

AANGETEKEND

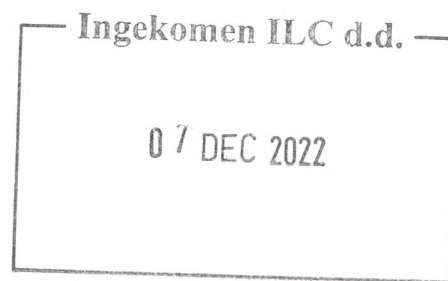
Gemeente Utrecht

Afdeling Juridische Zaken, t.a.v. Hoofd Juridische Zaken, mr. P. van Doorn

Postbus 16200

3500 CE UTRECHT

Datum 6 december 2022
Van mr. 5.1.2E advocaat
Inzake Verzoek verstrekking gegevens
Dossiernummer 5073890
Uw referentie 16918072020
Telefoonnummer 5.1.2E
E-mailadres 5.1.2E@dirkzwager.nl



Geachte mr. 5.1.2E

Ik wend mij gezien het volgende tot u.

Op 5.1.2E heeft een verkeersongeval plaatsgevonden op de kruising Vleutensebaan – Dirck Hoetweg te Utrecht. Bij dit ongeval waren betrokken 5.1.2E (voertuig: 5.1.2E) en 5.1.2E (voertuig: 5.1.2E). Ik sta 5.1.2E en haar verzekeraar Bovemij bij.

Beide betrokkenen stellen door groen licht te zijn gereden en beiden kunnen die stelling schragen met een getuigenverklaring. Om de verklaringen van de betrokkenen te verifiëren, zijn gegevens over de betreffende verkeersregelingsinstallatie (“VRI”) opgevraagd bij de afdeling Operationeel Beheer Verkeerslichtinstallaties (“OBV”) van de Gemeente Utrecht. Als reactie daarop werd aangegeven dat de VRI ten tijde van het ongeval normaal werkte en dat er geen onregelmatigheden zijn geconstateerd (bijlage 1). Omdat de VRI ter plaatse een verkeersafhankelijke regeling betreft, is er geen fasediagram beschikbaar. Wel is een lijst met toelichting verstrekt, waarop de conflicten en ontruimingstijden van het kruispunt zijn vermeld. Daaruit volgt dat de betrokkenen niet tegelijkertijd groen licht kunnen hebben gehad, noch dat zij gelijktijdig op het ‘conflictvlak’ terecht hadden kunnen komen met groen licht.

De conclusie luidt dus dat één van de betrokkenen door rood is gereden en daarmee een verkeersovertreding heeft begaan die het verkeersongeval heeft veroorzaakt.

Ongevallen Analyse Nederland (“OAN”), door Bovemij ingeschakeld om onderzoek te doen naar de toedracht van het ongeval, heeft in haar bericht aan de afdeling OBV verzocht om de V-LOG van de VRI. Op basis van de V-LOG is volgens OAN vrijwel zeker vast te stellen wie van de betrokken voertuigen door het rode licht is gereden.

De afdeling OBV heeft evenwel geweigerd de V-LOG op te sturen: wegens privacy redenen zou de Gemeente Utrecht de V-LOG niet verstrekken aan derden. In een telefonisch gesprek werd door de afdeling OBV toegelicht dat niet alleen OAN, maar ook Bovemij en zelfs haar verzekerde – als direct betrokkene bij het ongeval – als ‘derden’ worden aangemerkt. Kortom, de V-LOG kunnen in die lezing van de afdeling OBV aan niemand worden verstrekt.

Inmiddels is een verzoekschriftprocedure voorlopig getuigenverhoor aanhangig gemaakt door de advocaat van 5.1,2E. Zij wil 5.1,2E en haar getuige laten horen over het ontstaan van het ongeval. Op voorhand is al bekend wat zij gaan verklaren, omdat zij dit reeds beiden schriftelijk hebben gedaan. In zoverre wordt met het getuigenverhoor geen doorbraak in de huidige patstelling bereikt. Wat die doorbraak daarentegen wél kan forceren, zijn de V-LOG waarmee volgens OAN direct duidelijk wordt welke partij door rood heeft gereden. Daarmee kan een streep worden gezet onder de thans voorliggende letselschadekwestie.

Gelet daarop en de behoefte tot waarheidsvinding verzoek ik u namens cliënte om de V-LOG alsnog te verstrekken, althans OAN daar – bijvoorbeeld op locatie van de Gemeente Utrecht – inzage in te geven. Een toelichting op de weigering wegens privacy redenen ontbreekt. Ik verwijs voorts naar een soortgelijke kwestie waarin de V-LOG (ook) doorslaggevend waren voor de uitkomst van een juridische procedure (Rechtbank Noord-Holland 3 november 2021, ECLI:NL:RBNHO:2021:10618, r.o. 2.18, het geel gearceerde gedeelte (**bijlage 2**)). Daar bestond echter geen bezwaar tegen verstrekking van de V-LOG en werden deze gegevens wel door de overheidsinstantie gedeeld met een ingeschakelde partijdeskundige.

Mocht het standpunt van de afdeling OBV over weigering van verstrekking van de V-LOG evenwel worden gehandhaafd, noopt dit cliënte ertoe de Gemeente Utrecht te betrekken in een 843a-procedure om inzage te krijgen in deze bescheiden. Aan de vereisten van artikel 843a Rv wordt immers voldaan: (i) een rechtmatig belang, (ii) voldoende bepaaldheid en (iii) een rechtsbetrekking.

Gezien de letselschadezaak en de aanhangige gerechtelijke procedure heeft Bovemij immers een (i) rechtmatig belang bij verkrijging van de V-LOG, dit met het oog op vaststelling van haar juridische positie binnen en buiten rechte alsmede bewijsvoering in een eventuele gerechtelijke procedure (HR 8 juni 2012, NJ 2013/286).

De V-LOG zijn voorts voldoende (ii) bepaalde bescheiden, nu bekend is welke specifieke stukken dit betreffen.

Tot slot betreffen het bescheiden die zien op een rechtsbetrekking waar Bovemij deel van is. Hieronder wordt verstaan alle burgerrechtelijke betrekkingen tussen private partijen. Een buitencontractuele rechtsbetrekking tussen enerzijds Bovemij *c.q.* [REDACTED] en anderzijds [REDACTED] uit hoofde van onrechtmatige daad valt binnen het bereik van die definitie. Volledigheidshalve wijs ik op rechtspraak van de Hoge Raad waarin is bepaald dat het ook mogelijk is om bescheiden op te vragen bij een derde partij die over die bescheiden beschikt, maar geen partij is bij de betreffende rechtsbetrekking (HR 10 juli 2015, *NJ* 2016/50).

