686, *NJ* 2000/700 (*Foekens/Naim*).
- Hoge Raad 17 november 2000 ECLI:NL:HR:2000:AA8364, *NJ* 2001/10 (*Gemeente Scheemda/Olsder*).
- Hoge Raad 9 november 2001, ECLI:NL:HR:2001:AD5302, *NJ* 2002/446, m.nt. C.J.H. Brunner (*Van den Berg/Waterschap De oude Rijnstromen*).
- Hoge Raad 3 mei 2002, ECLI:NL:HR:2002:AE2202, *AB* 2004/47, m.nt. G.A. van der Veen (*Rook/Staat*).
- Hoge Raad 4 oktober 2002, ECLI:NL:HR:2002:AE4439, *NJ* 2003/297, m.nt. W.M. Kleijn (*Erven Stok-Staat*).
- Hoge Raad 26 september 2003, ECLI:NL:HR:2003:AI0830, *NJ* 2003/660.
- Hoge Raad 17 december 2010, ECLI:NL:HR:2010:BN6236, *NJ* 2012/155, m.nt. T. Hartlief (*Dijkdoorbraak Wilnis*).
- Hoge Raad 30 november 2012, ECLI:NL:HR:2012:BX7487, *Rechtspraak Aansprakelijkheids- en Verzekeringsrecht (RAV)* 2013/31 (*Paalrot*).

- Hoge Raad 4 april 2014, ECLI:NL:HR:2014:831, *Gst.* 2014/86, m.nt. P.C.M. Heinen (*Reaal/Deventer*).
- Hoge Raad 7 oktober 2016, ECLI:NL:HR:2016:2283, *NJ* 2017/73, m.nt. J. Spier (*Stroomkabel*).
- Hoge Raad 16 februari 2018, ECLI:NL:HR:2018:208, *AB* 2018/370, m.nt. A.J.H. Hofman & G.A. van der Veen.
- Hoge Raad 8 oktober 2010, ECLI:NL:HR:2010:BM6095, *NJ* 2011/465 m.nt. T. Hartlief (*Hangmat*).
- Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State 19 november 2014, ECLI:NL:RVS:2014:4169, *Gst.* 2015/20 m.nt. A.H.J. Hofman.
- Hof Arnhem-Leeuwarden 19 november 2013, ECLI:NL:GHARL:2013:8761.
- Hof Arnhem-Leeuwarden 17 februari 2015, ECLI:NL:GHARL:2015:1089, *S&S* 2015/101.
- Hof 's Hertogenbosch 2 juni 2015, ECLI:NL:GHSHE:2015:2022, *O&A* 2016/5, m.nt. J.J. van der Helm.
- Hof Arnhem-Leeuwarden 7 juni, 2016, ECLI:NL:GHARL:2016:4473.
- Hof Arnhem-Leeuwarden 30 januari 2018, ECLI:NL:GHARL:2016:3827 en ECLI:NL:GHARL:2018:949, *S&S* 2018/34.
- Hof Arnhem-Leeuwarden 20 maart 2018, ECLI:NL:GHARL:2018:2632, *S&S* 2018/97.
- Hof 's Hertogenbosch 17 maart 2020, ECLI:NL:GHSHE:2020:978, *RAV* 2020/47, m.nt. A.N.L. de Hoogh.
- Hof 's Hertogenbosch 11 augustus 2020, ECLI:NL:GHSHE:2020:2552.
- Hof Arnhem-Leeuwarden 29 september 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:7814.
- Hof Den Haag 13 oktober 2020, ECLI:NL:GHDHA:2020:1887.
- Hof Amsterdam 3 november 2020, ECLI:NL:GHAMS:2020:2949.
- Rechtbank (Rb.) Dordrecht 27 december 2006, ECLI:NL:RBDOR:2006:AZ5728.
- Rechtbank Almelo 9 januari 2008, ECLI:NL:RBALM:2008:BC4628.
- Rechtbank Utrecht 17 september 2008, ECLI:NL:RBUTR:2008:BF1298.
- Rechtbank Rotterdam 2 september 2009, ECLI:NL:RBROT:2009:BJ8959.
- Rechtbank Rotterdam 13 oktober 2010, ECLI:NL:RBROT:2010:BO34180.
- Rechtbank Utrecht 29 december 2010, ECLI:NL:RBUTR:2010:BO9744.
- Rechtbank Utrecht 6 juni 2012, ECLI:NL:RBUTR:2012:BX0533.

- Rechtbank Utrecht 25 juli 2012, ECLI:NL:RBUTR:2012:BX3544, *Schip & Schade (S&S)* 2015/6.
- Rechtbank Utrecht 12 september 2012, 302564 / HA ZA 11-431, *S&S* 2013/79.
- Rechtbank Midden-Nederland 5 maart 2014, ECLI:NL:RBMNE:2014:783.
- Rechtbank Midden-Nederland 14 mei 2014, ECLI:NL:RBMNE:2014:1763, *S&S* 2015/142.
- Rechtbank Midden-Nederland 12 november 2014, ECLI:NL:RBMNE:2014:5643, *S&S* 2015/59.
- Rechtbank Noord-Holland 13 maart 2015, ECLI:NL:RBNHO:2015:1972.
- Rechtbank Noord-Nederland 14 december 2016, ECLI:NL:RBNNE:2016:5536.
- Rechtbank Midden-Nederland 18 januari 2017, ECLI:NL:RBMNE:2017:172, *S&S* 2017/99.
- Rechtbank Midden-Nederland 22 maart 2017, ECLI:NL:RBMNE:2017:1368.
- Rechtbank Den Haag 20 september 2017, ECLI:NL:RBDHA:2017:10422.
- Rechtbank Noord-Holland 27 november 2017, ECLI:NL:RBNHO:2017:10032.
- Rechtbank Noord-Nederland 4 december 2017, ECLI:NL:RBNNE:2017:4627.
- Rechtbank Midden-Nederland 18 april 2018, ECLI:NL:RBMNE:2017:1368, *S&S* 2018/111.
- Rechtbank Midden-Nederland 23 januari 2019, ECLI:NL:RBMNE:2019:374.
- Rechtbank Noord-Holland 17 april 2019, ECLI:NL:RBNHO:2019:3062.
- Rechtbank Midden-Nederland 16 oktober 2019, ECLI:NL:RBMNE:2019:4703.
- Rechtbank Den Haag 26 september 2019, ECLI:NL:RBDHA:2019:10100.
- Rechtbank Rotterdam 10 september 2020, ECLI:NL:RBROT:2020:7833.
- Rechtbank Oost-Brabant 14 oktober 2020, ECLI:NL:RBOBR:2020:4978.
- Rechtbank Rotterdam 6 november 2020, ECLI:NL:RBROT:2020:10161.
- Rechtbank Gelderland 1 december, 2020, ECLI:NL:RBGEL:2020:6342.
- Rechtbank Zeeland-West Brabant 1 december 2020, ECLI:NL:RBZWB:2020:6828.
- Rechtbank Amsterdam 23 december 2020, ECLI:NL:RBAMS:2020:6744.
- Rechtbank Oost-Brabant 24 februari 2021, ECLI:NL:RBOBR:2021:892.
- Rechtbank Oost-Brabant 24 maart 2021, ECLI:NL:RBOBR:2021:1234.
- Rechtbank Limburg 21 april 2021, ECLI:NL:RBLIM:2021:4160.

### *Buitenland*

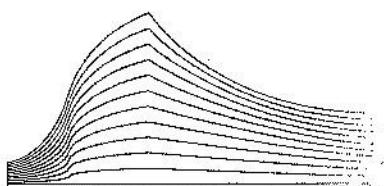
- Grondwettelijk Hof (België) 14 augustus 2006, ECLI:BE:GHCC:2006:ARR:20060607.1.
- Hof van Cassatie (België) 23 juni 1972, ECLI:BE:CASS:1972:ARR:19720623.1.
- Hof van Cassatie (België) 10 oktober 1978, ECLI:BE:CASS:1978:ARR:19781010.6.
- Hof van Beroep Bergen (België) 26 juni 1987, ECLI:BE:CAMON:1987:ARR:19870626.2
- Hof van Beroep Bergen (België) 3 mei 1989, ECLI:BE:CAMON:1989:ARR:19890503.2
- Hof van Beroep Antwerpen (België) 7 november 2007, ECLI:BE:HBANY:2007:ARR:20071107.24.
- Rechtbank Dendermonde (België) 1 december 2009, *Tijdschrift van de Politierichters (T.Pol)*, 2012/2, p. 82-87.
- Politierichter Oudenaarde (België) 8 april 2013, *T.Pol* 2013/3, p. 139-143.
- Politierichtbank Brussel (België) 8 mei 2020, 46/2020 (zie bijlage 1).
- Bundesgerichtshof (BGH; Duitsland) 22 juni 2004, VI ZR 8/04.
- Bundesgerichtshof (Duitsland) 11 januari 2007, III ZR 294/05.
- Bundesgerichtshof (Duitsland) 17 februari 2012, ZR 59/11.
- Oberlandesgericht (OLG) Naumburg (Duitsland) 20 oktober 2014, 12 U 38/14.
- Oberlandesgericht Hamm (Duitsland) 11 juni 2015, 6 U 145/14.
- Oberlandesgericht Celle (Duitsland) 26 juni 2018, 14 U 137/17.
- Oberlandesgericht Saarland (Duitsland) 17 december 2015, 4 U 39/15.
- Queen's Bench (Engeland) *Cliff v The Midland Railway Company*, 3 februari 1870, L.R. 5 Q.B. 258.
- Corte di Cassazione (Italië) 11 juni 2006, Nr. 13678 – Dossier 10, 38.

## **8. Bijlagen**

## Bijlage 1

Politierechtbank Brussel (België), 8 mei 2020, 46/2020 (geanonimiseerd):

vrijgesteld van het Griffierecht  
Afschrift ter kennis gebracht in  
uitvoering van art.  
van het <sup>art. 171</sup> Gerechtelijk Wetboek



Uitgifte			
Repertoriumnummer	Uitgereikt aan	Uitgereikt aan	Uitgereikt aan
403 / 2020			
Vonnisnummer 46 / 2020			
Datum van uitspraak			
8 mei 2020	Op	Op	Op
vierde kamer - zaal C3	€	€	€
Rolnummer			
16A269			

van het Gerechtelijk wetboek

Niet aan te bieden aan de  
Ontvanger

# Nederlandstalige politierechtbank Brussel Vonnis

Aangeboden op



Niet aan registratie

De Ontvanger

De Ontvanger

Nederlandstalige politierechtbank Brussel - 16A269

8 mei 2020 - vierde kamer - zaal C3

p. 2

Op de openbare zitting van de vierde kamer - zaal C3 van vrijdag acht mei tweeduizend twintig van de Nederlandstalige politierechtbank Brussel, zetelend in burgerlijke zaken, wordt door Frederik Baeyens, Politierechter bijgestaan door Filip Broodcoorens, Afgevaardigd Griffier het volgende vonnis uitgesproken:

#### INZAKE:

De nv INFRABEL, ingeschreven in de Kruispuntbank der Ondernemingen onder het ondernemingsnummer 0869.763.267, Met zetel te 1060 Sint-Gillis, Marcel Broodthaersplein 2, vertegenwoordigd door Mr. Bernard Dubois, advocaat te 9000 Gent, Rabotstraat 94 en vertegenwoordigd door Mr. Pierre-M. Louis, advocaat te 1170 Watermaal-Bosvoorde, Terhulpesteenweg 177 bus 7. eisende partij

#### TEGEN:

De nv CROSSRAIL BENELUX, ingeschreven in de Kruispuntbank der Ondernemingen onder het ondernemingsnummer 0471.783.353, met zetel te 2140 Antwerpen, Noordersingel 21, vertegenwoordigd door Mr. Eddy Willems, advocaat te 2018 Antwerpen, Desguinlei 214. verwerende partij

#### EN INZAKE VAN:

1. De nv CROSSRAIL BENELUX, ingeschreven in de Kruispuntbank der Ondernemingen onder het ondernemingsnummer 0471783353, met zetel te 2140 Antwerpen, Noordersingel 21, vertegenwoordigd door Mr. Eddy Willems, advocaat te 2018 Antwerpen, Desguinlei 214.

2. De vennootschap naar vreemd recht ALLIANZ SUISSE INSURANCE COMPANY Ltd, met zetel in Zwitserland, CH-8304 WALLISELLEN (Zürich), Richtiplatz 1, vertegenwoordigd door Mr. Eddy Willems, advocaat te 2018 Antwerpen, Desguinlei 214. eisende partijen in vrijwaring en op rechtstreekse eis

#### TEGEN:

De nv LINEAS, (voorheen Lineas Group nv) ingeschreven in de Kruispuntbank der Ondernemingen onder het ondernemingsnummer 0896.067.192, met maatschappelijke zetel te 1030 Schaarbeek, Koning Albert II laan 37, vertegenwoordigd door Mr. Yves Leaders, advocaat te 2000 Antwerpen, Arenbergstraat 23 en vertegenwoordigd door Mr. Pieter-Jan Van Mierlo, advocaat te 3500 Hasselt, Thonissenlaan 75. verwerende partij in vrijwaring en op rechtstreekse eis

#### EN INZAKE VAN:

Nederlandstalige politierechtbank Brussel - 16A269

8 mei 2020 - vierde kamer - zaal C3

p. 3

De vennootschap naar vreemd recht ALLIANZ SUISSE INSURANCE COMPANY Ltd, met zetel in Zwitserland, CH-8304 WALLISELLEN (Zürich), Richtiplatz 1, vertegenwoordigd door Mr. Eddy Willems, advocaat te 2018 Antwerpen, Desguinlei 214. vrijwillig tussenkommende partij

\*\*\*\*\*

<u>I. PROCEDURE</u>
---------------------

1.

