

Zaaknummer: 582921/04

451500965
IN NAAM DER KONINGIN

Uitspraak: 28 januari 2005

RECHTBANK ROTTERDAM
sector kanton

VONNIS

in de zaak van

Ramraj Sharma Bachoe,
wonende te Capelle aan den IJssel,
eiser bij exploit van dagvaarding van 8 september 2004,
gemachtigde: mr. drs. A.R. Mes (SRK Rechtsbijstand) te Zoetermeer,

tegen

de buitenlandse rechtspersoon Euro Insurances Ltd.
in Nederland vertegenwoordigd door de naamloze vennootschap
Leaseplan Nederland N.V., gevestigd te Amsterdam,
onder handelsnaam Accident Management Services,
mede kantoorhoudende te Almere,
gedaagde,
gemachtigde: mr. H.A.C. Trimbach

Partijen worden hierna aangeduid als "Bachoe", respectievelijk "Euro Insurances".

Het verloop van de procedure

De kantonrechter heeft kennisgenomen van de volgende processtukken:

- dagvaarding met producties
- conclusie van antwoord met een productie
- conclusie van repliek met een productie
- conclusie van dupliek

De uitspraak van het vonnis is door de kantonrechter bepaald op heden.

De vordering

Bachoe vordert Euro Insurances te veroordelen bij vonnis, uitvoerbaar bij voorraad, tot betaling tegen behoorlijk bewijs van kwijting van de somma van €.501,98, vermeerderd wettelijke rente vanaf 1 augustus 2001 en proceskosten.

De vaststaande feiten

Als enerzijds gesteld en anderzijds erkend dan wel niet of onvoldoende gemotiveerd weersproken alsmede op grond van de in zoverre niet weersproken inhoud van de producties staat tussen partijen -zakelijk weergegeven en voorzover thans van belang- het volgende vast:

1. Op of omstreeks 1 augustus 2003 heeft er in Capelle aan den IJssel een aanrijding plaatsgevonden tussen een aan Bachoe toebehorende personenauto van het merk Renault en voorzien van het kenteken SN-VX-44 en een bij Euro Insurances tegen het risico van wettelijke aansprakelijkheid verzekerde personenauto van het merk Volvo, voorzien van het kenteken 63-JN-KR. De personenauto's worden hierna aangeduid met hun merknaam.
2. De Volvo behoorde in eigendom toe aan Lease Plan Nederland N.V. en werd op het moment van de aanrijding bestuurd door mevrouw Van Wageningen.

Zaaknummer: 582921/04

3. De auto's stonden achter elkaar voor een rood verkeerslicht, waarbij de Renault vooraan stond. Toen het licht op groen sprong zijn beide auto's opgetrokken. De motor van de Renault sloeg plotseling af, waardoor de Renault tot stilstand kwam.
4. De Volvo is vervolgens op de achterzijde van de Renault gereden, waardoor schade is ontstaan.
5. Op 16 september 2003 is de schade aan de Renault door een expert vastgesteld op €1.003,97. Er is schade aan de bumper en aan de trekhaak geconstateerd.
6. De kilometerstand van de Renault bedroeg ten tijde van de aanrijding 88.000. De kilometerstand op 16 september 2003 bedroeg 92.213.
7. De schade aan de Volvo beperkte zich tot een gedeukte kentekenplaat.
8. Euro Insurances heeft 50% van het schadebedrag aan Bachoe voldaan.

De stellingen van partijen

1. Aan de eis is naast de hiervoor vermelde vaststaande feiten -zakelijk weergegeven- het volgende ten grondslag gelegd:

De bestuurster van de Volvo is aansprakelijk voor de aan de Renault ontstane schade, aangezien zij gehandeld heeft in strijd met artikel 19 RVV en met de in het maatschappelijk verkeer betamelijke zorgvuldigheid. Bachoe beroept zich onder meer op de volgende overweging van de kantonrechter te Utrecht in een uitspraak van 20 november 1991:

De verplichting om voldoende afstand te bewaren van een voorligger, teneinde tijdig te kunnen remmen bestaat juist ook wanneer sprake is van optrekkend verkeer bij stoplichten. In ieder geval dient men juist dan extra alert te zijn of de voorligger wel regelmatig doorrijdt.

Bachoe betwist de opvatting van Euro Insurances dat het beginsel van artikel 19 RVV niet meer onverkort geldt, dat tegenwoordig het vlotheidsbeginsel prevaleert en dat het afslaan van de motor van Bachoe volgens huidige opvattingen voor zijn risico komt. Er zijn situaties denkbaar waarin de achteroprijder geen of verminderde schuld treft, zoals bijvoorbeeld in het geval van een aanrijding tegen een plotseling stilvallend obstakel op de autosnelweg. Een dergelijk geval doet zich hier niet voor. Bij optrekkend verkeer bij een net op groen gesprongen verkeerslicht dient men extra alert te zijn of de voorligger wel regelmatig doorrijdt. Niet het vlotheidsbeginsel, maar het veiligheidsbeginsel prevaleert.

Met betrekking tot de omvang van de geleden schade stelt Bachoe dat hij vanaf het begin gesteld heeft dat hij schade heeft geleden aan trekhaak en bumper. De schadeomschrijving in het expertiserapport, met name het aangrijppunt MIDDEN ACHTER en de stootrichting 6 uur komt geheel overeen met het onderhavige evenement.