Alvorens cliënte de Gemeente Utrecht evenwel betreft in een 843a-procedure om de V-LOG te verkrijgen, wenst zij dit verzoek eerst aan u voor te leggen om zo mogelijk een gerechtelijke procedure hierover te voorkomen. Ik zou het betreuren als de Gemeente Utrecht en de andere betrokkenen (onnodig) proceskosten moet maken.

Graag verneem ik dienaangaande van u.

Met vriendelijke groet,

Dirkzwager N.V.

[REDACTED]

10

[REDACTED]



Bijlage 1: reactie OBV

Gemeente Utrecht
Stadsbedrijven
Operationeel Beheer Verkeerslicht-installaties

Bezoekadres: Tractieweg 2, Utrecht
Postadres: Postbus 1620.3500 AP Utrecht
Telefoon: 030 - 286 43 23
Fax: 030 - 286 85 82
Internet: www.uitrecht.nl

OAN Ongevallen Analyse Nederland
T.a.v. ing. 5.1.2E
Helftheuvelweg 11
5222 AV Den Bosch

Behandeld door: 5.1.2E
Doorkiesnummer: 5.1.2E
e-mail:
Bijlagen: 3

Datum: 14-04-2022
Ons kenmerk: 16918072020
Onderwerp: Fasediagram

Uw kenmerk:
Uw e-mail van: 13 april 2022

Projectnummer:
Verzonden: 14-04-2022
Bij antwoord datum, ons kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte heer, mevrouw,

Naar aanleiding van u verzoek per e-mail de dato 13 april 2022 bericht ik u het volgende.

Op 18 juli 2020 omstreeks 17.20 uur werkte de verkeersregelininstallatie op het kruispunt Vleutensebaan -Dirk Hoetweg te Utrecht normaal

Uit de computeruitdraai van die dag op bovenstaand tijdstip zijn geen onregelmatigheden geconstateerd

V-LOG wordt door de Gemeente Utrecht wegens privacy redenen niet verstrekt aan derden. Wel treft u hierbij een lijst met toelichting aan, waarop de conflicten en ontruimingstijden van het betreffende kruispunt zijn vermeld

Hopende u hiermede voldoende geïnformeerd.

Hoogachtend

5.1.2E



Bijlage 2: ECLI:NL:RBNHO:2021:10618

ECLI:NL:RBNHO:2021:10618

Instantie	Rechtbank Noord-Holland
Datum uitspraak	03-11-2021
Datum publicatie	24-11-2021
Zaaknummer	C/15/311478 / HA ZA 20-800
Rechtsgebieden	Civiel recht
Bijzondere kenmerken	Eerste aanleg - enkelvoudig
Inhoudsindicatie	Verkeersongeval; letselschade. Motor aangereden door auto van links. WAM-verzekeraar auto aansprakelijk? Dat auto door rood of geel licht is gereden is nog niet aangetoond. Deskundigen van partijen dienen hun rapporten ter zitting nader toe te lichten.
Vindplaatsen	Rechtspraak.nl PS-Updates.nl 2021-0930 NJF 2022/48

Uitspraak

—

vonnis

RECHTBANK NOORD-HOLLAND

Handel, Kanton en Bewind
Zittingsplaats Alkmaar

zaaknummer / rolnummer: C/15/311478 / HA ZA 20-800

Vonnis van 17 november 2021

in de zaak van

[eiseres] ,
wonende te [woonplaats] ,
eiseres,

advocaat mr. L. Hilhorst te Arnhem,

tegen

de naamloze vennootschap

ALLIANZ NEDERLAND GROEP N.V.,

gevestigd en kantoor houdende te Rotterdam,

gedaagde,

advocaat eerst mr. N.P. Jonker en vervolgens mr. D.E. Thiescheffer te Amsterdam.

Partijen zullen hierna [eiseres] en Allianz worden genoemd.

De zaak in het kort

Deze zaak gaat over een verkeersongeval dat [eiseres] op [datum] is overkomen op de kruising van de Bergerweg en de Martin Luther Kingweg (hierna: M.L. Kingweg) in Alkmaar. [eiseres] had groen licht toen zij op haar motor het kruispunt opreed. Zij is aangereden door een auto, die van links kwam. Door de aanrijding heeft [eiseres] ernstig letsel opgelopen. In geschil is of Allianz als WAM-verzekeraar van de auto aansprakelijk is voor de schade die [eiseres] door het ongeval heeft geleden.

1 De procedure

1.1. Het verloop van de procedure blijkt uit:

- de dagvaarding van 14 december 2020, met producties 1-14;
- de conclusie van antwoord, met producties 1-5;
- het tussenvonnissen van 24 maart 2021;
- de mondelinge behandeling, gehouden op 6 september 2021. Mr. Thiescheffer voornoemd, heeft gebruik gemaakt van spreekantekeningen, die ter zitting aan de rechtbank zijn overgelegd en die daarmee onderdeel zijn van de processtukken.

1.2. De behandelend rechter heeft de (behandeling van de) zaak in overleg met partijen voor een periode van twee weken aangehouden, om partijen de mogelijkheid te bieden in onderling overleg tot een oplossing te komen. Dat is niet gelukt. Beide partijen hebben op respectievelijk 20 en 21 september 2021 om vonnis gevraagd.

2 Feiten

2.1. Op [datum] heeft een aanrijding plaatsgevonden op de kruising van de M.L. Kingweg (N9) en de Bergerweg te Alkmaar, waarbij [eiseres] en de heer [xxx] (hierna: [xxx]), verzekeringnemer bij Allianz, betrokken waren.

2.2. [eiseres] reed op een motor(fiets), type Honda VT 1100 C2 Shadow Ace. [xxx] bestuurde een

personenauto van het merk Audi, type A3, kleur grijs, met kenteken [kenteken] .