Gelet op:

- de dagvaarding betekend op 22 augustus 2016 door het ambt van gerechtsdeurwaarder Charles Mertens met standplaats te Antwerpen.
- de dagvaarding in vrijwaring en op rechtstreekse eis betekend op 15 september 2016 door het ambt van gerechtsdeurwaarder [A] met standplaats te Brussel. – het verzoekschrift tot vrijwillige tussenkommst neergelegd ter griffie dd. 3 januari 2017.

... de akte tot gedinghervatting neergelegd ter griffie dd. 6 november 2018. ... de beschikking art. 747 S 1 G.W. dd. 6 oktober 2016. ... de besluiten neergelegd door partijen, ... de bundels neergelegd door de raadslieden van partijen.

Gehoord de raadslieden van partijen op de openbare zitting van 13 maart 2020.

## II. FEITEN

### Ongevalsgenese

2.

Het geschil tussen partijen heeft betrekking op het bepalen van de aansprakelijkheid voor en de vergoeding van de schadelijke gevolgen van een treinongeval dat zich heeft voorgedaan op 1 oktober 2013 omstreeks 4u07 te Remersdaal ter hoogte van kilometerpaal 32.790 van spoorlijn 24, en waarin betrokken waren:

... anderzijds de goederentrein Z65292, afkomstig van Aken, rijdend op normaal spoor en enerzijds de goederentrein E47540, vertrokken vanuit het station van Montzen, rijdend op normaal spoor op spoor B van lijn 24 in de richting van Genk-Goederen, bestuurd door [X],

anderzijds de goederentrein Z65292, afkomstig van Aken, rijdend op normaal spoor op spoor B van lijn 24 in de richting van Antwerpen-Noord, bestuurd door [Y].

3.

Op het ogenblik van de aanrijding was de trein E47540 aan het optrekken nadat het sein K.12, waarvoor deze trein eerder had moeten stoppen, op groen was gesprongen. De tweede trein, Z65292, reed tegen lage snelheid nadat hij op zicht voorbij het gesloten permissief sein B335 was gereden.

Omstreeks 4u07 reed de trein Z65292 achteraan in op de trein E47540. De treinbestuurders waren niet gewond. De materiële schade was wel groot. De eerste trein, E47540, bestond uit 20 wagons met schroot. Bepaalde wagons hadden bij de aanrijding een schok gekregen, maar waren niet ontspoord. De tweede trein, Z65292, bestond uit 19 wagons geladen met in totaal 304 auto's (FIAT 500). Verschillende wagons zijn ontspoord, en één ervan is van het viaduct over de Gulp naar beneden gevallen. Het treinverkeer werd op beide sporen van de lijn 24 ongeveer 18 uur onderbroken. De volgende dagen was slechts één spoor beschikbaar.

4.

Naar aanleiding van het ongeval werd door de parketmagistraat te Tongeren ingenieur [Z] aangesteld als deskundige om de omstandigheden van het treinongeval na te gaan.

In zijn eindverslag van 11 juni 2014 komt de deskundige tot een aantal besluiten omtrent de ongevalsgenese, die hier deels in extenso worden weergegeven:

B. Beide goederentreinen hadden de viaduct de la Galoppe verlaten. De doorgang van het treinverkeer wordt geregeld door het niet-bediend en permissief sein B335 en het bediende sein KI 2. De afstand tussen de twee seinen bedraagt 1056 meter (zie bijlage A). Blijkens de registratie van zijn telocband, is de eerste goederentrein E47540 (B-Logistics) bestuurd door dhr. [X], het niet-bediende doch permissieve sein B335 overschreden en vervolgens tot volledige stilstand gekomen voor het bediende sein K12 om 03:45 uur. Om 04:06 uur zet de goederentrein E47540 (B-Logistics) aan tot een snelheid van max. 14,4 km/u en wordt dan achteraan aangereden door de achteropkomende goederentrein 65292 (Crossrail Benelux). De registratie van de telocband van de goederentrein E47540 (B-Logistics) wordt gevoegd in de bijlagen B aan dit verslag.

C. De tweede goederentrein 65292 (Crossrail Benelux) bestuurd door dhr. [Y] is tot stilstand gekomen ter hoogte van het rode permissieve sein B335. Om 04:06 uur is de goederentrein 85292 (Crossrail Benelux) aangezet en is het permissief sein B335 overschreden. Geleidelijk zet de goederentrein 65292 (Crossrail Benelux) aan tot een snelheid van 20 km/u. Blijkens de registratie van zijn teloc-band is de goederentrein 65292 (Crossrail Benelux) vanuit stilstand vertrokken en met een gemiddelde aanzetversnelling van  $0,0463 \text{ m/s}^2$  heeft de goederentrein 65292 (Crossrail Benelux) zijn snelheid van 20 km/u bereikt na een aanzettijd van  $\pm 120$  seconden of een aanzetafstand van  $\pm 333$  meter (cfr bijlage C). Nadien is de goederentrein 65292 (Crossrail Benelux) nog versneld tot een snelheid van max. 22 km/u om vervolgens in noodafremming te gaan en de voorliggende goederentrein f47540 (B-Logistics) achteraan aan te rijden.

D. Ter informatie dient opgemerkt dat de spoorlijn B tussen de seinen B335 en K12 niet rechtlijnig is maar wel een bocht naar rechts maakt vanaf 226 meter voorbij het sein B335 (cfr. foto's 7-8). Wanneer de treinbestuurder dhr. [Y] vanuit stilstand is aangezet vanaf het sein B335 had hij door de bocht naar rechts in het spoor, geen rechtstreeks zicht op het volgende sein K12. De treinbestuurder dhr. [Y] kreeg pas zicht op het volgende sein KI 2 na 226 meter te zijn aangezet. Blijkens de teloc-registratie voerde de goederentrein 65292 (Crossrail Benelux) na een aanzetafstand van 226 meter een snelheid van 16,5 km/u. Alsdan kreeg de treinbestuurder dhr. [Y] zicht op het groene sein K12, is hij verder versneld en haalde een snelheid van 20 km/u op 333 meter voorbij het sein 8335. Nadien is de goederentrein 65292 (Crossrail Benelux) nog versneld tot een snelheid van max. 22 km/u juist voor botsing met de voorliggende goederentrein E47640 (B-Logistics).

E. De laatste wagon van de eerste goederentrein E47540 (B-Logistics) is de wagon 3180 5400 957-2 (zie bijlage E). Het achtersein type Magelan SNCF past weliswaar niet op de laatste wagon type 54. Alle andere wagons van de goederentrein E47540 (B-Logistics) betreffen wagons van het type 53 waarop het achtersein Magelan SNCF wel past. Volgens dhr. [V] (verantwoordelijke B-Cargo in het rangeerstation van Aachen) zou hij het achtersein type Magelan SNCF geforceerd hebben in de houder achteraan de laatste wagon. Terzake kon opgemerkt worden dat bij mijn onderzoek het onmogelijk was het achtersein te forceren in de houder gegeven het verschil in afmetingen. Het achtersein type Magelan SNCF kan niet stabiel worden gemonteerd op de houder van de wagon type 54, bij het rijden zal het sein noodzakelijkerwijze uit de foute houder vallen. Volgens dhr. [V] zou hij het achtersein type Magelan SNCF niet alleen geforceerd hebben in de houder achteraan de laatste wagon doch eveneens het elektrocontact bovenaan de plastieken contactvoet van het sein met een steen ingedrukt hebben en afzo Ingedrukt houden (zonder dit permanente contact brandt het achtersein niet). Allereerst dient opgemerkt dat kwestieuze steen niet in de houder achteraan

de laatste wagon type 54 werd teruggevonden maar daarenboven maakt de combinatie van de steen met de foute afmetingen van de achterseinhouders, een montage van het achtersein niet mogelijk. Het is technisch niet aannemelijk noch plausibel dat het achtersein Mogelan SNCF in de foutieve houder achteraan de laatste wagon van de goederentrein E47540 (B-Logistics) werd gemonteerd. .

F. Op 23.10.2013 werd in de centrale werkplaats NMBS Technics te Mechelen het eindsein type Magelan SNCF met identificatie 082102 nader onderzocht. Uit de diep ontladen toestand van de batterij a rato 1,45 Volt - wat beduidend lager is dan de nominale werkspanning van 45 Volt en de minimum vereiste spanning van 2,7 Volt, mag technisch besloten dat kwestieus eindsein type Magelan SNCF met identificatie 082102, onvoldoende spanning bezat om te branden op datum van ongeval (01.10,2013).

G. De verklaring van de bestuurder dhr. [Y]van de tweede goederentrein 65292 (Crossrail Benelux) dat de eerste goederentrein E47540 (B-Logistics) achteraan niet was verlicht, is technisch aannemelijk en plausibel. Derhalve kon de treinbestuurder dhr. [Y]de voorrijdende goederentrein E47540 (B-Logistics) pas opmerken toen de koplamp van zijn locomotief de achterzijde van de laatste wagon van de eerste goederentrein E47540 (B-Logistics) verlichtte. Dit was op een onderlinge verwijdering van  $\pm 30$  meter.

H. Theoretisch gesproken was het voor de treinbestuurder dhr. [Y]mogelijk geweest om een aanrijding met de onverlichte goederentrein E47540 (B-Logistics) nipt te vermijden door meteen te reageren en af te remmen van zodra de koplamp van zijn locomotief de onverlichte achterzijde van de laatste wagon van de goederentrein E4 7540 (BLogistics) belichtte, [...]'<sup>1</sup>

Het strafonderzoek bevat verder nog diverse verklaringen van de betrokkenen. De feiten werden uiteindelijk niet strafrechtelijk vervolgd.

5.

Er werd ook een onderzoek gevoerd door het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor (hierna: "OOIS"), dat in een verslag van het ongeval van december 2014, een aantal vaststellingen en aanbevelingen deed.

Volgens het OOIS liet de analyse van de ongevalsdynamiek toe om het kantelmoment bij de tweede trein te leggen toen die het permissief sein voorbijreed. De bestuurder had geen informatie over de reden waarom het sein B335 gesloten was: volgens het OOtS kunnen er meerdere redenen voor zijn, en de mentale voorstelling die de bestuurder ervan heeft, kan erdoor zijn aangetast. De regelgeving voorziet geen contact tussen de treinbestuurder en de seinpost bij het voorbij rijden van een onbediend permissief gesloten sein: de seinpost heeft geen zicht op de onbediende seinen. Zodra het sein B335 wordt voorbijgereden, kunnen verschillende ondervangingsmechanismen nog voorkomen dat het ongeval zich voordoet: een geslaagd rijden op zicht van de tweede trein en technologische ondervangingsystemen. Bij rijden op zicht tijdens de nacht bestaat één van de beroepsmatige handelingen van de treinbestuurders erin om uit te kijken naar het oplichtende sluitsein van een andere trein. De eerste trein was wel degelijk uitgerust met een sluitsein, maar vermits dit door de politie in beslag werd genomen, kon het niet onmiddellijk worden getest door het OOIS. Het OOIS heeft bij een wedersamenstelling compatibiliteitsproblemen vastgesteld tussen de sluitseinen en de sluitseinhouders die aanwezig zijn op bepaalde wagontypes. Deze incompatibiliteiten zorgen

er onder meer voor dat de sluitseinen niet branden. Dit probleem deed zich volgens het OOiS voor bij de sluitwagon van de eerste trein.

### Partijen

6.

INFRABEL nv van publiek recht (hierna: "INFRABEL") is de infrastructuurbeheerder, zijnde de eigenaar en beheerder van de Belgische spoorweginfrastructuur. CROSSRAIL BENELUX nv is een spoorwegonderneming, die daartoe de vereiste vergunning heeft verkregen en die een gebruiksovereenkomst heeft afgesloten met INFRABEL om te kunnen beschikken over treinpaden met het oog op treintransporten. Ook LtNEAS nv is een spoorwegonderneming met de vereiste vergunning, die eveneens een gebruiksovereenkomst met INFRABEL heeft afgesloten.

De eerste goederentrein E47540 reed voor rekening van LINEAS nv; de tweede goederentrein Z65292 reed voor rekening van CROSSRAIL BENELUX nv.

ALLIANZ SUISSE INSURANCE COMPANY Ltd. (hierna: "ALLIANZ") is de verzekeraar "vervoerd goed" van CROSSRAIL BENELUX nv. In die hoedanigheid heeft ALLIANZ onder andere dekking verleend aan de ladingbelanghebbenden voor wat betreft de schade aan de vervoerde lading (de personenauto's FIAT) en wenst zij verhaal uit te oefenen op LINEAS nv ten belope van de uitgekeerde schadevergoedingen.

7.

INFRABEL heeft in eerste instantie CROSSRAIL BENELUX nv aangesproken in vergoeding van de door haar geleden schade. Het kwam echter niet tot een regeling, waarna INFRABEL op 22 augustus 2016 overging tot dagvaarding van CROSSRAIL BENELUX nv. Na deze initiële dagvaarding wenste CROSSRAIL BENELUX nv LINEAS nv in tussenkomst en vrijwaring te dagvaarden en werd bij deze dagvaarding op 15 september 2016 ook een vordering ingesteld door zowel CROSSRAIL BENELUX nv als ALLIANZ ten aanzien van LINEAS nv. op 29 december 2016 legde ALLIANZ voor zoveel als nodig ook nog eens een verzoekschrift vrijwillige tussenkomst neer.

