

Vonnis

RECHTBANK ZUTPHEN

Sector Civiel – Afdeling Handel

zaaknummer / rolnummer: 84507 / HA ZA 07-279

Vonnis van 7 november 2007

in de zaak van

UITVOERINGSINSTUUT WERKNEMERSVERZEKERINGEN,

gevestigd te Almere,
eiseres,
procureur mr. C.B. Gaaf,
advocaat mr. T.J.J. van Dijk te Den Haag,

tegen

de naamloze vennootschap
ACHMEA SCHADEVERZEKERINGEN N.V.,
gevestigd te Apeldoorn,
gedaagde,
procureur mr. A.J. Schoonen.

Partijen zullen hierna UWV en Achmea genoemd worden.

1. De procedure

- 1.1. Het verloop van de procedure blijkt uit:
 - het tussenvonnis van 30 mei 2007
 - een ongevallenanalyse van ing. N.L. Bosscha van 14 augustus 2007
 - het proces-verbaal van comparitie van 6 september 2007.

1.2. Ten slotte is vonnis bepaald.

2. De feiten

2.1. Op donderdagnmiddag 8 augustus 2002, omstreeks 16.55 uur, vond er in Duitsland op de A 57 ter hoogte van hectometerpaal 8,9, vlak voor de grensovergang met Nederland, een aanrijding plaats waarbij betrokken waren de heer T. (verder: T.), rijdende op een motorfiets met het kenteken ND-PL-03 en de heer H. (verder: H.) rijdende in een vrachtautocombinatie met de kentekens Bf-SZ-11 en OG-77-RV (trailer). Deze laatste genoemde combinatie was tegen wettelijke aansprakelijkheid verzekerd bij Achmea. Beide voertuigen waren ten tijde van het ongeval in Nederland geregistreerd en beide bestuurders waren en zijn in Nederland woonachtig.

2.2 Door de Autobahnpolizei te Moers (D) is een Verkehrsunfallanzeige opgemaakt. Voor zover van belang staat in de Anzeige:
"Die BAB ist beidseitig durch Schutzplanken eingefäß. Es besteht eine ungehinderte Sicht auf den Grenzübergang. Neben der Autobahn befinden sich keinerlei Baulen, Begrünungen, etc. die vom Verkehrsgeschehen ablenken könnten.
(...)
Der Stand der Sonne war dabei so hoch, daß dieser nicht zu Sichtbeeinträchtigungen führen konnte.
(...)
In Höhe des Kilometers 8,904 fand sich auf dem linken Fahrstreifen, ca. 1,00 m vom rechten Fahrstreifen entfernt, eine Schlagspur. (...) Zuvor fand sich eine ca. 4,90 m lange Bremsspur des Kraftwagens."

2.3 Door DEKRA Automobil GmbH is een Gutachten met nummer 304/2659 701650 1104909624 opgesteld. In dit Gutachten is onderzocht of T verlichting heeft gevoerd.

2.4 Door CED Forensic is een nadere toedrachtanalyse gedaan naar het ongeval. Het rapport verscheen op 25 augustus 2003. Voor zover van belang staat hierin onder andere te lezen:

"De bestuurder van de motorfiets heeft met een snelheid van meer dan 200 km/h gereden en is van de rechtersstrook naar de linkersstrook gegaan op een moment dat een vrachtautobestuurder zich middels de buitenspiegel had vergewist dat hij kon inhalen zonder gevaar voor andere weggebruikers.

(...)
Het noodeltliche samenvallen van het inhalen van de vrachtautobestuurder op het moment dat de motorfiets van achter de BMW naar links kwam maakte mogelijk, samen met de slechte zichtbaarheid van de motorfiets in combinatie met de hoge snelheid, dat dit ongeval moest gebeuren."

2.5 Op 7 november 2005 hebben Achmea en T aan T. Hartlef een bindend advies gevraagd, welk advies op 1 mei 2006 gereed is gekomen. Voor zover van belang stelt Hartlef:

"(...) geven de stukken meer aanleiding voor de conclusie dat H en T min of meer gelijktijdig met hun respectieve inhalmanoeuvres zijn gestart, zodat, gegeven de onderlinge afstand alsmede de snelheid van T, zowel hij als H in de indruk konden hebben plotseling met de manoeuvre van de ander te worden geconfronteerd.
(...)