- 2.3. Het verkeer op de kruising wordt geregeld door een verkeerslichteninstallatie met driekleurige verkeerslichten, die ten tijde van de aanrijding in werking was.
- 2.4. Voorafgaand aan de aanrijding reed [eiseres] op de M.L. Kingweg, een voorrangsweg, komende uit zuidelijke richting en gaande richting Den Helder. Het verkeer op de M.L. Kingweg wordt vóór de verkeerslichten in vijf verschillende rijbanen geleid: twee voor linksaf, twee voor rechtdoor en één voor verkeer dat rechtsaf gaat richting Alkmaar.
- 2.5. Toen [eiseres] de verkeerslichteninstallatie naderde, stonden de stoplichten voor de rijrichtingen rechtdoor en rechtsaf op rood. [eiseres] is rechts langs stilstaande auto's naar voren gereden en heeft een aantal wachtende auto's gepasseerd.
- 2.6. Toen de stoplichten voor rechtdoor gaand en rechts afslaand verkeer op hetzelfde moment op groen sprongen, is [eiseres] de kruising opgereden om rechtdoor richting Den Helder te gaan.
- 2.7. [xxx] reed vanuit Bergen over de Bergerweg rechtdoor richting Alkmaar. Het verkeer op de Bergerweg wordt vóór de verkeerslichten in vijf rijbanen geleid: twee voor rechtsaf, twee voor linksaf en een voor rechtdoor. Op de kruising met de M.L. Kingweg staan twee rijen haaiantanden.
- 2.8. [xxx] heeft zijn voertuig voorgesorteerd op de rijbaan voor rechtdoor. Hij is aangesloten achter een aantal andere voertuigen die voor het rode stoplicht stonden te wachten. Op enig moment is het licht op groen gesprongen en zijn de voertuigen in beweging gekomen. [xxx] is als laatste achter de rijdende auto's aangereden het kruispunt op.
- 2.9. [xxx] is op de kruising op de rechterrijstrook (in noordelijke richting) van de M.L. Kingweg in de linker flank van de motor van [eiseres] gereden. [eiseres] is enkele meters door de lucht gevlogen en vervolgens ten val gekomen.
- 2.10. De politie is na de aanrijding ter plaatse gekomen en heeft onder meer de volgende getuigen/betrokkene gehoord: de heer [getuige 1] (hierna: [getuige 1]), mevrouw [getuige 2] (hierna: [getuige 2]), de heer [getuige 3] (hierna: [getuige 3]) en [xxx] .
- 2.11. De verklaringen van voormelde personen zijn opgenomen in een samenvattend proces-verbaal van [datum] . Op het voorblad van dit proces-verbaal is vermeld dat het verkeersongeval met letsel op [datum] omstreeks 15:16 uur heeft plaatsgevonden.
- 2.12. [eiseres] is per ambulance naar het ziekenhuis gebracht, waar zij dezelfde dag is geopereerd aan een bovenbeenfractuur. Bij die gelegenheid is een metalen pin geplaatst. Naast haar linker bovenbeen had [eiseres] haar scheenbeen, kuitbeen en linker hielbeen en rib gebroken. Haar rechter sleutelbeen is omhoog geschoven. [eiseres] heeft ook diverse kneuzingen en verwondingen op haar lichaam opgelopen.
- 2.13. [eiseres] is ruim een week opgenomen geweest in het ziekenhuis en heeft lang moeten revalideren voordat zij weer zelfstandig kon lopen.
- 2.14. Partijen hebben enkele dagen na het ongeval gezamenlijk het zogenoemde Aanrijdingsformulier (hierna: SAF) ingevuld en ondertekend. Hierop is als tijdstip van de aanrijding 15:15 uur ingevuld. [xxx] heeft in het opmerkingenveld opgemerkt dat de aanrijding vermoedelijk heeft plaatsgevonden vanwege krap/verkeerd ingestelde stoplichten. [eiseres] heeft op het formulier opgemerkt dat via de politie is vernomen dat er reeds eerdere incidenten waren vanwege verkeerd afgestelde stoplichten.
- 2.15. [eiseres] heeft Allianz aansprakelijk gesteld voor alle door haar geleden en nog te lijden schade

als gevolg van het ongeval dat heeft plaatsgevonden op [datum] .

- 2.16. Bij e-mailbericht van 29 mei 2017 heeft Allianz aan (de rechtsbijstandsverzekeraar van) [eiseres] meegedeeld dat zij geen aansprakelijkheid erkent.
- 2.17. Bij brief van 13 maart 2018 heeft Allianz aan (de rechtsbijstandsverzekeraar van) [eiseres] kenbaar gemaakt dat [eiseres] aansprakelijk te houden is voor de toedracht van de aanrijding.
- 2.18. Op verzoek van [eiseres] heeft Bosscha Ongevallenanalyse B.V., gevestigd te Waddinxveen, onderzoek gedaan naar de toedracht van de aanrijding. Op 28 februari 2019 heeft ing. [zzz] (hierna: [zzz]) een rapport opgesteld. Dit rapport luidt, voor zover hier van belang, als volgt:

" * Verkeerslichten

Uit de stukken van de Provincie komt naar voren dat het voor [eiseres] bestemde licht (voor rechtdoor) wordt aangeduid met nummer 2. Het licht dat bestemd is voor het rechts afslaande verkeer vanaf de M.L. Kingweg in de richting Alkmaar heeft in de regeling nummer 1.

Het voor [xxx] geldende licht wordt aangeduid met nummer 5.

Uit de ontruimingstijdentabel blijkt dat de richtingen 2 en 5 niet gelijktijdig op groen/geel kunnen staan. Tussen het op rood springen van licht 5 en het naar groen schakelen van licht 2 is 1,7 seconde "dubbel rood" geprogrammeerd. Omgekeerd tussen het op rood springen van licht 2 en het naar groen gaan van licht 5 is de ontruimingstijd op nul seconden ingesteld.

De door de Provincie beschikbaar gestelde Vlog bestanden heb ik met een speciale viewer doorgenomen en geanalyseerd. Deze bestanden geven van alle richtingen en van elk moment de kleuren aan van de verkeerslichten alsmede de tijden dat de bijbehorende detectielussen gedetecteerd zijn geweest. Ik heb van de Provincie de bestanden gekregen die betrekking hebben op het tijdvak dat gelegen is tussen 15:00 en 16:00 uur.

Voor het overzicht heb ik alleen de faseringen van de lichten 1 (rechtsaf naast [eiseres]), 2 ([eiseres]) en 5 ([xxx]) onder elkaar geplaatst inclusief de bijbehorende detectielussen. Bij het doorlopen van de bestanden heb ik in eerste instantie gelet op een veranderend (abnormaal) beeld op de kruising omdat als gevolg van een ongeval bepaalde richtingen geblokkeerd zijn geraakt dan wel dat de doorstroming op het kruisingsvlak minder wordt.