<u>II. VOORWERP VAN DE VORDERINGEN</u>
--

8.

INFRABEL vordert in haar syntheseconclusie:

'De vordering van de NV van publiek recht INFRABEL ontvankelijk en gegrond te verklaren en dienvolgens:

In hoofdorde, de NV CROSSRAIL BENELUX te horen veroordelen tot het bedrag van

177.807,42 €, te vermeerderen met verwijlrenten aan de wettelijke intrestvoet te rekenen vanaf 1 oktober 2013 (datum ongeval) tot de datum van dagvaarding en met de gerechtelijke intresten aan de conventionele intrestvoet van 5% vanaf de datum van dagvaarding tot de datum van algehele betaling en dit op grond van haar contractuele aansprakelijkheid voor het treinongeval te Remersdaal op 1 oktober 2013 en in het bijzonder op grond van artikel 5.2, 1,

b) van de Gebruiksovereenkomst tussen de NV van publiek recht INFRABEL en NV CROSSRAIL BENELUX d.d. 5 juli 2006;

In ondergeschikte orde, de NV CROSSRAIL BENELUX te horen veroordelen tot het bedrag van 177.807,42 €, te vermeerderen met verwijlinteressen aan de wettelijke intrestvoet te rekenen vanaf 1 oktober 2013 (datum ongeval) tot de datum van dagvaarding en met de gerechtelijke interessen aan dezelfde intrestvoet vanaf de datum van dagvaarding tot de datum van algehele betaling en dit op grond van haar buiten-contractuele aansprakelijkheid voor het treinongeval te Remersdaal op 1 oktober 2013 en in het bijzonder op grond van artikel 1384, lid 3 B. W.;

In meer ondergeschikte orde, de NV CROSSRAIL BENELUX en de NV LINEAS GROUP hetzij pro rata, hetzij elk bij helften te horen veroordelen tot het bedrag van 177.807,42 €, te vermeerderen met verwijlinteressen aan de wettelijke intrestvoet te rekenen vanaf 1 oktober 2013 (datum ongeval) tot de datum van dagvaarding en met de gerechtelijke interessen aan de conventionele intrestvoet van 5% vanaf de datum van dagvaarding tot de datum van algehele betaling en dit op grond van hun contractuele aansprakelijkheid voor het treinongeval te Remersdaal op 1 oktober 2013 en in het bijzonder op grond van artikel 5.2, 1,

b) van de Gebruiksovereenkomst d.d. 5 juli 2006 voor wat betreft NV CROSSRAIL BENELUX en artikel 5.2, 1. b) van de Gebruiksovereenkomst d.d. 28 januari 2011 voor wat betreft NV LINEAS GROUP;

In meest ondergeschikte orde, de W CROSSRAIL BENELUX en de NV LINEAS GROUP solidair, in solidum of minstens de ene bij gebreke aan de andere horen veroordelen tot het bedrag van 177.807,42€ te vermeerderen met verwijlinteressen aan de wettelijke intrestvoet te rekenen vanaf 1 oktober 2013 (datum ongeval) tot de datum van dagvaarding en met de gerechtelijke interessen aan dezelfde intrestvoet vanaf de datum van dagvaarding tot de datum van algehele betaling en dit op grond van hun buiten-contractuele aansprakelijkheid en in het bijzonder op grond van artikel 1384, lid 3 B. W.;

In ieder geval, de NV CROSSRAIL BENELUX W en/of de NV LINEAS GROUP te horen veroordelen tot de kosten van het geding met inbegrip van de dagvaardingskosten en een geïndexeerde rechtsplegingsvergoeding van 6.000,00 €, te weten het basisbedrag voor vorderingen met een waarde van 100.000,01 € tot en met 250.000,00 €;

Het tussen te komen vonnis uitvoerbaar te horen verklaren bij voorraad, spijs welk rechtsmiddel ook, zonder zekerheidstelling en met uitsluiting van het vermogen tot kantonnement.¶

9.

CROSSRAIL BENELUX nv en ALLIANZ vorderen in hun syntheseconclusie:

"A. Op de hoofdeis van INFRABEL: In hoofdorde:

De vordering van INFRABEL N. V. ontvankelijk doch ongegrond te verklaren en de vordering af te wijzen.

8 mei 2020 - vierde kamer - zaal C3

INFRABEL te veroordelen tot de kosten van het geding, in hoofde van conluante CROSSRAIL begroot op 6.000,00 EUR rechtsplegingsvergoeding, bedrag desgevallend automatisch te indexeren.

Ondergeschikt:

8 mei 2020 - vierde kamer - zaal C3

---

Voor zover conluante CROSSRAIL veroordeeld zou worden op de vordering van INFRABEL hoger vermeld minstens de vordering in vrijwaring lastens B-LOGISTICS N. V. zoals gesteld in de dagvaarding van 15 september 2016 ontvankelijk en gegrond te verklaren en B-LOGISTICS te veroordelen om CROSSRAIL BENELUX N.V. integraal te vrijwaren, zowel in hoofdsom, intresten en kosten.

B. Rechtstreekse eis van CROSSRAIL EN ALLIANZ lastens B-LOGISTICS

De rechtstreekse vordering van CROSSRAIL BENELUX N.v. en ALLIANZ SUISSE INSURANCE

COMPANY Ltd. lastens B-LOGISTICS N. V. zoals gesteld bij dagvaarding van 15 september 2016 ontvankelijk en gegrond te verklaren en deze laatste te veroordelen om aan CROSSRAIL BENELUX N.V. de som van 96.760,04 EUR te betalen, te verhogen met de vergoedende intresten op de respectievelijke betalingen zoals uiteengezet in conclusies, de gerechtelijke intresten en de kosten van het geding.

Verder B-LOGISTICS N.v. te veroordelen om aan ALLIANZ SUISSE INSURANCE COMPANY Ltd. de som van 643.122,96 EUR, te verhogen met vergoedende intresten op de respectievelijke betalingen zoals uiteengezet in conclusies, de gerechtelijke intresten en de kosten van het geding.

De kosten van het geding voor de vrijwaringseis en rechtstreekse vordering begroten conluanten de RPV op 12.000,00 EOR, bedrag desgevallend automatisch te indexeren.

C. Tegenvordering van B-LOGISTICS lastens CROSSRAIL

In hoofdorde:

De tegenvordering zoals momenteel gesteld door B-LOGISTICS in haar conclusies ongegrond te verklaren, deze ervan afte wijzen en haar te veroordelen tot de kosten, met inbegrip van de reeds hoger begrote rechtsplegingsvergoeding;

Ondergeschikt:

De tegenvordering van B-LOGISTICS minstens op te schorten tot het volledig schadedossier wordt overgelegd.

D. Voor zover de tegenvordering van B-LOGISTICS ontvankelijk en gegrond zou verklaard worden: akte te nemen dat CROSSRAIL BENELUX N. V. haar vordering uitbreidt, momenteel begroot op 1 euro provisioneel, voor de verdere gevolg- en exploitatieschade die CROSSRAIL heeft geleden ingevolge het ongeval.



8 mei 2020 - vierde kamer - zaal C3

Dienvolgens B-LOGISTICS te veroordelen tot betaling van 1 euro provisioneel.†

10.

LINEAS nv vordert in haar syntheseconclusie:

"In hoofdde

- De vorderingen van Eiseressen op de vordering in vrijwaring en op rechtstreekse eis (Crossrail en Allianz Suisse) lastens Verweerster op de vordering in vrijwaring en op rechtstreekse eis (Lineas Group) ongegrond te verklaren;

e

- 
- Dienvolgens Eiseressen op de vordering in vrijwaring en op rechtstreekse eis af te wijzen;

- De tegenvordering van Verweerster op de vordering in vrijwaring en op rechtstreekse eis

(Lineas Group) lastens Eerste Eiseres op de vordering in vrijwaring en op rechtstreekse eis (Crossrail) voor de geleden schade ontvankelijk en gegrond te verklaren;

- Dienvolgens Eerste Eiseres op de vordering in vrijwaring en op rechtstreekse eis (Crossrail) te veroordelen tot betaling van een bedrag van 160.632,79 EUR, te vermeerderen met de nalatigheidsintresten vanaf 6 februari 2017, zijnde de datum van neerlegging van de eerste conclusies namens Lineas Group;

In elk geval

- Eiseres op de vordering in vrijwaring en op rechtstreekse eis (Crossrail en Allianz Suisse) te veroordelen tot de kosten van het geding met inbegrip van de rechtsplegingsvergoeding begroot op 12.000,00 EUR overeenkomstig artikel 1022 Ger. W. en artikel 2 van het KB van 26 oktober 2007".

#### IV. DE VORDERINGEN ZIJN ONTVANKELIJK

11.

De ontvankelijkheid van de vorderingen van de partijen wordt niet betwist. Er zijn geen ambtshalve in te roepen gronden van onontvankelijkheid, zodat de vorderingen van de respectievelijke partijen ontvankelijk zijn.

#### V. BEOORDELING VAN DE GROND VAN DE ZAAK

##### I. Voorafgaandelijk

12.

Voor het beoordelen van de onderlinge vorderingen tussen de partijen is het in eerste instantie van belang om te oordelen wie aansprakelijk is voor de aanrijding tussen de twee treinen. In

8 mei 2020 - vierde kamer - zaal C3

functie van deze aansprakelijkheid kan voor elk van de vorderingen worden bepaald of en in welke mate dergelijke vorderingen kunnen worden toegekend,

De rechtbank merkt daarbij op dat de grondslag van de vorderingen divers is, waarbij zowel contractueel als buitencontractueel wordt gevorderd.

---

13.

Wat betreft de contractuele vorderingen van INFRABEL, stelt de rechtbank vast dat het tussen de partijen niet wordt betwist dat de bepalingen van artikel 5 van de modelgebruiksovereenkomst zoals die door CROSSRAIL BENELUX nv en LINEAS nv werd afgesloten met (NFRABEL, het bewijs van een fout veronderstellen in hoofde van CROSSRAIL BENELUX nv en LINEAS nv, of nog, van hun aangestelden en/of hulppersonen. De aansteller is immers aansprakelijk voor een fout begaan door een hulppersoon of uitvoeringsagent in het raam van de uitvoering van zijn opdracht wanneer deze fout schade heeft veroorzaakt voor de medecontractant van zijn opdrachtgever, of aan een derde.

De rechtbank gaat er op basis van de bewoordingen in de conclusies van de respectievelijke partijen van uit dat het de wil van deze contractspartijen was om als toetsingscriterium voor het al dan niet nakomen van deze contractuele verbintenissen, het zorgvuldigheidscriterium van de culpa levis in abstracto te hanteren (zie ook artikel 1137 van het burgerlijk wetboek). Dit houdt in dat de contractuele tekortkoming van de schuldenaar als een fout wordt beschouwd als een normaal zorgvuldig en omzichtig schuldenaar (de zogenaamde goede huisvader), geplaatst in dezelfde concrete omstandigheden, deze tekortkoming niet zou hebben begaan.

14.

De rechter oordeelt soeverein of er al dan niet sprake is van een schending van een contractuele verbintenis of een buitencontractuele aansprakelijkheid.

Het is de taak van de rechter om te oordelen of er zich naar aanleiding van een contractuele wanprestatie of een onrechtmatige daad schade heeft voorgedaan die hiermee in causaal verband staat en wat de precieze omvang van deze schade is. Wie schade lijdt, moet die schade ook bewijzen.

15.

Conform de over het algemeen toegepaste equivalentie leer bestaat er een causaal verband tussen de contractuele wanprestatie of onrechtmatige daad en de schade, als de schade zich zonder de wanprestatie of de onrechtmatige daad niet had voorgedaan zoals ze zich in concreto heeft gerealiseerd. Omgekeerd is er geen causaal verband wanneer de schade zich op dezelfde manier zou hebben voorgedaan indien de partij haar contractuele verbintenis correct had uitgevoerd, dan wel de foutieve gedraging of nalatigheid niet had gesteld. De rechter moet abstractie maken van het foutieve element in de historiek van het schadegeval, zonder de andere omstandigheden ervan te wijzigen, en nagaan of de schade zich ook in dat geval zou hebben voorgedaan.

8 mei 2020 - vierde kamer - zaal C3

De rechtbank benadrukt dat het begrip 'hoofdoorzaak', 'doorslaggevende oorzaak' of 'directe oorzaak' (zoals weergegeven in de conclusie van CROSSRAIL BENELUX nv) geen criterium is dat ia de overheersend toegepaste equivalentie-leer als causaliteitstheorie wordt aanvaard: het volstaat dat een bepaald foutief feit de oorzaak is om te worden in aanmerking genomen voor een causaal verband met de schade. Er is geen 'opslorpend' effect van één oorzaak ten opzichte van een andere. Eén ieder die een fout heeft begaan in oorzakelijk verband met het ongeval; is aansprakelijk voor dat ongeval. De rechtbank is echter wel voorstander van een gerationaliseerde equivalentie\*eer, die in die mate wordt

8

---

gemilderd dat enkel oorzaken of feiten in aanmerking worden genomen die daadwerkelijk een causale bijdrage hebben geleverd aan de effectief gerealiseerde schade. Dit criterium za' dan ook in aanmerking worden genomen voor de beoordeling hierna.