2. Euro Insurances heeft tegen de eis -zakelijk weergegeven en voorzover thans van belang- het volgende aangevoerd:

Het afslaan van de motor kan twee oorzaken hebben, te weten een technische of een manuele. Beide oorzaken liggen binnen de risicosfeer van Bachoe en niet binnen die van Euro Insurances. Indien de voorligger door verkeersnoodzaak afremt, is de bestuurder van de achteroprijdende auto aansprakelijk voor de veroorzaakte schade. In het onderhavige geval is echter geen sprake van verkeersnoodzaak. Hier is sprake van het afslaan van de motor. De Renault kwam tot stilstand op het moment dat alle overige in dezelfde richting rijdende verkeersdeelnemers optrokken in het vertrouwen ook door te kunnen rijden.

De uitspraak van de kantonrechter Utrecht is ruim 10 jaar geleden gedaan. Thans is het aanmerkelijk drukker op de wegen. Zowel doorstroming als veiligheid zijn belangrijk. De veiligheid is evenzeer gediend met voldoende afstand houden als met technisch in goede staat verkerende auto's en bestuurders die in staat zijn om hun voertuig goed te bedienen.

Zaaknummer: 582921/04

Als men rekening moet houden met door bestuurders van optrekkende auto's gemaakte bedieningsfouten danwel technische mankementen aan auto's, kan van doorstroming in het (stads-)verkeer geen sprake meer zijn. Indien het risico altijd bij de achteropkomende auto komt te liggen, zal deze een zekere afstand tot zijn voorligger in acht moeten nemen om te kunnen anticiperen op dit soort fouten (die vaak vooraf niet waarneembaar zijn, in tegenstelling tot andere gebeurtenissen als gevolg waarvan plotseling geremd moet worden).

Het afslaan van de motor ligt in de risicosfeer van de bestuurder, zeker indien sprake is van optrekken bij groen licht. Het vlotheidsbeginsel brengt met zich mee dat men niet wacht met weggrijden totdat de eerste auto zo'n 20 meter verder is. Op basis van de huidige techniek van de auto's en de controle daarop (APK) is het stilvallen van een auto bij optrekken een uitzondering.

Euro Insurances betwist dat de schade enkel en alleen het gevolg is van de onderhavige aanrijding. Bachoe claimt een afgebroken trekhaak en schade aan de achterbumper. Tussen het moment van vaststellen van de schade en het ongeval zit een termijn van 6 weken (en een groot aantal kilometers).

De beoordeling van het geschil

Bachoe beroept zich op artikel 19 RVV, waarin is bepaald dat een bestuurder in staat moet zijn zijn voertuig tot stilstand te brengen binnen de afstand waarover hij de weg kan overzien en waarover deze vrij is. Bachoe weet zich gesteund door de uitspraak van de kantonrechter Utrecht van 20 november 1991. In deze casus is sprake van vergelijkbare situatie met die welke zich tussen de Renault en de Volvo heeft voorgedaan. Twee auto's staan achter elkaar voor het stoplicht te wachten. Als het licht op groen springt trekken beide auto's op. Kort daarna slaat de motor van de voorste auto af. De achteropkomende auto rijdt vervolgens tegen de voorste auto op, waardoor schade aan deze auto ontstaat. De kantonrechter in Utrecht oordeelde, dat zich bij een met stoplichten beveiligde kruising tal van onverwachte situaties voor kunnen doen als gevolg waarvan een voorligger plotseling vaart moet minderen of tot stilstand komt. De verplichting om voldoende afstand te houden ten opzichte van zijn voorligger bestaat juist ook wanneer sprake is van optrekkend verkeer bij stoplichten. In ieder geval dient met juist dan extra alert te zijn of de voorligger wel regelmatig doorrijdt.

De Hoge Raad heeft in zijn arrest van 13 april 2004 overwogen, dat bij een kop-staart botsing uit het enkele feit dat de achterligger zijn auto niet tijdig tot stilstand heeft kunnen brengen niet volgt dat deze schuld heeft aan de aanrijding, tenzij hij het tegendeel bewijst. Volgens de hoofdregel van artikel 177 Rv rust de bewijslast van de feiten die kunnen leiden tot aansprakelijkheid van de achterligger voor de door de voorligger geleden schade op de voorligger.

Het enkele feit dat de motor van de Renault plotseling afsloeg is onvoldoende om aan te nemen, dat de schuld aan de aanrijding geacht moet worden bij de bestuurster van de Volvo te liggen. De afstand tussen auto's die voor een stoplicht staan te wachten is doorgaans gering. Bij het op groen springen van een verkeerslicht is het niet gebruikelijk en met het oog op een vlotte doorstroming van het verkeer ook niet wenselijk te wachten met optrekken tot de voorligger een voorsprong van enkele meters heeft verkregen ten opzichte van het eigen voertuig. Veelal zal men optrekken, zodra de voorligger zich in beweging zet, zodat eventuele andere auto's die in de rij voor het stoplicht staan te wachten op hun beurt ook de gelegenheid krijgen door te rijden voordat het licht weer op rood springt.

Uit het feit dat de Volvo pal achter de Renault is opgetrokken, toen het licht op groen sprong, kan niet zonder meer de conclusie getrokken worden dat zij overeenkomstig het bepaalde in artikel 19 RVV onvoldoende afstand heeft gehouden tot haar voorligger. Niet gesteld of gebleken is dat sprake is van andere feiten of omstandigheden, die meebrengen dat de bestuurster van de Volvo schuld heeft aan de aanrijding. Het enkele feit dat de aanrijding heeft plaatsgevonden is niet voldoende om als vaststaand aan te nemen, dat de bestuurster