Deze situatie trof ik aan vanaf moment 15:23:10. Kort daarvoor zal naar alle waarschijnlijkheid het ongeval zijn gebeurd.

(...)

Op tijdstip 15:22:14 houdt de detectie van lus 5.1 op. Dit betekent naar alle waarschijnlijkheid dat het voertuig dat de detectie veroorzaakte de lus verlaten heeft (en door op te trekken een rood licht negeert). Er zijn naar alle waarschijnlijkheid vier auto's geweest die zonder te stoppen de koplus hebben gepasseerd (...). De eerste twee terwijl het licht nog op groen stond en de laatste twee terwijl dit licht reeds naar rood was overgeschakeld. De allerlaatste heeft de koplus relatief lang bezet gehouden hetwelk betekenen kan dat dit voertuig (erg) langzaam gereden heeft (en mogelijk even stil heeft gestaan). Dit laatste voertuig heeft deze lus dus verlaten op t = 15:22:14 terwijl het bijbehorende licht op rood stond.

(...)

Afbeelding 1 laat zowel bij de lussen van de lichten 1 (rechtsaf) en 2 (rechtdoor) detecties zien die kunnen stroken met de uitlatingen van getuigen ([getuige 2] , [getuige 1] en [getuige 3]) en [eiseres] zelf over het gebruik van de daar gesitueerde rijstroken. Kennelijk heeft [eiseres] bij nadering van de stopstreep / het verkeerslicht gebruik gemaakt van de rijstrook die bedoeld is voor het rechts afslaande verkeer, maar is zij daarna (vóór het overige verkeer bij licht 2) via de rijstrook bestemd voor het recht doorgaande verkeer verder gereden.

In dat verband dient nog opgemerkt te worden dat beide lichten (1 en 2) op hetzelfde moment (15:22:19) van rood naar groen zijn overgeschakeld (...)

Bovenstaande benadering (op basis van een door rood rijdende verkeersdeelnemer bij licht 5 en met - naar mijn mening - reële aannames met betrekking tot de gereden snelheden) geeft aan dat de geconstateerde feiten (detecties) vanuit afbeelding 1 kunnen stroken met de verklaringen van [eiseres] en drie getuigen (dat zij door groen is gereden) en dat daaruit tevens naar voren komt dat [xxx] in deze situatie de kruising is opgereden terwijl het voor hem bestemde licht op rood stond.

*** Geeft de afstelling van deze installatie voldoende veiligheid voor de weggebruikers?**

(...)

Stel dat een verkeersdeelnemer op de overgang van geel naar rood bij de stopstreep van licht 5 de kruising oprijdt met een snelheid van 45 km/u dan is hij 4 seconden later ca. 50 meter verder en heeft dit voertuig de kruising verlaten.

Ca. 2,3 seconden voordat die verkeersdeelnemer de kruising over is, zal licht 2 van rood naar groen zijn overgegaan. Het verkeer daar zal eerst moeten reageren op die overgang en heeft dan nog ca. 1,3 seconden over om vanuit stilstand ca. 30 meter af te leggen. Dat levert geen reële snelheid/versnelling op.

Dus onder "normale" omstandigheden zal die 1,7 sec naar mijn mening (ruim) voldoende veiligheid bieden.

(...)

Mijn eerste indruk op basis van deze benadering laat derhalve stellen dat de ingestelde ontruimingstijd tussen de lichten 5 en 2 voldoende veiligheid biedt.

Ik heb vanuit de CROW Richtlijnen ook gekeken naar de daaruit naar voren komende ontruimingstijd (tussen de lichten 5 en 2).

Daaruit kwam ik tot een negatieve ontruimingstijd die dan gesteld wordt op nul seconden.

De nu ingestelde 1,7 sec. ligt derhalve boven de tijd die uit de CROW Richtlijnen berekend kan worden.

Er is dus geen basis voor de stelling dat beide betrokkenen een groen licht hebben gehad. Bovendien is dit ook niet uit de Vlog bestanden gebleken dat een dergelijke situatie zich in dit geval heeft voorgedaan.

V-CONCLUSIES

1. De nu ingestelde ontruimingstijd tussen de richtingen 5 ([xxx]) en 2 ([eiseres]) biedt voldoende veiligheid en ligt bovendien boven de waarde die uit de CROW richtlijnen naar voren komt.

2. Uit de Vlog bestanden komt een situatie naar voren die kan stroken met de uitlatingen van [eiseres] en drie getuigen (dat zij bij groen de kruising is opgereden) in combinatie met een door rood rijdende verkeersdeelnemer bij verkeerslicht 5 ([xxx])."

2.19. Allianz heeft een contra-expertise laten verrichten door Ongevallen Analyse Nederland (hierna: OAN). Uit het rapport van 15 mei 2019 van ing. [yyy] (hierna: [yyy]) is het volgende van belang:

"(...)

1. Gegevens ongeval

Onderhavig ongeval heeft plaatsgevonden op [datum] , omstreeks 15:16 uur op het kruispunt van de Martin Luther Kingweg (N9) met de Bergerweg in de gemeente Alkmaar.

(...)

6 Analyse

Zoals in hoofdstuk 5 gesteld, is de analyse van [zzz] ten aanzien van het schadebeeld en de botspositie en -plaats navolgbaar. De analyse ten aanzien van de verkeerslichten en de daaruit volgende conclusies met betrekking tot roodlichtnegatie is dat niet, om navolgende redenen.

De gebruikte methode is in beginsel bruikbaar, maar is wel vatbaar voor interpretatie. (...)

De melding van het ongeval bij de centrale meldkamer van politie vond - volgens het proces-verbaal - plaats omstreeks 15:16 uur. (...)

Als op soortgelijke wijze als hierboven omschreven in de logbestanden wordt gekeken vóór 15:15 uur dan worden geen roodlichtnegaties waargenomen en wikkeld het verkeer zich op de desbetreffende rijrichtingen zonder bijzonderheden af. Als na 15:15 in de logbestanden wordt gekeken (...), dan vallen drie zaken op. Op rijrichting 9 [verkeer rijdend op de M.L. Kingweg vanuit noordelijke richting op een van de twee rijbanen die linksaf slaan richting Alkmaar; rb] blijft de koplus van de linkerrijstrook (D092) onder groen licht bezet. (...). Daarnaast zijn op rijrichting 5 een tweetal roodlichtnegaties zichtbaar waarbij de koplus eerst enige tijd bezet blijft om vervolgens 'af te vallen', (...). Dit lijkt te wijzen op twee voertuigen die grofweg 15 seconden na elkaar bij rood licht langzaam het kruispunt oprijden. Tenslotte valt op dat de afwikkeling van het verkeer over rijstrook 1 van richting 2 (...) 'vertraagd' kort nadat ook op deze richting een voertuig bij rood licht langzaam het kruispunt is opgereden, (...).