De zaak wordt gekenmerkt door een aantal onzekerheden. Dat neemt niet weg dat de beschikbare informatie onvoldoende aanleiding geeft voor de conclusie dat H toerekenbaar onrechtmatig gehandeld heeft jegens T."

2.6 Op 14 augustus 2007 verscheen een stuk van Bosscha Ongevallenanalyse. In dit stuk wordt ingegaan op de conclusie van antwoord.

2.7 Door het ongeval is T volledig arbeidsongeschikt geraakt (80-100%). T ontvangt van het UWV een uitkering ingevolge de Wet Arbeidsongeschiktheidsverzekeringen (WAO).

2.8 Het UWV spreekt Achmea op grond van artikel 90 WAO aan tot voldoening van de door haar aan T uitgekeerde en nog uit te keren gelden. Voor zover van belang

bepaalt artikel 90 lid 1: " *Het Uitvoeringsinstituut werknemersverzekeringen heeft voor de krachtens deze wet gemaakte kosten verhaal op degene, die in verband met het veroorzaken van arbeidsongeschiktheid jegens de verzekerde naar burgerlijk recht tot schadevergoeding verplicht is (...)* ". Achmea heeft de aansprakelijkheid volledig van de hand gewezen.

3. De vordering

- 3.1. UWV vordert dat de rechtbank, bij uitvoerbaar bij voorraad te verklaren vonnis, voor recht zal verklaren:
- I. dat Achmea volledig, althans in een door de rechtbank in goede justitie te bepalen mate, aansprakelijk is voor de door UWV geleden en nog te lijden schade,
 - II. dat Achmea gehouden is door UWV gedane uitkeringen en nog uit te keren gelden volledig, althans in een door de rechtbank in goede justitie te bepalen mate, aan UWV te vergoeden,
- zults met veroordeling van Achmea in de kosten van deze procedure, met de bepaling dat er wettelijke rente verschuldigd zal zijn met ingang van veertien dagen na 7 november 2007, zijnde de datum van dit vonnis.
- 3.2. UWV legt, tegen de achtergrond van de vaststaande feiten, de navolgende stellingen ten grondslag aan haar vorderingen.

Ingevolge artikel 3 lid 3 van de Wet Conflictenrecht Onrechtmatige Daad (WCOD) is Nederlands recht van toepassing op deze zaak. Ingevolge artikel 8 WCOD moet rekening gehouden worden met de verkeers- en veiligheidsvoorschriften die ter plaatse en ten tijde van het ongeval van kracht waren. Met name betreft het hier de artikelen 3, 5 en 18 van de Straßenverkehrs-Ordnung (StVO).

Met betrekking tot de snelheid waarmee T reed, bepaalt artikel 3 lid 3 StVO onder meer:

"Diese Geschwindigkeitsbeschränkung gilt nicht auf Autobahnen (Zeichen 330) sowie auf anderen Straßen mit Fahrbahnen für eine Richtung, die durch Mittelstreifen oder sonstige bauliche Einrichtungen getrennt sind."

Voor T gold derhalve geen (verplichte) snelheidsbeperking.

Met betrekking tot de maximum toegestane snelheid voor vrachtwagencombinaties zoals de door H bestuurde combinatie, bepaalt artikel 18 lid 5 sub 1 StVO:

"(...) für (...) Lastkraftwagen mit Anhänger (...) 80 km/h."

Artikel 5 lid 4 StVO bepaalt:

"Wer zum Überholen ausscheren will, muß sich so verhalten, daß eine Gefährdung des nachfolgende Verkehrs ausgeschlossen ist."

Uit de tachograafschrift en de verklaring van H zelf blijkt dat H deze maximum snelheid heeft overschreden toen hij zijn inhaalmanoeuvre inzette. Hij reed op dat moment 92 km/h. Indien hij de maximumsnelheid niet had overtreeden, was zijn inhaalmanoeuvre niet nodig geweest. Immers, de voor hem rijdende auto reed, volgens verklaring van H met een snelheid van 80/85 km/h.

Verder blijkt uit de combinatie van de snelheid waarmee door T [redacted] is gereden en de afstand tussen het inhalen door hem van de BMW van G [redacted] en de positie van de wagen van H [redacted], dat T [redacted] steeds op de linkerbaan heeft gereden en dus zichtbaar moet zijn geweest voor H [redacted]. Er is geen steun te vinden voor het door Hartlief en CED Forensic gestelde dat T [redacted] na het inhalen van de BMW van Groothuis terug is gegaan naar de rechterrijbaan.