## 2. Aansprakelijkheid

### Rijgedrag van [X]

16.

Zowel INFRABEL als LINEAS nv zijn van oordeel dat de treinbestuurder van de tweede goederentrein Z65292, [Y], een fout zou hebben begaan in oorzakelijk verband met het ongeval, door onvoldoende zorgvuldig zijn trein te hebben bestuurd in functie van de omstandigheden, namelijk 'rijden op zicht' bij nacht.

17.

Tussen de partijen is het niet betwist dat de trein bestuurd door [Y] op een gegeven ogenblik voor een gesloten permissief sein B335 tot stilstand kwam. Het wordt tussen de partijen evenmin betwist dat een dergelijk sein mag worden voorbijgereden door de bestuurder, mits te voldoen aan een aantal voorwaarden: de boorddocumenten dienen te worden ingevuld en het voorbijrijden van een dergelijk gesloten permissief sein veronderstelt dat de bestuurder kan doorrijden 'op zicht' tot de voet van een volgend stopsein, zelfs als dit open staat.

'Rijden op zicht' wordt gepreciseerd in de van kracht zijnde veiligheidsvoorschriften voor de treinbestuurders als het rijden met een zodanige snelheid dat de bestuurder de beweging met zekerheid tot stilstand kan brengen voor een te voorziene hinder binnen de uitgestrektheid van het spoor dat hij duidelijk voor zich vrij ziet. Dit rijden op zicht diende in deze concrete omstandigheden te worden aangehouden tot aan de voet van het volgend stopsein, wat overigens wel een bediend sein was. Evenmin is het tussen de partijen betwist dat het rijden op zicht 's nachts beperkt is tot een maximumsnelheid van 20 km/u.

18.

In het voorliggend geval heeft [Y] omstreeks 4u de boorddocumenten ingevuld voor het overschrijden van het gesloten permissief sein. Het traject en de snelheid van deze goederentrein kan precies worden afgeleid uit de data die de deskundige heeft kunnen nagaan. Volgens de deskundige reed de goederentrein Z65292 na een afstand van 226 meter aan een snelheid van 16,5 km/u. Na deze afstand werd een bocht gerond, waardoor de treinbestuurder

8 mei 2020 - vierde kamer - zaal C3

in de verte zicht kreeg op het sein KI 2, dat open stond, en waardoor [Y] kennelijk verder versneld is en reeds een snelheid van 20 km/u haalde op 333 meter voorbij het sein B335. Nadien is de trein nog versneld tot een snelheid van 22 km/u juist voor de botsing met de voorliggende goederentrein E47640, die op dat ogenblik aan een snelheid van 14,4 km/u reed.

Op het ogenblik van de feiten was het volgens de vaststellingen van de deskundige pikdonker. De maan stond in het laatste kwartier en was versluierd door wolken: Rijden op zicht betekende in deze omstandigheden dus dat het zicht beperkt was tot het zicht dat de

---

treinbestuurder had in de straal van zijn koplamp, wat door de deskundige ingeschat wordt op een afstand van ongeveer 30 meter. Voor een trein van ongeveer 1200 ton biedt dit bitter weinig mogelijkheid tot reactie op een eventuele hindernis.

19.

Terecht merkt INFRABEL op dat in de afwaartse zone van het gesloten permissief sein waarin [Y] zich met zijn trein begaf, de kans op het treffen van een hindernis bijzonder groot was. Een gesloten permissief sein veronderstelt immers een voorliggende trein in dezelfde afwaartse sectie, ofwel een storing aan de spoordetectie. INFRABEL beweert dat alle storingen worden opgevolgd en dat in dat geval een 'abnormale toestand' gegenereerd wordt waarin alle seinen gesloten worden. Dit kan de rechtbank niet controleren. Wel staat vast dat de kans op het treffen van een voorliggende trein hier zeker groot was, nu er voor [Y] geen signalen waren van een storing en, integendeel, hij na 226 meter zicht kreeg op een open (bediend) sein. Mogelijk kreeg hij daarbij de idee dat de sectie vrijgemaakt was door de voorliggende trein, maar zoals het OOIS terecht opmerkte in haar verslag is dit een verkeerde mentale voorstelling. Het volgende sein zegt immers niets over de toestand van de sectie die de bestuurder nog berijdt nadat hij het gesloten permissief sein is gepasseerd.

[Y] verklaart zelf dat hij de versnelling heeft ingezet omwille van het open sein dat hij in de verte zag (stuk 1 van CROSSRAIL BENELUX nv). [Y] had echter moeten weten dat hij bij het overschrijden van een gesloten permissief sein, waarbij hij in de verte (op 830 meter!) een open sein zag, in het bijzonder moest opletten voor een voorliggende trein. Zoals hier ook het geval was, was de voorliggende trein weliswaar vertrokken, maar het spreekt voor zich dat een goederentrein veel lengte in beslag kan nemen.

[Y] had er zich dus moeten aan verwachten dat er zich een trein voor hem bevond in de sectie die hij 'op eigen risico' met zijn trein betreden had. Door nog verder te accelereren na in de verte een open (bediend) sein te hebben gezien, dus op een ogenblik waarop hij op basis van zijn opleiding en volgens de logica van de seingeving op zijn route, had moeten weten dat de kans op een voorliggende trein bijzonder groot was, heeft [Y] een fout begaan. Een normaal zorgvuldige en voorzichtige treinbestuurder in dezelfde omstandigheden zou op dat ogenblik net bijzonder waakzaam zijn geweest, en eerder zijn snelheid hebben gereduceerd om getet op het zeer beperkte zicht in de duisternis ten allen tijde te kunnen stoppen voor een voorliggende trein, waarvan hij op basis van zijn opleiding wist dat die met grote waarschijnlijkheid op zijn sectie zou opdoemen. Zeker bij een verder gelegen zichtbaar open sein (op 830 meter!) had zijn waakzaamheid moeten toenemen, terwijl uit de vastgestelde gegevens blijkt dat [Y] op dat ogenblik zijn trein versnelt, zelfs boven de toegelaten maximumsnelheid bij het rijden op zicht bij nacht. Toen vervolgens de voorliggende trein opdoemde in de straal van de koplamp

8 mei 2020 - vierde kamer - zaal C3

van de trein, was het te laat om een aanrijding te vermijden. In die omstandigheden was zijn rijgedrag bijgevolg zeker foutief. Dat [Y] daarbij een verkeerde mentale voorstelling heeft gemaakt van de situatie is niet van aard om zijn fout te verschonen: op basis van zijn opleiding had hij beter moeten weten. Ook het gegeven dat hij geen sluitsein waarnam van een voorliggende trein (zie verder, onder randnummers 22 e.v. van dit vonnis) was voor hem geen vrijgeleide om zijn snelheid op dat ogenblik op te trekken, zelfs boven de toegelaten snelheid.

---

20.

LINEAS nv stelt in haar conclusie (p. 7) dat er in hoofde van [Y] sprake zou zijn geweest van een foutief remmanoeuvre. Deze bewering wordt niet verder toegelicht. Ook in het deskundigenverslag wordt hieromtrent niets vermeld. Bij gebrek aan verdere staving hieromtrent, kan er op dit punt geen fout worden weerhouden in hoofde van [X].

21.

Bij strikte toepassing van de thans overheersend toegepaste equivalentieleer staat het vast dat zonder het foutieve rijgedrag van [Y] de aanrijding niet was gebeurd met dezelfde concrete schadelijke gevolgen waarmee zij heeft plaats gehad. Immers, bij een voorzichtiger rijgedrag en een meer gereduceerde snelheid, aangepast aan de omstandigheden en het gevaar van een voorliggende trein in de sectie na het overschrijden van het gesloten permissief sein, had [Y] zijn trein wel kunnen tot stilstand brengen voor de voor hem opdoemende hindernis of was hij zelfs nooit zo dicht genaderd bij de voorliggende trein.

De rechtbank houdt bij het bepalen van het causaal verband in het bijzonder rekening met feiten die daadwerkelijk een causale bijdrage hebben geleverd aan het ongevalsgebeuren. Naar het oordeel van de rechtbank dient bijgevolg in het kader van het vaststellen van de causaliteit rekening te worden gehouden met de mate waarin de fout heeft bijgedragen aan het risico op het schadegebeuren. Dat is hier onmiskenbaar het geval: door zijn onaangepaste rijgedrag op de sectie na het gesloten permissief sein B335, heeft [Y] het risico op een aanrijding aanzienlijk verhoogd. Het causaal verband tussen de fout en de schade is bijgevolg bewezen.

#### Sluitsein van de trein E47540

22.

CROSSRAIL BENELUX nv voert een ander element aan waaruit een fout zou moeten blijken van LINEAS nv, die in oorzakelijk verband zou staan met het ongeval. Volgens CROSSRAIL BENELUX nv zou het sluitsein ('rode lantaarn) op de voorliggende trein niet hebben gewerkt. LINEAS nv betwist dit en stelt dat het sluitsein wel zou hebben gewerkt.

Het behoort tot de veiligheidsvoorschriften dat een goederentrein moet uitgerust zijn achteraan met een sluitlicht dat bestaat uit een verwijderbare elektrische eindlantaarn, die als hij brandt - een rood licht verspreidt. Een dergelijke lantaarn met rood licht beveelt de bestuurders die op eenzelfde spoor rijden om te stoppen. Over de aanwezigheid van dit rode sluitsein is er discussie tussen de partijen. LINEAS nv meent dat er wel een werkend sluitsein aanwezig was.

23.

De basisregel is dat hij die meent een aanspraak te hebben op een ander, de feiten dient te bewijzen die daaraan ten grondslag liggen.

---

Het bewijs van feiten zelf is niet gereguleerd in het Belgisch bewijsstelsel en is vrij. Het komt bijgevolg aan de rechter toe om zijn overtuiging te vormen over het al dan niet bewezen zijn van betwiste feiten. Het moet gaan om een overtuiging die elke redelijke twijfel uitsluit. De rechter kan het bewijs door feitelijke vermoedens aannemen indien het op ernstige en precieze aanwijzingen berust. Indien het vermoeden op meerdere aanwijzingen steunt, dienen deze aanwijzingen met elkaar overeen te stemmen.

24.

De rechtbank stelt vast dat een aantal elementen voorliggen die dergelijke precieze en met elkaar overeenstemmende aanwijzingen vormen ter staving van het gegeven dat het achtersein van de goederentrein E47540 van LINEAS nv niet werkte. Deze elementen betreffen de vaststellingen van de deskundige op het ogenblik van de aanrijding, de verklaring van de bestuurder [Y], het onderzoek van het sluitsein naderhand en de genese van het ongeval.

25.

Gelet op de verklaring van [Y] dat een sluitsein op de voorliggende trein ontbrak, heeft de deskundige ter plaatse een aantal vaststellingen gedaan betreffende dit sluitsein. Het sluitsein zelf werd meegenomen voor nader onderzoek.

Bij het onderzoek van de deskundige, dat overigens grondig en zeer pertinent werd gevoerd\* kwam aan het licht dat de laatste wagon van de eerste goederentrein E47540 van LINEAS nv de wagon was met nummer 3180 5400 957-2. De deskundige heeft vastgesteld dat het technisch onmogelijk is om het achtersein type 'Magelan SNCF' op een wagon type 54 te plaatsen. Alle andere wagons van de goederentrein E47540 waren wagons van het type 53, waarop het achtersein 'Magelan SNCF' wel past. Aangezien de trein aan de grens tussen België en Duitsland diende te wisselen van locomotief, werd deze oorspronkelijk eerste wagon van het type 54 de laatste wagon van de trein. Hier diende bijgevolg het sluitsein op te worden gemonteerd. Kennelijk was het gepaste sluitsein niet voorhanden en werd een onaangepast sluitsein aangebracht op de laatste wagon. Dit wordt bevestigd in een verklaring van [V]F (verantwoordelijke B-Cargo in het rangeerstation van Aken, zie stuk 1 van CROSSRAIL BENELUX nv) die het achtersein type 'Tvlagelan SNCF' volgens zijn verklaring geforceerd zou hebben in de houder achteraan de laatste wagon.

Hiervan stelt de deskundige zeer duidelijk dat het technisch onmogelijk is om dat achtersein correct te forceren in de houder, gezien het verschil in afmetingen. De deskundige is dus zeer duidelijk in zijn besluit dat dit sluitsein niet kon werken op het ogenblik van de feiten.

26.

Nog volgens [V]F in zijn verklaring van 21 oktober 2013 (stuk 1 van CROSSRAIL BENELUX nv) zou hij het achtersein type 'Magelan SNCF' niet alleen geforceerd hebben in de houder (wat dus volgens de deskundige niet mogelijk is), maar zou hij ook een steen erop gelegd hebben, met de bedoeling de schakelaar onderaan ingedrukt te

houden, want zonder dit permanente contact brandt het achtersein niet. De deskundige merkt bij deze verklaring

op dat geen steen werd teruggevonden en dat een dergelijke montage van het achtersein niet mogelijk is. Het is volgens de deskundige technisch niet aannemelijk, noch plausibel, dat het achtersein 'Magelan SNCF' in de foutieve houder achteraan de laatste wagon van de goederentrein E47540 werd gemonteerd. Anders dan LINEAS nv beweert\* laat de deskundige hierbij geen enkele mogelijkheid tot interpretatie omtrent de werking van het sluitsein: de deskundige stelt in de toelichting bij het verslag dat het technisch onmogelijk is dat het sluitsein op die manier kon gewerkt hebben. Het is logisch dat de deskundige besluit dat de verklaring van [V]F in die omstandigheden 'niet aannemelijk' is.