Als nu in de tijd voorafgaand aan de hierboven omschreven zichtbare afwijkingen wordt gezocht naar roodlichtnegaties, dan zijn deze niet aanwezig. (...)

figuur 8. Te zien is, hoe op richting 5 – de rijrichting van [xxx] – een vijftal voertuigen de koplus afrijden, waarbij het laatste voertuig juist voor rood licht de koplus verlaat. Vervolgens krijgt rijrichting 2 – de rijrichting van [eiseres] – binnen twee seconden groen licht, (...)

Voor de afstanden van de stopstrepen tot aan het botspunt wordt uitgegaan van circa 30 meter voor richting 2 en circa 45 meter voor richting 5 (...). Daarnaast wordt voor de motorfiets een acceleratie-interval aangehouden van 3 tot 5 m/s. Hieruit volgt dat de motorfiets bij direct optrekken vanaf groen na ongeveer 3,5 tot 4,5 seconde de botsplaats bereikte. (...)

Wat in deze situatie niet goed te toetsen is, zijn de verkeersbewegingen op richting 2. Omdat de verklaringen van de getuigen die rijden op richting 2 – verkeerstechnisch – te weinig specifiek zijn met betrekking tot snelheid, stilstand en aantallen voertuigen, kan niet voldoende worden nagegaan of de verklaringen passen bij het beeld dat uit de logbestanden blijkt en vice versa.

7 Interpretatie

(...)

De door [zzz] aangeduide roodlichtnegatie vond plaats op een tijdstip ruim na de melding van onderhavig ongeval bij de centrale meldkamer van politie. Daarnaast past de aangeduide roodlichtnegatie niet bij het 'standaard' beeld van een roodlichtnegatie; de betreffende registratie is van een voertuig dat kennelijk voorzichtig, met lage snelheid, het kruispunt oprijdt. (...)

Verder zijn in de minuten tussen de door [zzz] aangeduide roodlichtnegatie en de daarvoor liggende melding bij de meldkamer, in de loggegevens tenminste zeven andere roodlichtnegaties zichtbaar op diverse signaalrichtingen. De door [zzz] aangeduide roodlichtnegatie kan zodoende niet aan [xxx] worden toegekend en houdt geen verband met de toedracht van onderhavig ongeval.

In de periode voor de melding van onderhavig ongeval bij de meldkamer van politie zijn in de logbestanden geen roodlichtnegaties waargenomen. Het is daarom niet aannemelijk dat onderhavig ongeval is ontstaan uit een roodlichtnegatie door een van de betrokken partijen.

Uit analyse van de logbestanden blijkt dat zich kort voor de melding bij de meldkamer, wel een situatie heeft voorgedaan waaruit mogelijk het ongeval kon ontstaan. Hierbij is een (zogenoemd) peloton van vijf auto's vanaf richting 5 (rijrichting [xxx]) het kruispunt opgereden, waarbij het laatste voertuig onder geel licht, juist voor rood licht, de stopstreep is gepasseerd. Binnen twee seconden na deze passage is het verkeerslicht op richting 2 (rijrichting [eiseres]) groen geworden waarna mogelijk het ongeval ontstond tussen de afrijdende [xxx] en de (als eerste) oprijdende [eiseres] .

8 Conclusies:

Op grond van het hiervoor omschreven onderzoek is als volgt te concluderen.

1) De conclusies ten aanzien van de toedracht van onderhavig ongeval, beschreven in rapport (...) d.d. 28 februari 2019, van de firma Bosscha Ongevallenanalyse BV, kunnen geen standhouden op grond van de beschikbare logbestanden uit de verkeersregelininstallatie op het desbetreffende kruispunt.

2) Uit de beschikbare logbestanden blijkt dat het niet waarschijnlijk is dat een van de betrokken partijen het rode verkeerslicht heeft genegeerd.

3) Uit de beschikbare logbestanden volgt een aanwijzing dat onderhavig ongeval is ontstaan uit een 'grensgeval' met betrekking tot de verkeersregeling, waarbij betrokkene [xxx] als laatste in een peloton van vijf auto's, onder geel licht het kruispunt is opgereden, waarna kort daarna [eiseres] groen licht kreeg en als eerste is opgereden en in aanrijding is gekomen met de nog afrijdende [xxx]."

2.20. In zijn rapport van 5 augustus 2019 heeft [zzz] gereageerd op voormeld rapport van OAN. Dit luidt, voor zover van belang, als volgt:

"2. (...)

Veel wat in figuur 8 [van het rapport van OAN; rb] te zien is zou kunnen stroken met de omstandigheden waaronder en het tijdstip waarop het ongeval heeft plaatsgevonden.

In dit kader dient opgemerkt te worden dat de door de heer [yyy] gepresenteerde interpretatie van het gebeuren (rondom tijdstip 15:16:00) een beeld laat zien bij de verkeerslichten 1 (rechtsaf richting Alkmaar) en 2 (licht geldend voor [eiseres]) dat niet strookt met de verklaringen van de getuigen [getuige 2], [getuige 1] en [getuige 3]. Zij allen verklaarden namelijk dat er auto's stil hebben gestaan bij licht 2 en dat die gingen optrekken toen dit licht groen werd waarna het ongeval gebeurde.

(...)

Ik kan derhalve niet instemmen met het door de heer [yyy] gestelde in zijn conclusie 3 waarin hij stelt dat het niet waarschijnlijk [is; rb] dat een van de betrokken partijen door rood is gereden.

3. Omdat ik wel begrip heb voor de argumenten die de heer [yyy] heeft aangedragen met betrekking tot het te kiezen botsmoment (...) heb ik nogmaals aandachtig gekeken naar eventueel andere, eerdere mogelijkheden.

Mijn oog viel daarbij op tijdstip 15:16:50. Dat moment is gelegen op ca. 1 minuut na de door de heer [yyy] aangedragen situatie. (...)