De vraag of T [redacted] al dan niet verlichting voerde, is gelet op het goede zicht ten tijde van het ongeval niet, althans van ondergeschikt belang. Ook stond de verlichtingsschakelaar op "aan" toen de motorfiets door de politie werd aangetroffen.

Op grond van het voorgaande kan de conclusie worden getrokken dat H [redacted] toerekenbaar onrechtmatig heeft gehandeld jegens T [redacted] en het UWV reges kan nemen op Achmea.

4. Het verweer

4.1. Achmea concludeert dat de rechtbank bij uitvoerbaar bij voorraad te verklaren vonnis de vorderingen van UWV aan haar zal onzeggen met de veroordeling van UWV in de kosten van dit geding.

4.2. Achmea voert tegen de achtergrond van de vaststaande feiten, de volgende verweven.

Op grond van artikel 3 lid 1 SVO, "*[darf] der Fahrzeugf hrer nur so schnell fahren, dass er sein Fahrzeug ständig beherrscht.*"

Er is dus wel degelijk een (algemene) beperking van de snelheid waarmee door bestuurders van motorrijtuigen aan het verkeer mag worden deelgenomen. De snelheid moet aan de omstandigheden worden aangepast. Specifiek voor T [redacted] bestonden hier de omstandigheden onder andere uit een voor hem rijdende vrachtwagen en de nadering van de grensovergang met Nederland.

T [redacted] heeft met zeer hoge snelheid gereden, minimaal 200 km/h. Daarnaast heeft te gelden dat er voor T [redacted] de verplichting van toepassing was om verlichting te voeren. UWV heeft niet bewezen dat T [redacted] deze verlichting ook daadwerkelijk heeft gevoerd.

Dat H [redacted] harder heeft gereden dan 80 km/h is aannemelijk, maar dat hij de maximum snelheid fors heeft overschreden is geenszins het geval. Immers, dat vrachtauto's iets harder rijden dan 80 km/h is overeenkomstig het normale verkeersbeeld. Daarbij heeft te gelden dat de aanwijzing op een tachograaf met een tolerantie beoordeeld dient te worden. Het enkele feit dat H [redacted] inhalde levert nog geen aansprakelijkheid op.

Alvorens in te halen controleerde H [redacted] via de linkeruitenspiegel of zich verkeer op de linker rijbaan bevond. Dat bleek niet het geval. Vervolgens gaf hij richting aan naar links en stuurde hij zijn combinatie naar de linker rijbaan. Tijdens deze manoeuvre keek hij weer in de buitenspiegel en zag toen pas T [redacted] met hoge snelheid naderen. Hierop stuurde hij weer naar rechts om een aanrijding te voorkomen.

De stelling van UWV dat T [redacted] al geruime tijd op de linker rijbaan heeft gereden, wordt betwist. Deze betwisting wordt onderbouwd met een verklaring van G [redacted] de bestuurder van de BMW.

Op grond van het voorgaande neemt Achmea primair het standpunt in dat H [redacted] niet toerekenbaar onrechtmatig heeft gehandeld jegens T [redacted]. Mocht de rechtbank hierover

anders denken, dan neemt Achmea subsidiair het standpunt in dat er sprake is van eigen schuld aan de zijde van T **[redacted]**, nu hij op geen enkele wijze zijn snelheid heeft aangepast aan de omstandigheden. Als er al sprake zou zijn van een fout van H **[redacted]**, dan nog heeft UWV geen vorderingsrecht gezien het ernstige verwijt dat T **[redacted]** treft ten aanzien van het ontstaan van het ongeval.

5. De beoordeling

5.1. Hoewel het ongeval in Duitsland heeft plaatsgevonden, zijn beide partijen het erover eens dat Nederlands recht van toepassing is. Gezien het bepaalde in artikel 3 lid 3 WCOD onderschrijft de rechtbank deze zienswijze.