27.

Dit soort problemen is overigens ook bekend bij de OOIS, die melding maakt van de bestaande problematiek in haar verslag van december 2014 (stuk I van LINEAS nv, p. 37). Bij navraag door het OOIS meldden een aantal arbeiders dat zij regelmatig door middel van hamerslagen trachten de incompatibele sluitseinen in de houder te drijven, wat uiteraard de kans op een fatale beschadiging groter maakt en zeker niet garandeert dat het sluitsein zal werken. Het sluitsein dient immers diep genoeg in de houder te zitten om de verlichtingsschakelaar van het sluitsein in te schakelen.

28.

Bovendien werd op 23 oktober 2013 het eindsein type 'Magelan SNCF' met identificatie 082102 door de deskundige nader onderzocht. Ook deze analyse is ontzuchtend: uit de diep ontladen toestand van de batterij, met een resterende spanning van 1,45 volt - wat beduidend lager is dan de nominale werkspanning van 4,5 volt en de minimum vereiste spanning van 2,7 volt, besluit de deskundige dat het sowieso technisch onmogelijk was dat het bewuste eindsein nog kon branden op de datum van het ongeval, bij gebrek aan een voldoende resterende spanning.

Het eindsein type 'Magelan SNCF' betrof dus niet meer dan een sierstuk, dat nooit in werking is geweest op de dag van de feiten.

29.

Uit deze omstandigheden volgt dat de treinbestuurder [X] met zijn goederentrein E47540 vanuit Montzen is vertrokken terwijl hij wist, of minstens had moeten weten, dat zijn goederentrein achteraan niet door het vereiste sluitsein was verzekerd. [X], die de omstandigheden van zijn nachtelijke treinrit kende, en wist dat er op dit traject permissieve seinen aanwezig waren, heeft bijgevolg niet als een normaal zorgvuldige en voorzichtige treinbestuurder gehandeld. Een normaal zorgvuldige en voorzichtige treinbestuurder in dezelfde omstandigheden zou nooit met zijn goederentrein vertrokken zijn zonder een werkend sluitsein, laat staan op een donkere nacht op een bochtig parcours waarop zich permissieve seinen bevinden.

30.



---

Bij strikte toepassing van de thans overheersend toegepaste equivalentieeler staat het vast dat zonder het foutieve rijgedrag van [X] de aanrijding niet was gebeurd met dezelfde concrete schadelijke gevolgen waarmee zij heeft plaats gehad. tmmers, bij een werkend sluitsein van de goederentrein E47540, was deze trein zichtbaar geweest voor [Y] in de achteropkomende trein, en had laatstgenoemde zijn snelheid kunnen aanpassen in functie van de afstand tot de voorliggende trein.

De loutere bewering van LINEAS nv dat zelfs bij een werkend sluitsein, [Y] enkel rekening zou hebben gehouden met het open sein K12, waarop laatstgenoemde volgens LINEAS nv gefocust zou zijn geweest, is puur hypothetisch en wordt op geen enkele manier aannemelijk gemaakt. Het rode sluitsein zou ook van ver zichtbaar zijn geweest, zodat [Y] zijn rijgedrag hierop wel degelijk had kunnen aanpassen.

De rechtbank houdt bij het bepalen van het causaal verband in het bijzonder rekening met feiten die daadwerkelijk een causale bijdrage hebben geleverd aan het ongevalsgebeuren. Naar het oordeel van de rechtbank dient bijgevolg in het kader van het vaststellen van de causaliteit rekening te worden gehouden met de mate waarin de fout heeft bijgedragen aan het risico op het schadegebeuren. Dat is hier onmiskenbaar het geval: door het ontbreken van een werkend sluitsein, heeft [X] het risico op een aanrijding aanzienlijk verhoogd, Het causaal verband tussen de fout en de schade is bijgevolg bewezen.

#### Infrastructuur van INFRABEL

31.

CROSSRAIL BENELUX nv meent dat er een fout werd gemaakt door INFRABEL, doordat laatstgenoemde niet zorgvuldig genoeg zou hebben gehandeld betreffende de situatie van de gesloten permissieve seinen op de bewuste spoorlijn 24. Meer bepaald meent CROSSRAIL BENELUX nv dat INFRABEL initiatieven had moeten nemen om bijvoorbeeld vanuit INFRABEL contact op te nemen met een treinbestuurder bij (het overschrijden van) een gesloten permissief sein, met mededeling van de aard van de hinder in de afwaartse sectie na dit sein. CROSSRAIL BENELUX nv verwijst daartoe naar een eerder ongeval te Tintigny, waarbij het OOIS had gesuggereerd om te voorzien in een communicatie tussen de controlepost en de treinbestuurder bij het overschrijden van een gesloten permissief sein.

De vraag stelt zich of er sprake is van een foutieve nalatigheid van INFRABEL in causaal verband met de treinbotsing. Een eventuele nalatigheid van INFRABEL dient te worden getoetst aan het criterium van de goede huisvader.

32.

De verslagen van de OOIS beogen te informeren omtrent de veiligheid op de spoorwegen. In die zin doet de OOIS ook aanbevelingen die de veiligheid op de spoorwegen kan verhogen. Het betreffen geen bindende richtlijnen.

De rechtbank stelt vast dat het OOIS reeds eerder een verslag had gemaakt van een ongeval betreffende het overschrijden van een gesloten permissief sein enige tijd voordien. Uit dat verslag bleek dat er risico's verbonden zijn aan het overschrijden van een gesloten permissief sein. Er is geen seinelement dat de onderlinge afstand tussen twee treinen aangeeft, Vanuit de verkeerscontrole ('traffic control') is er geen

---

automatische communicatie voorzien over de situatie betreffende de afwaartse sectie na een gesloten permissief sein. De veiligheidsvoorschriften voorzien wel in het in acht nemen van een aantal voorzorgen door de treinbestuurder die beslist een gesloten permissief sein te overschrijden. De verkeerscontrole was door de aanwezigheid van een 'GSM-R netwerk' bereikbaar voor de treinbestuurders.

Het loutere gegeven dat het risico op een aanrijding niet geheel door technische systemen is ondervangen door INFRABEL, maakt op zich geen fout uit, te meer aangezien de veiligheid van de spoorlijn 24 door een aantal veiligheidsvoorschriften wordt gegarandeerd. Deze veiligheidsvoorschriften voldoen aan de internationale normen voor een veilig treinverkeer.

Bij het geheel van de te nemen maatregelen moet door de spoorwegbeheerder rekening worden gehouden met de omringende omstandigheden van beschikbare budgetten en de technische mogelijkheden.

De normaal zorgvuldige en omzichtige spoorwegbeheerder -in dezelfde omstandigheden hoefde louter op basis van het eerdere verslag van het ongeval te Tintigny geen bijkomende maatregelen te nemen ten opzichte van de maatregelen die reeds genomen waren ter beveiliging van de spoorlijn 24 op het ogenblik van huidig ongeval.

De spoorweginfrastructuur ter plaatse en de geldende veiligheidsvoorschriften waren afdoende ten opzichte van de vigerende normen ter preventie van een ongeval. Het loutere gegeven dat er niet werd voorzien in een systeem van automatische contactneming vanuit de verkeerscontrole naar de treinbestuurder, telkens deze voor een gesloten permissief sein zou staan, is niet foutief, aangezien de risico's van het overschrijden van een gestoten permissief sein voor de treinbestuurders bekend zijn op basis van hun opleiding, alsook de in acht te nemen veiligheidsvoorschriften, en dat er bovendien de mogelijkheid was voor de treinbestuurder om bij een eventuele onzekerheid naar aanleiding van zijn intentie om het gesloten permissief sein te overschrijden, contact op te nemen met de verkeerscontrole, om uitsluitel te krijgen over de situatie in de afwaartse sectie voor hem.

Ter illustratie kan er verwezen worden naar het gegeven dat CROSSRAIL BENELUX nv in haar eigen conclusie schrijft dat zij naar aanleiding van dit ongeval in haar intern reglement heeft opgenomen dat de treinbestuurders bij het overschrijden van het gesloten permissief sein bij nacht, in principe steeds contact zullen opnemen met de verkeerscontrole (wat kennelijk ook bevestigd is geweest ten aanzien van het OOIS, waar dit ook in het verslag is opgenomen).

Er waren bijgevolg voldoende veiligheidsvoorzorgen voorzien door INFRABEL om een ongeval te vermijden. Het menselijk falen van de treinbestuurders is hier de rechtstreekse aanleiding geweest voor de aanrijding.

33.

INFRABEL is naar het oordeel van de rechtbank niet tekort geschoten in haar verplichting om een veilige spoorweginfrastructuur aan te bieden op de spoorlijn 24 ter hoogte van de plaats van het ongeval. Het ongeval is louter te wijten aan de fouten van

de respectievelijke treinbestuurders van de goederentreinen, die de toepasselijke veiligheidsvoorschriften hebben miskend.

#### Gedeelde aansprakelijkheid

34.

De rechtbank zal hierna per vordering nagaan of en in welke mate de respectievelijke vorderingen kunnen worden toegekend. Voor zover deze vorderingen gegrond zouden zijn, overweegt de rechtbank het volgende betreffende het causaal verband dat werd vastgesteld tussen de respectievelijke fouten van [Y] en [X].

35.

Aangezien zowel [Y] als [X] een fout hebben begaan in oorzakelijk verband met de door het ongeval geleden schade, komt het aan de rechtbank toe om in hun onderlinge verhouding te bepalen in welke mate de fout van ieder van hen heeft bijgedragen tot de schade (de causale bijdrage).

Het gaat er dan om te bepalen in hoeverre elk van deze fouten heeft geleid tot de verhoging van het specifieke risico dat zich in het voorliggend concrete geval heeft gerealiseerd tot effectieve schade.

36.

De rechtbank heeft voor beide bestuurders reeds vastgesteld dat hun fouten in zekere mate hebben bijgedragen tot het ontstaan van de schade.

Zowel wat betreft de fout van [X] als de fout van [Y] is de rechtbank van oordeel dat deze fouten een aanzienlijke verhoging van het risico van een aanrijding op dat moment hebben teweeggebracht. Naar het oordeel van de rechtbank hebben de fouten van de respectievelijke treinbestuurders elk een even grote rol gehad in de realisatie van de schade. Het onvoorzichtige rijgedrag van [X] bij het rijden op zicht heeft het risico op de aanrijding aanzienlijk verhoogd. Dit geldt ook voor het vertrekken door [X] met een goederentrein waarvan het sluitsein niet werkte op een traject bij nacht en met permissieve seinen.

37.

In dat opzicht is de rechtbank van oordeel dat de aansprakelijkheid betreffende de aanrijding in de onderlinge verhouding tussen [X] en [Y] in helften dient te worden verdeeld. Uiteraard heeft dit zijn weerslag op de vorderingen die door de partijen onderling worden gericht.

#### 3. Vordering van INFRABEL ten aanzien van CROSSRAIL BENELUX nv en LINEAS nv

38.

In hoofdorde vordert INFRABEL contractueel ten aanzien van CROSSRAIL BENELUX nv en LINEAS nv, op grond van de bepalingen van artikel 5 van de modelgebruiksovereenkomst zoals die door CROSSRAIL BENELUX nv en LINEAS nv werd afgesloten met INFRABEL. Hoger werd reeds uiteengezet dat de partijen er van uitgaan dat deze bepaling ter vergoeding van de door INFRABEL geleden schade het bewijs

van een fout veronderstelt in hoofde van CROSSRAIL BENELUX nv en LINEAS nv, of nog, van hun aangestelden en/of hulpagenten. Er werd vastgesteld dat de aangestelden van CROSSRAIL BENELUX nv en LINEAS nv (respectievelijk [Y] en [X]) aansprakelijk zijn voor de aanrijding, in gelijke helften.

39.

CROSSRAIL BENELUX nv voert aan dat zij contractueel niet gehouden zou zijn tot betaling. CROSSRAIL BENELUX nv beroept zich op de bepaling van artikel 5.2.111 van de modelgebruiksovereenkomst: "De spoorwegonderneming wordt ontheven van die aansprakelijkheid in geval van materiële schade, wanneer de schade is veroorzaakt door schuld van de infrastructuurbeheerder of door een opdracht van de infrastructuurbeheerder die niet aan de spoorwegonderneming kan worden toegerekend of door omstandigheden die de spoorwegonderneming niet kon vermijden en waarvan zij de gevolgen niet kon

verhinderen.<sup>11</sup>

40.

Wat betreft de eventuele aansprakelijkheid van INFRABEL betreffende de aanrijding, verwijst de rechtbank naar wat werd uiteengezet in randnummers 31 e.v. van dit vonnis. Dit verweer van CROSSRAIL BENELUX nv wordt bijgevolg afgewezen.

41.

Ook het verweer van CROSSRAIL BENELUX nv dat zij het ongeval niet heeft kunnen vermijden, kan niet worden aangenomen. Het ongeval werd veroorzaakt door het rijgedrag van haar aangestelde, [Y], die als treinbestuurder een fout heeft gemaakt waardoor de aanrijding is ontstaan. Er kan geen sprake zijn van overmacht in een situatie die door de fout van een aangestelde van CROSSRAIL BENELUX nv is gecreëerd.