In figuur 1 is in de rode cirkel te zien dat er voertuigen stil staan bij verkeerslicht 2 (...)

Met drie oranje pijlen heb ik een rijdend voertuig aangeduid bij richting 1. Dat kan [eiseres] zijn geweest die via de rijstrook van verkeerslicht 1 op de kruising rechtdoor is gereden bij licht 2 (terwijl dat licht – net als licht 1 – groen was geworden).

De aanrijding kan dan rondom t = 15:16:55 zijn gebeurd. (...)

Als we vanuit dat moment terug kijken naar licht 5 zien we dat op tijdstip 15:16:49 een voertuig detectielus 5.1 verlaten (...) terwijl dat licht (al meer dan 10 seconden) op rood staat.

4. (...)

Hoewel het door mij aangeduide tijdstip vragen kan oproepen met betrekking tot het meldingsmoment bij de meldkamer van de Politie blijf ik van mening dat die variant wel degelijk kan blijven verwijzen naar het onderhavige ongeval.

De 2e conclusie van de heer [yyy] is gebaseerd op een door hem voorgestelde variant die (op een belangrijk onderdeel) niet kan stroken met de situatie zoals deze is geweest bij verkeerslicht 2 (stilstaande voertuigen).

Het door hem gepresenteerde "grensgeval" ([xxx] nog net door geel en [eiseres] door groen) voldoen naar mijn overtuiging niet aan de voorstelling zoals die naar voren komt uit de verklaringen van drie getuigen.

Ik zie in de Vlog bestanden 2 situaties die overeen kunnen komen met de waarnemingen van drie getuigen (een bij licht 2 door groen rijdende motorrijder). Beiden zijn vervolgens terug te voeren naar een door rood rijdende [xxx]."

2.21. OAN heeft op 12 september 2019 gereageerd op het aanvullend rapport van [zzz] . Uit deze reactie is het volgende van belang:

"3. (...)

Echter, de roodlichtnegatie die [zzz] aanduidt in figuur 1 in zijn reactie, strookt ook niet met de verklaringen van (bijvoorbeeld) getuige [getuige 1] die spreekt over 4 tot 5 auto's die het kruispunt nog passeren op het moment dat richting 2 (rijrichting [eiseres]) groen werd.

(...)

De betreffende roodlichtnegatie betreft één enkel voertuig, waarbij het voertuig daarvoor al ruim 20 seconden eerder de koplus verliet. Daarbij zijn vóór de bedoelde roodlichtnegatie, niet meer dan 2 voertuigen de koplus gepasseerd. (...)

Samenvattend kan het door [zzz] voorgestelde (nieuwe) moment van de aanrijding en de daarbij aangeduide roodlichtnegatie niet passen op grond van het moment (tijd), het aantal voertuigen dat vanuit richting 5 overstak en de (noodzakelijke) gelijktijdige aankomst op de botsplaats.

(...)

De conclusies zoals gerapporteerd in OAN-rapportage (...) d.d. 15 mei 2019 blijven dan ook onverkort van kracht.

(...)"

2.22. Bij brief van 10 november 2020 heeft [zzz] het volgende, voor zover relevant, meegedeeld aan de advocaat van [eiseres] :

"(...)

De hele discussie over de toedracht/schuldvraag is uiteindelijk gaan draaien om de vraag welke conclusies getrokken kunnen worden uit de analyse van de Vlog bestanden.

Gelet op het complexe karakter van die analyse (grote kruising met veel richtingen en een groot aantal verkeersdeelnemers) bleek het "lastig" te zijn om het juiste moment te traceren waarop dit ongeval gebeurd moet zijn in het desbetreffende Vlog bestand.

(...)

Ten aanzien van het eventueel door geel rijden van [xxx] heb ik in mijn eerste rapport d.d. 28/02/2019 het volgende gesteld:

(...)

Uit deze passage blijkt dat als een automobilist bij licht 5 nog net door (einde) geel de kruising oprijdt hij in conflict kan komen met een vlot oprijdende verkeersdeelnemer bij licht 2."

3 Het geschil

3.1. [eiseres] vordert dat de rechtbank bij vonnis, voor zover mogelijk uitvoerbaar bij voorraad, voor recht verklaart:

Primair dat Allianz aansprakelijk is voor de door [eiseres] geleden en nog te lijden schade als gevolg van het ongeval;

Subsidiair dat Allianz de door [eiseres] geleden en nog te lijden schade, nader op te maken bij staat, volledig, althans voor een door de rechtbank te bepalen percentage zal vergoeden; een of ander met veroordeling van Allianz in de kosten van deze procedure.

3.2. [eiseres] stelt daartoe het volgende. [eiseres] is op [datum] op de

M.L. Kingweg rustig rijdend langs de stilstaande voertuigen de stopstreep voor de rijrichting rechtdoor genaderd. Nadat het verkeerslicht op groen was gesprongen, is zij rustig doorgereden de kruising op. De getuigen [getuige 1] , [getuige 2] en [getuige 3] , die het ongeval hebben zien gebeuren, hebben bevestigd dat [eiseres] door groen is gereden. [eiseres] had een goed overzicht op het verkeersplein. Zij heeft een aantal voertuigen van links zien aankomen, voordat

zij de kruising opreed. Zij heeft deze voertuigen laten passeren. Het voertuig van [xxx] heeft zij niet gezien. Dit voertuig kwam, enige tijd nadat de andere van links komende voertuigen het kruispunt hadden verlaten, ineens in volle vaart op haar afgereden. [eiseres] heeft nog geprobeerd weg te sturen, maar de aanrijding kon niet meer worden voorkomen.

Primair legt [eiseres] aan haar vordering ten grondslag dat [xxx] het ongeval heeft veroorzaakt door een rood verkeerslicht te negeren. Op grond van de verkeerslichtenanalyse kunnen [eiseres] en [xxx] onmogelijk tegelijkertijd groen/geel licht hebben gehad. Subsidiair stelt [eiseres] dat [xxx] een geel verkeerslicht heeft genegeerd, terwijl hij had behoren te stoppen. Daarbij heeft [eiseres] opgemerkt dat de conclusie van OAN, dat [xxx] door (eind) geel licht is gereden, slechts een theoretisch scenario is, dat niet op feiten is gebaseerd. Als [xxx] wel geel licht had, had hij zijn voertuig voor de stopstreep tot stilstand kunnen en moeten brengen.