5.2. Artikel 8 WCOD bepaalt dat bij de beoordeling van de aansprakelijkheid rekening gehouden moet worden met op de plaats van de onrechtmatige daad geldende verkeers- en veiligheidsvoorschriften of andere daarmee vergelijkbare voorschriften strekkend tot bescherming van personen of zaken. Toepassing hiervan betekent dat de in de StVO opgenomen verkeers- en veiligheidsvoorschriften van toepassing zijn op de onderhavige casus.

5.3. Partijen zijn het over een aantal feiten eens. Dit betreft de hoge snelheid waarmee Tromp gereden heeft, alsmede het feit dat T **[redacted]** achterop de vrachtauto van H **[redacted]** is gereden op het moment dat deze auto ongeveer 1 meter over de rijbaanscheiding was en dat er slechts een remspoor van de motor van T **[redacted]** is te vinden van ongeveer 4,9 m., hetgeen er op duidt dat de vrachtauto kort voor het naderen van T **[redacted]** naar links wilde uitwijken.

5.4. Met betrekking tot het inhalen van andere voertuigen bepaalt artikel 5 lid 4 StVO: *“Wer zum Überholen ausscheren will, muß sich so verhalten, daß eine Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist. (...)”*

Concreet betekent het bovenstaande dat indien een inhaalmanoeuvre wordt ingezet waarbij niet aan bovenstaande bepaling wordt voldaan en er dus gevaar optreedt voor het overige, waaronder achterop komend verkeer, de onrechtmatigheid van de gedraging is gegeven.

5.5. Om deze eventuele onrechtmatigheid van H **[redacted]** bij het uitvoeren van zijn inhaalmanoeuvre te kunnen vaststellen is van belang in hoeverre hij (reeds) bij het inzetten van zijn inhaalmanoeuvre T **[redacted]** heeft waargenomen, dan wel heeft moeten waarnemen. Daarbij moet onder andere worden bepaald of T **[redacted]** zich ten tijde van het inzetten van de inhaalmanoeuvre door Hardam op een positie op de weg bevond waarin H **[redacted]** zijn aanwezigheid had kunnen of moeten opmerken.

5.6. In de overgelegde stukken bevinden zich hierover verklaringen van H **[redacted]** getuigen en onderzoekers, en daaruit komt het volgende beeld naar voren.

Getuige Iwan G **[redacted]** verklaart in het rapport van CED Forensic:

“Ik reed op dat weggedeelte met hoge snelheid, ik schat ongeveer 200 of iets daarboven. Achter mij reed met nagenoeg dezelfde snelheid en op gelijke onderlinge afstand een motor. We reden ongeveer 10 minuten zo met elkaar op. Ik weet niet zeker of de motorrijder verlichting voerde. Bij het naderen van de grens met Nederland (...) heb ik het gas losgelaten, waarbij de snelheid terugliep naar ongeveer 140 km/h. Tijdens dit snelheid verminderen haalde de motorrijder mij in. Ik zag toen enkele ogenblikken later dat er een

ongeval ontstond tussen de motorrijder en een vrachtwagen. Dit ongeval gebeurde ongeveer 300 meter voor mij. Er bevond zich geen verkeer tussen mij en de motorrijder en vrachtwagen. Ik heb gezien dat de vrachtwagen naar links ging (...). Voorzover ik mij kan herinneren werd door de vrachtwagen richting naar links aangegeven."

HA [REDACTED] verklaart in het rapport van CED Forensic:

"Ik reed al enige tijd achter een personenauto die ongeveer 80 tot 85 km/h reed. Ik liep daar langzaam op in. Toen ik deze personenauto dicht genoeg genaderd was, besloot ik deze in te halen. Ik keek in mijn linkerbuitenspiegel en zag achter mij geen verkeer. Ik gaf vervolgens richting aan naar links en stuurde naar links. Bij het naar links sturen keek ik onderwijl nogmaals in de linkerbuitenspiegel. Ik zag toen plotseling uit het niets een motorrijder opdruken. (...) Ik weet niet zeker of de motor verlichting voerde. In een reactie daarop heb ik direct scherp naar rechts gestuurd om terug te keren naar de rechter rijstrook. Tijdens mijn uitwijkmanoeuvre zag en voelde ik dat de motorrijder tegen de linkerachterzijde van de oplegger botsde.

(...)

Ik heb afvoren de zijdelingse manoeuvre uit te voeren een aantal keren al goed in mijn spiegels gekeken. Ik ben bekend met het feit dat er daar op dat weggedeelte hard wordt gereden en hou daar ook terdege rekening mee."