42 •

CROSSRAIL BENELUX nv voert ook nog aan dat er toepassing dient te worden gemaakt van artikel 5.3 van de model-gebruiksovereenkomst. Dit veronderstelt evenwel dat ook INFRABEL een fout zou hebben gemaakt in oorzakelijk verband met het ongeval, zodat deze contractuele bepaling bij gebreke daaraan (zie randnummers 31 e.v. van dit vonnis), niet kan worden toegepast.

43.

Gelet op het bovenstaande staat de contractuele aansprakelijkheid van CROSSRAIL BENELUX nv en LiNEAS nv ten aanzien van INFRABEL vast.

In artikel 5.3.c) van de model-gebruiksovereenkomst wordt bepaald dat wanneer verschillende spoorwegondernemingen dezelfde infrastructuur van INFRABEL hebben gebruikt, de mate waarin de oorzaken die aan de schade van deze infrastructuur hebben

---

bijgedragen, aan hen kunnen worden toegeschreven, bepalend is voor de onderlinge verdeling van de aansprakelijkheid ten aanzien van INFRABEL. De rechtbank heeft

reeds vastgesteld dat de aansprakelijkheid van CROSSRAIL BENELUX nv en LINEAS nv voor het ongeval in principe in gelijke helften dient te worden verdeeld.

Schadever oedin

44.

INFRABEL vordert een schadevergoeding die in het totaal begroot wordt op 177.807,42 euro in hoofdsom. CROSSRAIL BENELUX nv betwist deze schadevergoeding en meent dat de "Assuralia tarieven" moet worden toegepast. LINEAS nv betwist eveneens het bedrag van de gevorderde schadevergoeding. Zowel CROSSRAIL BENELUX nv als LINEAS nv zijn niet akkoord met de forfaitaire bedragen vooropgesteld door INFRABEL voor de berekening van de schade voor 'algemene onkosten'.

45.

INFRABEL meent dat de schade slechts moet worden aangepast in functie van de bedragen die in de 'ASSURALIA conventie' zijn opgenomen voor zover ook de verzekeraar van CROSSRAIL BENELUX nv mede in het geding is, dan wel minstens een stuk voorligt waaruit blijkt dat deze verzekeraar 'ZÜRICH' het schadegeval dekt.

Door middel van het stuk 5 b) in farde VII van het stukkenbundel van CROSSRAIL BENELUX nv, toont CROSSRAIL BENELUX nv afdoende aan dat 'ZÜRICH' het schadegeval dekt, niettegenstaande laatstgenoemde van oordeel is dat CROSSRAIL BENELUX nv niet aansprakelijk is voor het ongeval.

Voor zover deze dekking wordt aangetoond, is INFRABEL in ondergeschikte orde akkoord tot herleiding van de gevorderde bedragen in functie van de bedragen zoals die in de 'ASSURALIA conventie' zijn afgesproken.

LINEAS nv stelt in haar conclusie niet als contractpartij bij de "ASSURALIA conventie" te zijn toegetreden (p.23). Niettemin is de rechtbank van oordeel dat de schadevergoeding ook in haar hoofde dient te worden herleid tot deze bedragen. De werking van de 'ASSURALIA conventie' strekt zich niet uit tot niet-leden ervan. Het behoort echter wel tot de taak van de rechtbank om de schade op een correcte manier te begroten. Het komt de rechtbank dan ook voor dat de schade passend en volledig wordt vergoed mits toepassing van de tarieven zoals gehanteerd in de 'ASSURALIA conventie'.

46.

Met toepassing van de "Assuralia tarieven", bedraagt het totaal van de gevorderde bedragen zoals weergegeven in de stukken 2 tot en met 5 van INFRABEL, 110.060,73 euro (zie ook de conclusie van INFRABEL, p. 29).

47.

Omtrent de facturen van derden die door tNFRABEL werden betaald (stukken 6, 7 en 27), is er tussen de partijen geen betwisting, zodat de bedragen hiervan, weliswaar zonder btw, -

kunnen worden toegekend voor respectievelijk een bedrag van 34.179,58 euro (factuur van 30 november 2013) en 4.554,34 euro (factuur van 31 januari 2014).

48.

Zowel CROSSRAIL BENELUX nv als LINEAS nv betwisten de bedragen die INFRABEL als algemene bedrijfskosten opneemt in haar vordering tot schadevergoeding. Meer bepaald zijn zij van oordeel dat deze kosten niet worden gestaafd en dat het causaal verband met het ongeval niet bewezen is.

INFRABEL wijst er op dat zij gerechtigd is om algemene bedrijfskosten te laten vergoeden. De rechtbank kan zich hierin vinden, maar dan enkel in de mate waarin het oorzakelijk verband tussen de gemaakte kosten en de fouten van de respectievelijke partijen bewezen is.

De notie van algemene bedrijfskosten veronderstelt dat het gaat om een aantal vaste kosten intern aan de bedrijfsvoering van INFRABEL, waarbij het aan INFRABEL toekomt om aan te tonen welke van deze kosten dienen te worden vergoed naar aanleiding van het ongeval. Voor een aantal van deze algemene bedrijfskosten maakt INFRABEL het aannemelijk dat daaromtrent schade geleden wordt. Zo acht de rechtbank het aannemelijk dat INFRABEL naar aanleiding van het ongeval personeel heeft moeten inzetten en/of kosten heeft moeten maken voor het voorzien en transport van materialen, contacteren van aannemers, coördinatie van herstelwerken, beveiliging van de werf, toezicht en controle van de aannemingswerken, stockbeheer, lokalen, onderhoud en herstelling gereedschap. Dat er dergelijke kosten verbonden zijn aan het afhandelen van dit schadegeval is duidelijk.

Echter stelt INFRABEL dat het 'onmogelijk' zou zijn om de kosten hiervan precies te berekenen. INFRABEL berekent daarom een forfaitair percentage op de factuur van de aannemers die werden ingezet voor het herstel van de infrastructuur.

Terecht wordt deze werkwijze door CROSSRAIL BENELUX nv en LINEAS nv bekritiseerd. INFRABEL doet niet de minste moeite om een berekening te maken van de schade die zij vergoed wenst te zien, en beperkt zich tot een forfait dat zij begroot in functie van de factuur van derden. Dit laatste criterium kan niet weerhouden worden als een relevant criterium om de omvang van de geleden schade te begroten.

De rechtbank acht het bijgevolg aannemelijk dat INFRABEL schade heeft geleden naar aanleiding van dit ongeval door middel van kosten die zij heeft moeten maken, maar bij gebrek aan een concrete begroting heeft de rechtbank geen andere mogelijkheid dan deze schade te begroten ex aequo et bono.

Getet op de aard van het schadegeval en de schade aan de infrastructuur en de omvang van de herstelwerken acht de rechtbank een forfaitaire schadevergoeding van 5.000 euro voor de algemene bedrijfskosten van INFRABEL billijk en passend.

49.

Gelet op de gedeelde aansprakelijkheid en de toepassing van artikel 5.3.c) van de modelgebruiksovereenkomst dienen CROSSRAIL BENELUX nv en LINEAS nv eik tot de helft van de totale schadevergoeding ten aanzien van INFRABEL te worden veroordeeld.

Overzicht schadeposten

50.

Herstellkosten 'tarieven Assuralia'	110.060,73 euro
Facturen aannemers (zonder btw)	38.733,92 euro
Kosten INFRABEL	5.000,00 euro
TOTAAL:	153.794,65 euro

Concreet betekent dit dat zowel CROSSRAIL BENELUX nv als LINEAS nv tot betaling van een schadevergoeding van 76.897,33 euro dienen te worden veroordeeld ten aanzien van

INFRABEL.

Interesten

51.

Omtrent de gevorderde interesten wordt door de partijen geen betwisting gevoerd. De interesten kunnen ten aanzien van CROSSRAIL BENELUX nv worden toegekend zoals gevorderd, zijnde de vergoedende interesten aan de wettelijke interestvoet vanaf de dag van het ongeval tot de datum van dagvaarding, waarna de conventionele interestvoet van 5 % van toepassing wordt. In de vordering ten aanzien van LINEAS nv wordt de conventionele interestvoet van 5 % in dezelfde logica pas van toepassing vanaf de eerste conclusies van Infrabel waarin deze vordering wordt gesteld, d.i. vanaf 6 april 2017.

4. Vrijwaringsvordering van CROSSRAIL BENELUX nv ten aanzien van LINEAS nv

52.

De rechtbank heeft reeds in randnummers 34 e.v. van dit vonnis geoordeeld over de onderlinge verhoudingen en de aansprakelijkheden van CROSSRAIL BENELUX nv en LINEAS nv betreffende het treinongeval,

De vrijwaringsvordering ingesteld door CROSSRAIL BENELUX nv is gelet op de gedeelde aansprakelijkheid en de reeds door INFRABEL van CROSSRAIL BENELUX nv en LINEAS nv gevorderde schadevergoeding ongegrond.

5. Vordering van ALLIANZ ten aanzien van LINEAS nv

53.

ALLIANZ heeft in haar hoedanigheid van verzekeraar <sup>1</sup> vervoerd goed <sup>1</sup> diverse schadeposten vergoed aan CROSSRAIL BENELUX nv, waardoor zij voor de gedane

betalingen wordt gesubrogeerd in de rechten van CROSSRAIL BENELUX nv ten aanzien van LINEAS nv. Gelet op

---

de aansprakelijkheidsverdeling zoals weerhouden in dit vonnis, is ALLIANZ in principe gerechtigd om een deel van deze betalingen terug te vorderen. LINEAS nv betwist niet het principe van de subrogatie, maar stelt dat er geen tegensprekelijke schadebegroting is geweest voor het merendeel van de schadeposten, zodat zij deze schadeposten betwist.

54,

Wat betreft de bergingskosten voor het rollend materieel stelt de rechtbank vast dat in farde V, stuk 1 van ALLIANZ de kosten met facturen worden bijgebracht waarvoor ALLIANZ is tussengekomen. De facturen vermelden afdoende details, zodat duidelijk is dat het wel degelijk de bergingswerken betreft naar aanleiding van het treinongeval. De terugbetaalde kosten voor de berging, in totaal ten bedrage van 150.756,40 euro, zijn bijgevolg verschuldigd, zij het voor de helft (75.378,20 euro), rekening houdend met de aansprakelijkheidsverdeling tussen de aansprakelijke partijen.

55.

De rechtbank stelt vast dat er tussen de partijen geen betwisting is omtrent de schade die door de aanrijding werd berokkend aan de personenwagens FIAT, voor een totaal bedrag van 213.895,40 euro. Ook dit bedrag kan door ALLIANZ worden teruggevorderd, zij het opnieuw enkel voor de helft (106.947,70 euro), rekening houdend met de aansprakelijkheidsverdeling tussen de aansprakelijke partijen.

56,

Voor wat betreft de schade aan de spoorwegwagons van de firma MOSOLF stelt de rechtbank vast dat ALLIANZ is tussengekomen voor een totaal bedrag van 244.403,88 euro. Door ALLIANZ worden er in de stukken in farde V, onder stukken 4a) tot en met 4k), documenten bijgebracht die betrekking hebben op de vaststelling van de schade aan de wagons, details voor de herstelkosten en een aankoopfactuur voor nieuwe wagons. Naar het oordeel van de rechtbank is hiermee afdoende de schade aangetoond aan de spoorwegwagons van MOSOLF. Het loutere feit dat daaromtrent geen tegensprekelijke expertise is uitgevoerd in aanwezigheid van LINEAS nv, doet er niet aan af dat ALLIANZ tegemoet komt aan de op haar rustende bewijslast betreffende de schade waarvoor zij na subrogatie vergoeding vordert van LINEAS nv.

Opnieuw kan de gevorderde vergoeding slechts voor de helft (122.201,94 euro) worden toegekend, rekening houdend met de aansprakelijkheidsverdeling tussen de aansprakelijke partijen.

57.

De kosten van het expertisebureau BEECKMAN DE VOS voor een totaal bedrag van 18.504,05 euro waren noodzakelijk voor de vaststelling van de schade. De facturen betreffende deze schadebepaling liggen voor in farde V, stuk 2, zodat ook deze kosten voor vergoeding in aanmerking komen.



58.

Na verkennend bodemonderzoek op de plaats van de neergestorte wagon met wagens is gebleken dat de bodem op deze plaats verontreinigd werd. Met de eigenaar van de grond, [W], werd een regeling getroffen tot vergoeding van de schade in gevolge deze bodemverontreiniging en werd een vergoeding betaald door CROSSRAIL BENELUX nv van 10.500,00 euro. Hoewel er slechts een beperkte precisering voorligt betreffende de samenstelling van dit bedrag (farde VI, stuk 4), is de rechtbank van oordeel dat gelet op de omstandigheden van het ongeval, een bedrag van 10.500,00 euro voor de regeling van de bodemverontreiniging, het gebruik van het land en tijdelijke weg voor de bergingswerken en compensatie voor het verlies van oogst een passende schadevergoeding lijkt, zodat er geen reden is om dit bedrag te reduceren of niet in aanmerking te nemen voor vergoeding. ALLIANZ heeft de gemaakte kosten van 10.500,00 euro voor deze schadepost terugbetaald aan CROSSRAIL BENELUX nv, zodat zij gerechtigd is tot vergoeding van het bedrag voor de helft daarvan (5.250,00 euro).

59.