Meer subsidiair stelt [eiseres] dat [xxx] bij het oprijden van de kruising onvoldoende heeft geanticipeerd op van rechts komend verkeer en heeft verzuimd voorrang te verlenen aan dat verkeer. Als [xxx] door geel licht is gereden en hij zijn voertuig niet meer tot stilstand kon brengen - wat [eiseres] weerspreekt - heeft hij onrechtmatig gehandeld door geen voorrang te verlenen aan [eiseres] , die voor hem van rechts kwam. Bovendien heeft [xxx] zijn rijgedrag niet aangepast aan de omstandigheden, terwijl hij door geel reed.

- 3.3. Allianz betwist dat [xxx] door rood is gereden. Het enkele feit dat [eiseres] door groen zou zijn gereden, betekent niet dat [xxx] door rood is gereden. [zzz] en OAN kunnen geen eenduidig moment in het logbestand aanwijzen waaruit het ongeval kan zijn ontstaan. Op basis van de rapporten van [zzz] kan niet worden vastgesteld dat [xxx] door rood zou zijn gereden. De roodlichtnegatie omstreeks 15:22 uur is niet te herleiden tot de aanrijding omdat deze zich niet verhoudt tot de melding bij de meldkamer rond 15:16 uur. Ook de alternatieve roodlichtnegatie in de richting van [xxx] om 15:16:50 is niet te herleiden tot de aanrijding. Ook dat tijdstip klopt niet met voormelde melding en deze negatie past evenmin bij de verklaringen van de getuigen [getuige 1] en [getuige 2] , dat meerdere voertuigen over de kruising reden. Doordat [eiseres] op de rijbaan voor rechtsaf slaand verkeer stond en ineens langs de rij auto's schoot en rechtdoor reed, reed zij plotseling op de kruising en kon [xxx] een aanrijding niet meer voorkomen. Dat [xxx] zich bij de aanrijding al halverwege de kruising bevond en niet tegen de auto's die vanaf de juiste rijstrook kwamen is aangereden, is ook relevant. Op basis van de ongevalsrapporten is [eiseres] er ook niet in geslaagd aan te tonen dat [xxx] een verkeersfout heeft gemaakt door geel licht te negeren. Op enig moment heeft, zo blijkt uit de logbestanden, een peloton van vijf auto's de koplus van de rijrichting van [xxx] gepasseerd, waarbij de laatste twee voertuigen door geel reden. Echter, dit beeld strookt, aldus [zzz] , niet met de verklaringen van de getuigen dat zij allen stilstonden bij licht 2 en optrokken toen dit op groen sprong. De stilstaande voertuigen zijn niet te detecteren. Daarom wordt dit scenario door [zzz] niet aannemelijk geacht. Indien de rechtbank tot het oordeel komt dat [xxx] door geel is gereden, geldt dat dit licht buiten zijn gezichtsveld op geel is gesprongen, zodat hij redelijkerwijs niet meer kon stoppen. Ook het meer subsidiair gestelde gaat niet op. Er was voor [xxx] geen aanleiding om aan te nemen dat [eiseres] , die op de rijstrook voor rechtsaf stond, ineens rechtdoor de kruising op zou rijden. Indien de rechtbank tot het oordeel komt dat [xxx] een toerekenbare onrechtmatige daad heeft gepleegd, wat Allianz betwist, beroept Allianz zich op eigen schuld van [eiseres] . Zij stond voorgesorteerd om rechts af te slaan en is toch rechtdoor gereden, met vermoedelijk hoge snelheid opgetrokken en heeft daarbij onvoldoende oplettendheid betracht.

4 De beoordeling

Onrechtmatige daad?

- 4.1. [eiseres] vordert primair een verklaring voor recht, inhoudende dat Allianz, in haar hoedanigheid van WAM-verzekeraar van [xxx] , aansprakelijk is voor de door [eiseres] geleden schade. Aan die

vordering legt [eiseres] artikel 6:162 van het Burgerlijk Wetboek (BW) ten grondslag. Primair stelt zij dat [xxx] een rood verkeerslicht heeft genegeerd en subsidiair dat [xxx] een geel verkeerslicht heeft genegeerd.

4.2. Artikel 68 lid 1 sub b en c van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990) bepaalt het volgende:

Bij driekleurige verkeerslichten betekent:

- a. groen licht: doorgaan;
- b. geel licht: stop; voor bestuurders die het teken zo dicht genaderd zijn dat stoppen redelijkerwijs niet meer mogelijk is: doorgaan;
- c. rood licht: stop.

De toedracht van de aanrijding

4.3. Uit de overgelegde stukken en het verhandelde ter zitting leidt de rechtbank af dat de volgende feiten tussen partijen vast staan:

- de verkeerslichteninstallatie op de kruising M.L. Kingweg en Bergerweg was ten tijde van de aanrijding in werking;
- er zijn geen aanwijzingen dat de verkeerslichteninstallatie destijds niet goed was afgesteld. Weliswaar hebben zich op [datum] voorafgaand aan de onderhavige aanrijding nog twee verkeersongevallen op de N9 voorgedaan, maar die waren niet op deze kruising;
- de verkeerslichten op de M.L. Kingweg voor rechtdoor gaand en rechts afslaand verkeer zijn kort voor de aanrijding op hetzelfde moment op groen gesprongen;
- [eiseres] is door groen licht gereden;
- [eiseres] is voor het overige verkeer uit weggereden;
- De verkeerslichten in de richtingen van [eiseres] (licht 2) en [xxx] (licht 5) kunnen niet tegelijkertijd op groen/geel staan;
- Tussen het op rood springen van licht 5 en het naar groen schakelen van licht 2 is 1,7 seconde "dubbel rood" geprogrammeerd;
- [xxx] stond achter een aantal andere auto's te wachten voor een rood licht. Op enig moment sprong dit licht op groen en gingen deze auto's, als laatste die van [xxx], rijden;
- [xxx] is op voormelde kruising op de rechterrijstrook (in noordelijke richting) van de M.L. Kingweg tegen de linkerflank van de motor van [eiseres] aangereden.