In het rapport van CED Forensic d.d. 25 augustus 2003 staat op p. 5 het volgende te lezen:
"Een chauffeur kan door veelvuldig een blik in de spiegel te werpen vanaf het moment dat hij een voertuig waarneemt wel een indruk krijgen van de snelheid van een van achteren naderend voertuig, maar dat geldt slechts vanaf het moment dat het voertuig voor het eerst wordt herkend als voertuig. Bij dit laatste ligt in dit geval nu juist het probleem. De vrachtautobestuurder heeft de motorfiets niet eerder waargenomen dan toen hij reeds circa een meter op de linkerrijstrook reed."

Een zelfstandige verklaring van T [REDACTED] ontbreekt, maar in een reactie op het rapport van Bosscha d.d. 3 december 2004 van CED Forensic valt te lezen dat door Bosscha met T [REDACTED] is gesproken. Daarin valt te lezen:

"T [REDACTED] was er van overtuigd dat hij verlichting voerde. (...)" (nummer 3)

"T [REDACTED] verklaarde dat hij op de linkerrijstrook reed en wel ongeveer in het midden. Hij zag een vrachtauto rijden op de rechterrijstrook. Omdat er meerdere auto's reden heeft hij zijn snelheid verminderd." (nummer 4)

"T [REDACTED] hield die voertuigen in de gaten en hield er rekening mee dat er toch iemand naar links kwam." (nummer 5)

"T [REDACTED] ging er vanuit dat de vrachtautobestuurder hem gezien moet hebben omdat hij al op de linkerrijstrook reed." (nummer 6)

"Volgens T [REDACTED] werd de vrachtauto plotseling naar links gestuurd en gaf volgens hem geen richting aan. T [REDACTED] had zelf geen richting aangegeven omdat hij al op de linkerrijstrook reed." (nummer 7)

"T [REDACTED] weet niet of de vrachtauto op het laatste moment naar rechts is uitgeweken." (nummer 8)

5.7 Uit het bovenstaande is geen eenduidig antwoord af te leiden op de vraag of T [REDACTED] zichtbaar is geweest voor H [REDACTED] op het moment dat laatstgenoemde zijn inhaalmanoeuvre inzette.

5.8 In het door CED Forensic opgestelde reactie d.d. 3 december 2004 en de reactie van Bosscha d.d. 14 augustus 2007 is, evenals onder 5.6, geen eenduidig antwoord te vinden met betrekking tot het feit of T zich ten opzichte van H op een positie bevond waarin vast staat dat laatstgenoemde Tromp op had moeten merken.

CED Forensic concludeert:

"In de situatie waarin de heer T de vrachtauto naderde, verklaarde hij zelf langere tijd voorgaand aan de botsing op de linkerrijstrook gereden te hebben. Voor zover mij bekend, wordt dit niet door de feiten bevestigd. Het is als alternatieve toedracht daarom nog mogelijk, dat hij achter de vrachtauto naderend vanaf de rechterrijstrook naar de linkerrijstrook wisselde en zo niet langere, maar kortere tijd voor de vrachtautobestuurder in de spiegel zichtbaar kan zijn geweest."

En verder:

"Hij [Bosscha, rb.] stelt daarbij echter, dat die motorrijder vanaf het moment dat deze getuige G inhaalde op die rijstrook reed tot aan het moment van de botsing. Dat zal wel correct zijn, maar dat laat onverlet dat die motorrijder met de bestuurder van de BMW mee naar de rechterrijstrook kan zijn gegaan en vandaar terug naar de linkerrijstrook om deze in te halen. Niet aangevoerd werd, dat dit niet het geval was."

Bosscha stelt hierover:

"Gelet op het feit dat hij de vrachtwagen snel naderde (in elke seconde ongeveer 30 meter) levert dit het vermoeden op dat T op de linkerrijstrook is blijven rijden. Tussen de vrachtwagen en de motorrijder hebben kennelijk geen andere woertuigen gereden. Dat brengt – in combinatie met het rechte wegvervoer – met zich mee dat er voor H geen zichtbelemmeringen zijn geweest voor wat betreft het waarnemen van de motorrijder."