Door de gemeente Voeren werden een aantal kosten gemaakt naar aanleiding van het treinongeval, in het bijzonder ook het preventief beschermen van de beek tegen olievervuiling, waarvoor personeelsinzet en materiaal noodzakelijk waren. Een overzicht van de gemaakte kosten en het betalingsbewijs van de door gemeente Voeren gevorderde schade ten bedrage van 5.063,23 euro worden voorgelegd in farde V, stuk 5 van ALLIANZ. De vordering van ALLIANZ hieromtrent wordt afdoende gestaafd, zodat zij gerechtigd is tot vergoeding van het bedrag voor de helft daarvan (2.531,62 euro).

#### Overzicht schadeposten

60.

Bergingskosten	75.378,20 euro
Schade personenwagens	106.947,70 euro
Schade spoorwegwagens	122.201,94 euro
Kosten van het expertisebureau	9.252,03 euro
Schade bodemverontreiniging	5.250,00 euro
Schade gemeente Voeren	2.531,61 euro
TOTAAL:	321.561,48 euro

Gelet op het bovenstaande is de rechtbank van oordeel dat de vordering van ALLtANZ ten aanzien van LINEAS nv gegrond dient te worden verklaard voor een bedrag van 321.561,48 euro in hoofdsom.

## Interesten

61.

Omtrent de gevorderde interesten wordt door de partijen geen betwisting gevoerd. Moratoire interesten kunnen worden toegekend aan de wettelijke interestvoet vanaf de dag van betaling door ALLIANZ.

### 6. Vorderingen van LINEAS nv ten aanzien van CROSSRAIL BENELUX nv

62.

LINEAS nv vordert van CROSSRAIL BENELUX nv een schadevergoeding voor een totaal bedrag van 160.632,79 euro. Deze schadevergoeding wordt door CROSSRAIL BENELUX nv betwist bij gebrek aan afdoende staving van de gevorderde schadeposten. Gelet op de aansprakelijkheidsverdeling zoals weerhouden in dit vonnis, is LINEAS nv in principe gerechtigd om een schadevergoeding te vorderen voor het deel waarvoor CROSSRAIL BENELUX nv aansprakelijk wordt geacht.

63.

Wat betreft de factuur van 1.391\*08 euro aan expertisekosten wordt er tussen de partijen geen betwisting gevoerd. De vordering van LINEAS nv ten aanzien van CROSSRAIL BENELUX nv is gegrond voor de helft van dit bedrag (695,54 euro), rekening houdend met de aansprakelijkheidsverdeling tussen de aansprakelijke partijen.

64.

Wat betreft de herstellingskosten aan de wagons voor een totaal bedrag van 12.594,14 euro, stelt de rechtbank vast dat er hieromtrent betwisting is. CROSSRAIL BENELUX nv verwijst naar de expertenverslagen onder farde VI van haar stukkenbundel, in het bijzonder het verslag van 9 oktober 2013 (farde VI, stuk 3 van CROSSRAIL BENELUX nv) om te stellen dat de schade aan de drie wagons van LINEAS nv beperkt was.

De rechtbank stelt vast dat het verslag van 9 oktober 2013 van de verzekeraar van CROSSRAIL BENELUX nv voorbehouden maakt. De reparatie van elk van de wagons veronderstelt dat deze worden opgetild. Bovendien werd de eerste evaluatie gemaakt zonder de wagons daadwerkelijk te demonteren, waarbij uitdrukkelijk wordt vermeld dat er ook andere reparatiewerken noodzakelijk kunnen blijken bij demontage. Het betreffen immers zware spoorwegwagons, waarbij voor uitvoering van herstelwerken specifiek en zwaar materiaal noodzakelijk is en waarbij de werken degelijk moeten worden uitgevoerd met het oog op het veilig torsen van zware ladingen. Het gaat dus niet op om te stellen dat er "slechts één bout" moet worden vervangen. Dergelijke herstelwerken brengen noodzakelijkerwijze een hogere kost met zich mee, zoals CROSSRAIL BENELUX nv zelf maar al te goed weet, gelet op de herstellkosten die zij in rekening brengt. Naar het oordeel van de rechtbank worden de herstellkosten aan de wagons bijgevolg afdoende gestaafd en kan de schade voor deze schadepost in totaal geraamd worden op het gevorderde bedrag.

De vordering van LINEAS nv ten aanzien van CROSSRA[L BENELUX nv is gegrond voor de helft van dit bedrag (6.297,07 euro), rekening houdend met de aansprakelijkheidsverdeling tussen de aansprakelijke partijen.

65.

LINEAS nv vordert tevens vergoeding van een bedrag van 4.950,36 euro wegens 'vertragingskosten' aan DB Schenker Rail AG. Ter staving van dit bedrag wordt een factuur bijgebracht onder stuk 5.3 van LINEAS nv. Deze schadepost wordt door CROSSRAIL BENELUX nv betwist.

De strekking van de voorgelegde factuur (in het Duits) is allerminst duidelijk. Wel blijkt dat het aangerekende bedrag voortkomt uit een contractuele bepaling tussen LINEAS nv en DB SCHENKER RAIL DEUTSCHLAND AG. Het oorzakelijk verband tussen deze schade en de fout van CROSSRAIL BENELUX nv wordt niet afdoende aangetoond op basis van de voorgelegde stukken. De vordering van LINEAS nv betreffende deze schadepost is ongegrond,

66.

LINEAS nv vordert van CROSSRAIL BENELUX nv een vergoeding voor 'verloren rijpaden' voor een totaal bedrag van 3.428,21 euro. CROSSRAIL BENELUX nv betwist deze vordering en trekt het oorzakelijk verband met het ongeval in twijfel.

De rechtbank stelt vast dat LINEAS nv een overzicht weergeeft van treinritten die deels of niet zouden hebben gereden via het voorziene rijpad langs Remersdaal (stuk 5.1 van LINEAS nv). Voor elk van deze treinen stelt LINEAS nv een bedrag voorop waarvan zij vergoeding wenst. Ter staving wordt in stuk 5.4 van LINEAS nv een intern overzicht bezorgd, waarvan de strekking niet helemaal duidelijk is en die op geen enkele manier wordt toegelicht. Het betreft vermoedelijk een korte samenvatting van treinen die niet via Remersdaal hebben gereden. Het is echter voor de rechtbank op basis van de overgelegde stukken in het geheel niet duidelijk of, en zo ja, welke kosten er waren verbonden aan het afschaffen of omleiden van treinen. Bij gebrek aan afdoende staving wordt de vordering van LINEAS nv hieromtrent afgewezen als ongegrond.

LINEAS nv vordert een bedrag van -1.725,00 euro voor de kosten die zij heeft gehad voor inzet van haar personeel naar aanleiding van het treinongeval. CROSSRAIL BENELUX nv betwist deze schadepost omdat het volgens haar gaat om kosten voor personeel die in vaste loondienst werken.

Het gegeven dat LINEAS nv kosten terugvordert voor personeel dat vast in dienst is, vormt geen grond om schade hieromtrent af te wijzen. Ook personeel dat vast in dienst is en dat normalerwijze voor andere doeleinden wordt ingezet, kan voor een onderneming een te vergoeden kost in het kader van een schadevergoeding uitmaken.

De rechtbank stelt vast dat hieromtrent door LINEAS nv niet veel duiding wordt verschaft. In essentie komt het hier op neer dat LINEAS nv vergoeding vordert voor administratiekosten die zij heeft moeten maken naar aanleiding van het treinongeval. Bij gebrek aan verdere detaillering en staving kan deze schadepost door de rechtbank enkel ex aequo et bono

worden bepaald. De rechtbank acht een schadevergoeding van 1.000,00 euro voor deze administratiekosten billijk en passend ter vergoeding van deze schade. De vordering van LINEAS nv ten aanzien van CROSSRAIL BENELUX nv is gegrond voor de helft van dit bedrag (500,00 euro), rekening houdend met de aansprakelijkheidsverdeling tussen de aansprakelijke partijen.

68.

LINEAS nv vordert tevens een vergoeding voor 'verlies omzet' voor een totaal bedrag van 136.544,00 euro. Deze schadepost wordt betwist door CROSSRAIL BENELUX nv, bij gebrek aan staving.

De rechtbank stelt vast dat LINEAS nv onder stukken 5.6 a) en b) een aantal documenten voorlegt die vermoedelijk betrekking hebben op treintransporten die langs Remersdaal dienden te passeren. Er wordt echter op geen enkele manier toegelicht, dan wel gestaafd, welke verliezen LINEAS nv zou hebben geleden als gevolg van het ongeval te Remersdaal. Er is geen enkele informatie betreffende deze transporten: er blijkt zelfs niet of deze transporten werden geannuleerd. Er wordt bijgevolg geen schade aannemelijk gemaakt, laat staan bewezen. Deze schadepost kan bij gebrek aan staving door LINEAS nv niet worden toegekend.

#### Overzicht schadeposten

69.

Expertisekosten	69554 euro
Herstellingskosten aan de wagons	6.297,07 euro
Administratiekosten	500,00 euro
<b>TOTAAL:</b>	<b>7.492,61 euro</b>

Gelet op het bovenstaande is de rechtbank van oordeel dat de vordering van LINEAS nv ten aanzien van CROSSRAIL BENELUX nv betreffende de voormelde kosten gegrond dient te worden verkfaard voor een bedrag van 7.492,61 euro in hoofdsom.

#### Interesten

70.

Omtrent de gevorderde interesten wordt door de partijen geen betwisting gevoerd. De interesten kunnen worden toegekend zoals gevorderd, zij het dus vanaf 6 februari 2017.

#### 7. Vorderingen van CROSSRAIL BENELUX nv ten aanzien van LINEAS nv

71.

CROSSRAIL BENELUX nv vordert van LINEAS nv een schadevergoeding voor een totaal bedrag van 96.760,04 euro. Deze schadevergoeding wordt door LINEAS nv betwist bij gebrek aan staving van de gevorderde schadeposten. Gelet op de aansprakelijkheidsverdeling zoals weerhouden in dit vonnis, is CROSSRAIL

BENELUX nv in principe gerechtigd om een schadevergoeding te vorderen voor het deel waarvoor LINEAS nv aansprakelijk wordt geacht.

72.

CROSSRAIL BENELUX nv brengt onder farde VII van haar stukkenbundel diverse stukken bij ter staving van de schadeposten waarvan zij vergoeding vordert. De rechtbank zal hierna de schadeposten die niet door ALLIANZ werden vergoed, evalueren in functie van de bijgebrachte stavingsstukken.

73.

In farde VII onder stuk 1 brengt CROSSRAIL BENELUX nv een overzicht van kosten naar voor die zij zou hebben gedragen naar aanleiding van het treinongeval. Een belangrijk deel van, deze kosten werd reeds vergoed door ALLIANZ In de rubrieken 1.1 tot en met 1.15 van dit overzicht brengt CROSSRAIL BENELUX nv voornamelijk verplaatsings- en administratiekosten in rekening, zonder verdere staving. De rechtbank kan aannemen dat CROSSRAIL BENELUX nv verplaatsings- en administratiekosten heeft moeten maken naar aanleiding van het treinongeval. Bij gebrek aan verdere detaillering en staving kan deze schadepost door de rechtbank enkel ex aequo et bono worden bepaald. De rechtbank acht een schadevergoeding van 1.500,00 euro voor de verplaatsings- en administratiekosten billijk en passend ter vergoeding van deze schade. De vordering van CROSSRAIL BENELUX nv ten aanzien van LINEAS nv is gegrond voor de helft van dit bedrag (750,00 euro), rekening houdend met de aansprakelijkheidsverdeling tussen de aansprakelijke partijen.

74.

CROSSRAIL BENELUX nv maakt in farde VII, stuk 2 een overzicht over van rangeer- en sleepkosten die CROSSRAIL BENELUX nv zou hebben gemaakt. Het betreft een overzicht van treinverplaatsingen die zouden zijn gebeurd naar aanleiding van het treinongeval. De rechtbank acht het aannemelijk dat deze treinverplaatsingen noodzakelijk waren gelet op het treinongeval, maar de daaraan verbonden kosten, die kennelijk door CROSSRAIL BENELUX nv forfaitair worden geraamd, worden op geen enkele manier gestaafd. Aangezien uit geen enkel stuk blijkt welke kosten hier tegenover staan, kan deze schadepost door de rechtbank enkel ex aequo et bono worden bepaald. De rechtbank acht een schadevergoeding van 1.000,00 euro voor deze schadepost billijk en passend ter vergoeding van deze schade, De vordering van CROSSRAIL BENELUX nv ten aanzien van LINEAS nv is gegrond voor de helft van dit bedrag (500,00 euro), rekening houdend met de aansprakelijkheidsverdeling tussen de aansprakelijke partijen.

p.

---

75.

CROSSRAIL BENELUX nv legt in farde VII, stuk 3 een kostenraming over die voornamelijk betrekking heeft op het herstel van de locomotief die betrokken was in het treinongeval. Hieromtrent worden diverse facturen voorgelegd ter staving van de gemaakte kosten. Naast de kosten van herstel worden in deze kostenraming ook andere schadeposten in aanmerking genomen, in het bijzonder verplaatsings- en administratiekosten en ook kosten van derving van de locomotief. Deze laatste

schadeposten overlappen met de schade die reeds afzonderlijk wordt gevorderd door CROSSRAIL BENELUX nv, en komen bijgevolg niet nogmaals in aanmerking voor vergoeding. Ook in de rubriek 6 van dit stuk ("herstelling schade locomotief") stelt de rechtbank vast dat er verplaatsings- en administratiekosten in rekening worden gebracht. Deze werden reeds vergoed in de schadevergoeding die de rechtbank voor deze schadepost heeft toegekend. De rechtbank begroot de schade voor het herstel van de locomotief bijgevolg op 32.478,11 euro (kosten zoals gestaafd door stukken) 2.402,50 euro (aangerekende verplaatsings- en administratiekosten) = 30.075,61 euro. De vordering van CROSSRAIL BENELUX nv ten aanzien van LINEAS nv is gegrond voor de helft van dit bedrag (15.037,80 euro), rekening houdend met de aansprakelijkheidsverdeling tussen de aansprakelijke partijen.

