

Gemeente Texel
T.a.v. de heer P. Conijn
Postbus 200
1790 AE DEN BURG

Betreft: Essentie brief d.d. 31 januari 2020 "Uiteenzetting
Wegbeheerdersaansprakelijkheid en de juridische status van de
richtlijnen van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de
Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (CROW)"

Julianadorp, 6 februari 2020

Geachte heer Conijn,

In mijn brief van 31 januari 2020 heb ik u, op uw verzoek, geïnformeerd over de aansprakelijkheid van de wegbeheerder en de juridische status van de CROW-richtlijnen. Nadat is gesproken over de (mate van) aansprakelijkheid en kijkend naar Duurzaam Veilig en de CROW-normen, bleek dat de interpretatie van de juridische duiding verschilt. U heeft mij daarom verzocht om een aanvullende toelichting ten aanzien van de essentie.

Ter verbetering van de totale verkeersveiligheid in Nederland hebben overheden de handen ineen geslagen en hebben zij gezamenlijk de visie 'Duurzaam Veilig Wegbeheer' vastgesteld.¹ Met deze visie wordt naar een zo veilig mogelijk verkeerssysteem gestreefd. Duurzaam Veilig Wegverkeer houdt in dat de omgeving van het verkeer zodanig is ingericht dat ernstige ongevallen niet kunnen gebeuren en de ernst van het ongeval, als deze toch intreedt, beperkt blijft.

Duurzaam Veilig Wegbeheer is een systeembenadering: alle onderdelen van het verkeerssysteem worden in interactie met elkaar beschouwd. De infrastructuur, een veilig wegennet, is een onderdeel van Duurzaam Veilig Wegbeheer.

Het college van burgemeester en wethouders is op grond van de Wegenwet, in haar hoedanigheid als wegbeheerder, verantwoordelijk voor de goede staat van de wegen binnen het grondgebied.² Zij draagt hiervoor een risicoaansprakelijkheid: als de weg niet in goede staat is dan is de wegbeheerder aansprakelijk voor de schade die een persoon of een zaak hierdoor ondervindt.

¹ www.duurzaamveiligwegverkeer.nl

² Art. 16 Wegenwet

De wet vertelt niet wanneer een weg in een goede staat verkeert. De wet geeft ook niet aan wanneer een weg niet in een goede staat verkeert. De definitie van 'goede staat' of 'niet goede staat' is dus niet eenduidig en dus een open norm.

In mijn brief heb ik de normen en de maatstaven benoemd die de rechtspraak hanteert ter bepaling of een weg in goede of niet goede staat verkeert en of de staat van de weg aansprakelijkheid voor de wegbeheerder oplevert.

Zoals eerder aangegeven maken de CROW-richtlijnen onderdeel uit van Duurzaam Veilig Wegverkeer, voor wat betreft de infrastructuur. Deze richtlijnen geven de minimale vereisten voor een goede staat van de weg. Ze zijn de basis voor een optimaal wegontwerp, waarbij de afweging tussen bereikbaarheid, veiligheid en milieu is gemaakt.

Deze CROW-richtlijnen hebben geen wettelijke status en zijn daarom niet bindend. Het valt onder de beleidsvrijheid van de wegbeheerder te bepalen hoe een weg eruitziet. Deze beleidsvrijheid is echter geen vrijbrief om af te wijken van de richtlijnen. De wegbeheerder is immers verantwoordelijk voor de kwaliteit van zijn wegen en de richtlijnen stellen hiervoor een norm. De rechtspraak hecht waarde aan deze norm.

De kern van de jurisprudentie van de afgelopen jaren is dat de wegbeheerder goede redenen moet hebben om van de richtlijnen af te wijken. In een eventuele rechtszaak moet de wegbeheerder goed kunnen motiveren waarom van de richtlijnen is afgeweken. Daarnaast moet hij aantonen dat de gekozen alternatieve oplossing minstens zo veilig is. Hiervoor wordt een beoordeling van een expert wenselijk geacht.

Uit de jurisprudentie blijkt ook dat er inhoudelijke redenen kunnen zijn om van de richtlijnen af te wijken indien er verschillende verkeersveiligheidsbelangen met elkaar in tegenspraak zijn. Het betreffen situaties waarbij er voor de verschillende belangen verkeersonveilige gevolgen intreden. Indien de wegbeheerder weloverwogen en gemotiveerd kan aangeven dat het ene verkeersveiligheidsbelang voorrang krijgt op het andere, dan kan zijn aansprakelijkheid worden beperkt.

De verantwoordelijkheid voor de goede staat van de wegen, oude en nieuwe, heeft de wegbeheerder te allen tijde!

Omdat de wegbeheerder niet beschikt over onuitputtende financiële middelen is het niet redelijk te verwachten dat de wegbeheerder alle wegen in het grondgebied gelijktijdig in overeenstemming met de richtlijnen brengt. De rechtspraak stelt de wegbeheerder daarom in gelegenheid aan te tonen waarom de weg (nog) niet in goede staat verkeert.

De wegbeheerder moet de beleidskeuzes en de financiële achtergrond van deze keuzes dus goed kunnen motiveren. Dit geldt dus met name voor wegen die al zijn aangelegd voordat de richtlijnen tot stand kwamen. Voor aan te leggen wegen, nieuwe of door reconstructie, zullen financiële overwegingen niet eenvoudig te motiveren zijn. Vanwege de kenbaarheid van de richtlijnen bestaat

ook de mogelijkheid tot het vooraf begroten van de kosten. De financiële haalbaarheid is mede vanwege subsidiemogelijkheden groter.³

Mocht u naar aanleiding van de inhoud vragen hebben dan ben ik tot beantwoorden altijd bereid.

Met vriendelijke groeten,



mr I.S. (Ilse) Libosan

³ Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland 2020 (Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland 2020) www.noord-holland.nl onder subsidies