5.9 Het voorgaande levert op dat er twee mogelijkheden zijn met betrekking tot het rijden van T: ofwel hij is na het inhalen van de BMW van G is naar de rechterrijbaan teruggekeerd om van daaruit weer naar de linkerrijbaan te gaan om H in te halen, ofwel hij is na het inhalen van de BMW van G op de linkerrijbaan blijven rijden. In het eerste geval is aannemelijk dat Hardam hem niet (tijdig) heeft kunnen waarnemen, terwijl in het tweede geval H hem had moeten waarnemen. Voor de beantwoording van de vraag naar de aansprakelijkheid van H is het noodzakelijk om vast te stellen van welke (rij)situatie moet worden uitgegaan.

5.10 Nu Achmea nadrukkelijk verweer voert tegen de stelling van UWV dat H had moeten waarnemen, in welk verweer besloten ligt dat T zich niet gedurende langere tijd op de linkerrijbaan bevond, zal UWV in de gelegenheid worden gesteld om het bewijs voor het door haar gestelde te leveren.

5.11 Met betrekking tot de stelling van UWV dat H te snel heeft gereden waardoor hij een inhaalmanoeuvre moest maken waardoor het noodlottige ongeval plaats heeft gevonden, oordeelt de rechtbank als volgt. Met Achmea is de rechtbank van oordeel dat het uitvoeren van een inhaalmanoeuvre op zichzelf genomen geen onrechtmatigheid met zich brengt. De onrechtmatigheid ligt in het op een niet juiste wijze van het inhalen, waardoor het overige verkeer, waaronder het achterop komende verkeer wordt gehinderd.

5.12 Achmea voert subsidiair het verweer dat de rijwijze van T, zoals daar zijn het rijden met hoge snelheid op een plaats waar dit niet verantwoord is en het niet voeren van verlichting, zoals deze verplichting voortvloeit uit artikel 17 lid 2a StVO, voor het grootste

gedeelte heeft bijgedragen aan het ongeval waardoor het vorderingsrecht van UWV niet bestaat. Vooruitlopend op de uitkomsten van de bewijslevering door UWV, oordeelt de rechtbank hierover als volgt.

5.13 Zoals hiervoor al is vastgesteld reed T met een snelheid van ongeveer 200 km/h. Hoewel het hier een rechte weg betrof met gescheiden rijbanen, het zicht goed was en er geen neerslag viel, is ook vastgesteld dat het ongeval op ongeveer 200 meter van de grensovergang met Nederland plaats vond. Politiekommissar Remmings zegt in een bijlage bij de Verkeersunfallanzeige hierover het volgende:

"Die Unfallstelle befindet sich im Bereich des Grenzüberganges zu den Niederlanden. In einem solchen Bereich kommt es immer wieder vor, dass Verkehrsteilnehmer wesentlich langsamer als zuvor fahren. Teils müssen sie sich orientieren. Einige fahren die Parkplätze an – andere rechnen aber nur mit den häufig auftretenden Grenzkontrollen. Es ist zu überprüfen, ob in einem solchen speziellen Bereich eine Geschwindigkeit von ca. 200 km/h überhaupt noch vertretbar ist."

5.14 Uit het relaas van Remmings valt in ieder geval niet af te leiden dat het rijden met zo'n hoge snelheid in de bestaande omstandigheden *nicht vertretbar* is. Veel hangt af van de omstandigheden van het geval. In het onderhavige geval was er, behoudens de naderende grensovergang, geen andere omstandigheid waarvan moet worden gezegd dat dit tot snelheidsbeperking had moeten leiden. Ook wordt nergens melding gemaakt van het feit dat door middel van verkeersborden de verkeersdeelnemers bij het naderen van de grensovergang hun snelheid moeten matigen, zoals dit bij veel andere grensovergangen wel gebeurt. De aanwezigheid van de vrachtwagen van H is ook niet te zien als een omstandigheid die tot snelheidsbeperking zou moeten leiden nu deze op een normale wijze deel uitmaakte van het aanwezige verkeer.

5.15 Gezien het vooroverwogene is er onvoldoende gesteld door Achmea ter zake van de omstandigheden waardoor de door T gereden snelheid als te hoog moet worden geacht. Op basis hiervan zal haar subsidiaire verweer worden gepasseerd.