76.

Onder farde VII, stuk 5 a) wordt een document voorgelegd betreffende de kosten van leasing voor de locomotief. CROSSRAIL BENELUX nv stelt dat de locomotief in totaal 18 dagen in herstel is geweest, wat de rechtbank aannemelijk voorkomt op basis van de overgelegde stukken.

Vervolgens maakt CROSSRAIL BENELUX nv een berekening waarbij zij voor de derving van de locomotief uitkomt op een totale kost van 13.997,34 euro. Deze berekening wordt op geen enkele manier toegelicht en komt de rechtbank ook niet gegrond voor.

Gelet op de jaarlijkse kost voor de leasing van de locomotief en de periode van uitval van deze locomotief, acht de rechtbank een forfaitaire schadevergoeding van 1.500 euro billijk en passend ter vergoeding van deze schade. De vordering van CROSSRAIL BENELUX nv ten aanzien van LINEAS nv is gegrond voor de helft van dit bedrag (750,00 euro), rekening houdend met de aansprakelijkheidsverdeling tussen de aansprakelijke partijen.

77.

CROSSRAIL BENELUX nv stelt ondergeschikt - althans conform het dispositief in haar conclusie - een vordering in tegen LINEAS nv voor 1,00 euro provisioneel, voor "de verdere gevolg- en exploitatieschade" die zij geleden zou hebben als gevolg van het ongeval. Deze vordering wordt volgens het dispositief van haar conclusie slechts ingesteld voor zover de vordering van LINEAS nv ten aanzien van CROSSRAIL BENELUX nv ontvankelijk en gegrond zou worden verklaard.

De rechtbank stelt vast dat de vordering van LINEAS nv ten aanzien van CROSSRAIL BENELUX nv ontvankelijk en deels gegrond werd verklaard. De rechtbank beoordeelt bijgevolg ook de ondergeschikte vordering van CROSSRAIL BENELUX nv.

CROSSRAIL BENELUX nv stelt verdere gevolg- en exploitatieschade te hebben geleden als gevolg van het ongeval. Zij vernoemt daarbij schade door omleiding van treinen na het ongeval, herpanning en extra personeelskosten. De rechtbank wijst er op dat aan CROSSRAIL BENELUX nv reeds een schadepost voor verplaatsings- en administratiekosten werd toegekend. CROSSRAIL BENELUX nv toont niet aan dat zij behoudens deze schade nog andere schade zou hebben geleden. De door CROSSRAIL BENELUX nv aangehaalde kosten lijken dan ook te zijn inbegrepen in de schadepost van verplaatsings- en administratiekosten. Aangezien de schade niet aannemelijk wordt

gemaakt en ook niet wordt gestaafd, wordt deze vordering van CROSSRAIL BENELUX nv afgewezen als ongegrond.

#### Overzicht schadeposten

78.

Verplaatsings- en administratiekosten	750,00 euro
Rangeer- en sloopkosten	500,00 euro
Herstel van de locomotief	15.037,80 euro
Derving van de locomotief	750,00 euro
<b>TOTAAL:</b>	<b>17.037.80 euro</b>

Gelet op het bovenstaande is de rechtbank van oordeel dat de vordering van CROSSRAIL BENELUX nv ten aanzien van LINEAS nv betreffende de voormelde kosten gegrond dient te worden verklaard voor een bedrag van 17.037,80 euro in hoofdsom.

#### Interesten

79.

Omtrent de gevorderde interesten wordt door de partijen geen betwisting gevoerd. De interesten kunnen worden toegekend zoals gevorderd.

### **VI. UITVOERBAARHEID ZEKERHEIDSTELLING EN KANTONNEMENT**

80.

INFRABEL verzoekt in conclusie om af te wijken van de wettelijke regels inzake de zekerheidstelling en het kantonnement. De rechtbank ziet geen valabele reden om ter zake af te wijken van de wettelijke regels.

### **VII. GERECHTSKOSTEN**

81.

In de procesverhoudingen tussen INFRABEL en CROSSRAIL BENELUX nv enerzijds en INFRABEL en LINEAS nv anderzijds, zijn CROSSRAIL BENELUX nv en LINEAS nv aan te merken als de in het ongelijk gestelde partijen, zodat zij dienen te worden veroordeeld tot de kosten van het geding en de rechtsplegingsvergoeding. De rechtsplegingsvergoeding wordt door INFRABEL begroot op 6.000,00 euro, welke rechtsplegingsvergoeding volgens de conclusie van INFRABEL wordt gevorderd van CROSSRAIL BENELUX nv en/of LINEAS nv in functie van de toegekende vorderingen.

Aangezien zowel CROSSRAIL BENELUX nv als LINEAS nv in de procesverhouding met INFRABEL worden veroordeeld tot betaling van de helft van de geleden schade

---

van INFRABEL naar aanleiding van het treinongeval, wordt in elk van deze procesverhoudingen een rechtsplegingsvergoeding toegekend aan INFRABEL, die kan worden bepaald op

6.000,00 euro.

82.

De rechtbank stelt vast dat de partijen CROSSRAIL BENELUX nv en ALLIANZ in hun conclusie gezamenlijk een rechtsplegingsvergoeding vorderen van 12.000,00 euro ten aanzien van LINEAS nv. Daarbij wordt kennelijk rekening gehouden met het totaal gevorderde bedrag van beide partijen, gelet op het gevorderde basisbedrag voor de rechtsplegingsvergoeding van 12.000,00 euro dat van toepassing is voor de categorie van vorderingen vanaf 500.000,00 euro.

De rechtbank merkt daarbij op dat er twee procesverhoudingen werden gecreëerd in de loop van het geding: de rechtsverhouding tussen CROSSRAIL BENELUX nv en LINEAS nv waarin diverse vorderingen over en weer werden gesteld, en de rechtsverhouding tussen ALLIANZ en LINEAS nv, waarin eerstgenoemde ten aanzien van de laatstgenoemde een vordering insteft. In principe is voor elk van deze procesverhoudingen een rechtsplegingsvergoeding verschuldigd door de in het ongelijk gestelde partij aan de andere partij(en).

83.

De rechtbank stelt vast dat in de procesverhouding tussen CROSSRAIL BENELUX nv en LINEAS nv elk van de partijen omtrent wederzijdse geschilpunten in het ongelijk werd gesteld, zodat elk van deze partijen dient te worden veroordeeld in de eigen kosten van het geding, waaronder de rechtsplegingsvergoeding.

84.

In de procesverhouding tussen LINEAS nv en ALLIANZ stelt de rechtbank vast dat LINEAS nv als de in het ongelijk gestelde partij dient te worden veroordeeld tot de rechtsplegingsvergoeding. Aangezien ALLIANZ kennelijk aanspraak maakt op de rechtsplegingsvergoeding, maar deze niet afzonderlijk begroot in de procesverhouding met LINEAS nv, houdt de rechtbank rekening met deze specifieke situatie. De rechtbank is daarbij uiteraard gehouden door het beschikkingsbeginsel en datgene wat door de partijen werd gevorderd. Gelet op deze omstandigheden wordt LINEAS nv veroordeeld in de procesverhouding met ALLIANZ tot betaling van een rechtsplegingsvergoeding die in functie van het door ALLIANZ gevorderde bedrag wordt bepaald op 12.000,00 euro.

om deze redenen

**DE RECHTBANK**

Gelet op de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken, zoals nadien gewijzigd,

Beslissend in eerste aanleg en op tegenspraak,



Verleent akte aan de gedinghervatting van LINEAS nv,

Verleent akte aan de vrijwillige tussenkomst van ALLIANZ SUISSE INSURANCE COMPANY Ltd.,

In de rechtsverhouding tussen INFRABEL nv van publiek recht en CROSSRAIL BENELUX nv

Verklaart de vorderingen van INFRABEL nv van publiek recht ten aanzien van CROSSRAIL BENELUX nv ontvankelijk en in de hierna volgende mate gegrond,

Veroordeelt CROSSRAIL BENELUX nv tot betaling van een bedrag van 76.897,33 euro aan INFRABEL nv van publiek recht, te vermeerderen met de vergoedende interesten aan de wettelijke interestvoet vanaf 1 oktober 2013 tot 22 augustus 2016 en vanaf laatstgenoemde datum tot heden aan de conventionele interestvoet van 5%, het geheel te vermeerderen met de moratoire interesten aan de conventionele interestvoet van 5%, vanaf heden tot de dag van integrale betaling,

Veroordeelt CROSSRAIL BENELUX nv tot de kosten van het geding, daarin begrepen de helft van de kosten van (dagvaarding en rolrechten) van 362,62 euro : 2 181,31 euro en de rechtsplegingsvergoeding, langs de zijde van INFRABEL nv van publiek recht bepaald op 6.000,00 euro,

In de rechtsverhouding tussen INFRABEL nv van publiek recht en LINEAS nv

Verklaart de vorderingen van INFRABEL nv van publiek recht ten aanzien van LINEAS nv ontvankelijk en in de hierna volgende mate gegrond,

Veroordeelt LINEAS nv tot betaling van een bedrag van 76.897.33 euro aan INFRABEL nv van publiek recht, te vermeerderen met de vergoedende interesten aan de wettelijke interestvoet vanaf 1 oktober 2013 tot 6 april 2017 en vanaf laatstgenoemde datum tot heden aan de conventionele interestvoet van 5%, het geheel te vermeerderen met de moratoire interesten aan de conventionele interestvoet van 5%, vanaf heden tot de dag van integrale betaling,

Veroordeelt LINEAS nv tot de kosten van het geding, daarin begrepen de helft van de kosten van (dagvaarding en rolrechten) van 362,62 euro 2 181,31 euro en de rechtsplegingsvergoeding, langs de zijde van INFRABEL nv van publiek recht bepaald op

6.000,00 euro,

In de rechtsverhouding tussen CROSSRAIL BENELUX nv en LINEAS nv

Verklaart de vordering tot vrijwaring ingesteld door CROSSRAIL BENELUX nv ten aanzien van LiNEAS nv ontvankelijk, maar ongegrond,

Verklaart de vorderingen van LINEAS nv ten aanzien van CROSSRAIL BENELUX nv ontvankelijk en in de hierna volgende mate gegrond,

Veroordeelt CROSSRAIL BENELUX nv tot betaling van een bedrag van 7.492,61 euro aan LINEAS nv, te vermeerderen met de vergoedende interesten aan de wettelijke

interestvoet vanaf 6 februari 2017 tot heden, het geheel te vermeerderen met de moratoire interesten aan de wettelijke interestvoet, vanaf heden tot de dag van integrale betaling,

Verklaart de vorderingen van CROSSRAfL BENELUX nv ten aanzien van LtNEAS nv ontvankelijk en in de hierna volgende mate gegrond,

Veroordeelt LINEAS nv tot betaling van een bedrag van 17.037,80 euro aan CROSSRAIL BENELUX nv, te vermeerderen met de vergoedende interesten aan de wettelijke interestvoet vanaf de respectievelijke betalingsdatum van de toegekende schadeposten, en rekening houdend met de vergoedingen door ALLIANZ (betalingen van 150.756,40 euro op 15 januari 2014, 10.500 euro op 1 april 2014, 5.063,23 euro op 10 mei 2014 en 458.270,60 euro op 26 november 2014) tot heden, het geheel te vermeerderen met de moratoire interesten aan de wettelijke interestvoet, vanaf heden tot de dag van integrale betaling,

Veroordeelt elk van de partijen tot de eigen kosten van het geding, daarin begrepen de kosten van dagvaarding van 437,84 euro en de rechtsplegingsvergoeding.'

In de rechtsverhouding tussen ALLIANZ SUISSE INSURANCE COMPANY Ltd. en LINEAS nv

Verklaart de vorderingen van ALLIANZ SUISSE INSURANCE COMPANY Ltd. ten aanzien van LINEAS nv ontvankelijk en in de hierna volgende mate gegrond,

Veroordeelt LINEAS nv tot betaling van een bedrag van 321.561,48 euro aan ALLIANZ SUISSE INSURANCE COMPANY Ltd., te vermeerderen met de moratoire interesten aan de wettelijke interestvoet vanaf de respectievelijke betalingsdatum van de betalingen van 150.756,40 euro op 15 januari 2014, van 10.500 euro op 1 april 2014, van 5.063,23 euro op 10 mei 2014 en van 458.270,60 euro op 26 november 2014, tot de dag van integrale betaling,

Veroordeelt LINEAS nv tot de rechtsplegingsvergoeding, langs de zijde van ALLIANZ SUISSE INSURANCE COMPANY Ltd. bepaald op 12.000,00 euro,

Wijst het meer of anders gevorderde af.

De Rechter heeft getekend met de Griffier..

De Afgevaardigd' Griffier

De Politierechter

Filip BROODCOORENS

Frederik BAEYENS