5.16 Als tweede grond van haar subsidiaire verweer voert Achmea aan dat T zonder verlichting heeft gereden, terwijl de verplichting tot het voeren van verlichting bestaat op grond van artikel 17 lid 2a StVO. Dit gegeven is van belang bij de bepaling in hoeverre Hardam Tromp heeft kunnen waarmaken.

5.17 Of door T verlichting is gevoerd is niet duidelijk. Zulks moge blijken uit het volgende overzicht.

Getuige Ute Teunissen verklaart in de Verkeersunfallanzeige:

"Bei einem Blick in den Rückspiegel, da ich zu überholen beabsichtigte, sah ich auch noch ein Kraftrad kommen. Dabei fiel mir auf daß es ohne Licht fuhr."

H verklaart hierover in het rapport van CED Forensic d.d. 23 april 2003:
"Ik weet niet zeker of de motor verlichting voerde."

Getuige G is verklaart hierover in hetzelfde rapport van CED Forensic:
"Ik weet niet zeker of de motorrijder verlichting voerde."

In het hiervoor reeds genoemde Gutachten van de firma DEKRA staat te lezen:

"Die Glühlampen des Kraftrades waren soweit zerstört, dass eine aussagekräftige Untersuchung nicht möglich war. An beiden Glühlampen befanden sich keinerlei Merkmale, über die nachweisbar wäre, dass sie bei dem Verkehrsunfall aufleuchteten. Es ist möglich, dass die Glühlampen des Kraftrades bei der Annäherung an die Unfallstelle nicht aufgeleuchtet haben."

Maar ook:

"Bei der Besichtigung des Fahrzeuges befand sich der Hauptlichtschalter auf der Stellung "Licht an"."

T
zelf heeft verklaard dat hij ervan overtuigd is dat hij verlichting voerde. De verlichting ging bij zijn motor uit indien het contact werd afgezet en ook weer aan indien het contact werd aangezet.

5.18 Deze verklaring van T
komt overeen met de door DEKRA gedane vaststelling dat de lichtschakelaar van de motorfiets van T
op "aan" stond. Zowel bij DEKRA, als H
n en C
s bestaat er twijfel of er door T
verlichting is gevoerd, maar wordt niet gesteld dat door T
geen verlichting is gevoerd. In het geval van G
s is dat merkwaardig nu deze zelf heeft verklaard dat hij en T
zo'n tien minuten samen hebben gereden. Slechts Teunissen is van mening dat door T
geen verlichting is gevoerd.

5.19 Gezien het voorgaande is onvoldoende komen vast te staan dat door T
geen verlichting is gevoerd. Ook op basis van deze grond zal aan het subsidiaire verweer van Achmea voorbij worden gegaan.

5.20 Iedere verdere beslissing zal worden aangehouden.

6. De beslissing

De rechtbank

laat UWV toe tot het bewijs dat T
na het inhalen van de personenauto van C
op de linker weghelft is blijven rijden;

bepaalt dat, indien UWV het bewijs door middel van getuigen wenst te leveren, getuigen zullen worden gehoord in het gebouw van de rechtbank, Martinsingel 2 in Zutphen, op een nader te bepalen datum en tijd;

verwijst de zaak naar de rol van 28 november 2007 om partijen in de gelegenheid te stellen opgave te doen van het aantal en de personalia van de te horen getuigen bij
(tegen)getuigenverhoor alsmede om de verbindersdata over de periode 2 januari 2008 tot en met 12 maart 2008 over te leggen, voor welk overleggen geen uitsfel zal worden verleend, derhalve ambtshalve peremptoir;

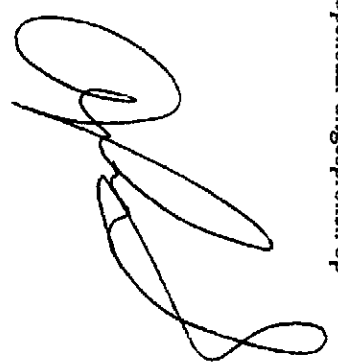
houdt iedere verdere beslissing aan.

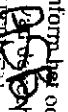
84507 / HA ZA 07-279
7 november 2007

10

Dit vonnis is gewezen door mr. R. Feunekes en in het openbaar uitgesproken op
7 november 2007.

J.M. Schijf - Bleumink



Voor fotocopie conform het oorspronkelijke
De griffier  Griffier van de Rechterbank
ZUIDHENDEN

Fe/Wi