4.4. Discussie bestaat over het precieze moment waarop de aanrijding heeft plaatsgevonden. In het samenvattend proces-verbaal is vermeld dat de aanrijding omstreeks 15:16 uur heeft plaatsgevonden. Het onderliggende "relaas van bevindingen", met het tijdstip van melding van de aanrijding bij de meldkamer van de Politie en de daadwerkelijke (uitgebreidere) getuigenverklaringen, ontbreekt bij de gedingstukken. Er bestaat ook verschil van mening over (het antwoord op) de vraag op welke rijbaan van de M.L. Kingweg [eiseres] zich bevond; de rijbaan voor rechtdoor ([eiseres]) of die voor rechtsaf (Allianz). Verder is in geschil welke kleur het verkeerslicht in de rijrichting van [xxx] uitstraalde toen hij dat licht passeerde en bestaat discussie over het precieze aantal voertuigen dat vóór [xxx] stond of voor hem uitreed toen het verkeerslicht groen werd. Ter discussie staat ook de snelheid waarmee [eiseres] en [xxx] reden.

4.5. Over de omstandigheden waaronder de aanrijding heeft plaatsgevonden zijn door de politie op [datum] verschillende getuigen gehoord. De door deze getuigen afgelegde verklaringen zijn kort weergegeven in het samenvattend proces-verbaal en luiden, voor zover relevant, als volgt:

"Getuige [getuige 2] :

Ik reed komende uit zuidelijke richting, rijdende in de richting van Den Helder over de N9. Ik stond op de 2de rijbaan voor rechtdoor. Ik zag dat er een motor achter mij reed. Ik zag dat de motor naar de 1ste rijbaan of naar de rijbaan voor rechtsaf verplaatste. Wij stonden stil voor een rood verkeerslicht. Ik zag dat wij groenlicht kregen. Wij trokken uit stilstand op. Ik zag dat er nog ongeveer drie voertuigen, komende vanuit de richting Bergen, rijdend in de richting van Alkmaar Centrum kwamen rijden. Ik zag dat de motorrijder weg reed bij het verkeerslicht. Ik zag dat de motorrijder tegen het achterste voertuig botste, die vanuit de richting Bergen kwam. (...)

Getuige [getuige 1] :

Ik stond stil voor een rood verkeerslicht op de 1ste rijbaan. Ik reed over de N9 in de richting van Den Helder. Ik zag dat er een motorrijder achter ons reed. Ik zag dat deze motorrijder vanaf de 2de rijbaan zich naar rechts bewoog en zo op de rijbaan voor rechtsaf kwam. (...) Ik zag dat de motorrijder ook voor het rode verkeerslicht stopte. Ik zag dat ons verkeerslicht op groen sprong. Ik zag dat er nog een aantal auto's, vier of vijf, voor ons langs kruisde. Ik zag dat deze voertuigen kwamen uit de richting van Bergen en reden in de richting van Alkmaar Centrum. (...) Ik zag dat de motorrijder i.p.v. rechtsaf toch rechtdoor ging in de richting van Den Helder. (...)

Getuige [getuige 3] :

verklaard dat de motorrijder hem rechts passeerde. De motorrijder reed op de rijstrook voor het verkeer dat rechtsweg wilde slaan. Toen het verkeerslicht bestemd voor het verkeer dat rechtdoor wilde op groen ging, reed de motorrijder de rij wachten auto's (rechtdoor) voorbij en reed rechtdoor ipv rechtsaf. Op het moment dat het verkeerslicht voor rechtdoor op groen ging zag de getuige dat de auto [xxx] over de helft van de kruising was."

- 4.6. De getuigen [getuige 1] en [getuige 3] , die ook op deze weg reden, hebben ten overstaan van de politie verklaard dat [eiseres] voorgesorteerd stond op de rijbaan voor rechtsaf slaand verkeer, voordat zij rechtdoor reed. Op basis hiervan kan worden aangenomen dat [eiseres] voorgesorteerd stond voor rechtsaf. Daarbij is mede in aanmerking genomen dat [zzz] heeft aangegeven dat [eiseres] kennelijk gebruik heeft gemaakt van de rijstrook die bedoeld is voor rechtsaf slaand verkeer (richting Alkmaar) en daarna via de rijstrook bestemd voor het recht doorgaande verkeer verder is gereden.
- 4.7. Op grond van de hoofdregel van artikel 150 Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering (Rv) is het aan [eiseres] , als de partij die zich beroept op de rechtsgevolgen van het bestaan van een verzekerd evenement, om voldoende onderbouwd te stellen en zo nodig te bewijzen dat [xxx] een verkeersfout heeft gemaakt. Voor de toepassing van de 'omkeringsregel' is geen plaats omdat daarvoor vereist is dat is komen vast te staan dat sprake is geweest van een gedraging in strijd met een norm. Dat is hier niet het geval. De rechtbank licht dat als volgt toe.
- 4.8. Naar het oordeel van de rechtbank heeft [eiseres] , die ter zake een bewijsaanbod heeft gedaan, nog niet aangetoond dat [xxx] door rood of door geel licht is gereden. Geen van de getuigen maakt hier melding van. [zzz] ziet in de Vlog bestanden twee situaties, één om omstreeks 15:22 uur (afbeelding 1 in rapport van 28 februari 2019) en één om omstreeks 15:16 uur (figuur 1 in rapport van 5 augustus 2019) die overeen *kunnen komen* met de waarnemingen van drie getuigen (een bij licht 2 door groen rijdende motorrijder), die allebei zijn terug te voeren naar een door rood rijdende [xxx] . Aangezien Allianz hiertegen gemotiveerd verweer heeft gevoerd, kan de rechtbank daarvan vooralsnog niet uitgaan.
- 4.9. Ter onderbouwing van haar betwisting heeft Allianz een rapport van 15 mei 2019 van OAN en een reactie van OAN van 12 september 2019 op het rapport van [zzz] van 5 augustus 2019 in het geding gebracht. OAN heeft aangevoerd dat beide situaties niet stroken met het tijdstip van 15:16 uur, waarvan OAN aanneemt dat dit (ook) het tijdstip is van melding bij de centrale meldkamer van de Politie. Daarnaast heeft OAN aangegeven dat de eerstgenoemde roodlichtnegatie niet past bij het 'standaard' beeld, omdat de betreffende registratie van een voertuig is dat met lage snelheid het kruispunt oprijdt. OAN heeft verder aangegeven dat in de tijdspanne tussen 15:16 uur en de eerstgenoemde roodlichtnegatie ten minste zeven andere roodlichtnegaties in de loggegevens zichtbaar zijn op diverse signaalrichtingen.
- 4.10. Ten aanzien van het in tweede instantie door [zzz] bepaalde eerder in de tijd gelegen moment van de aanrijding, heeft OAN bovendien naar voren gebracht dat dit niet strookt met de verklaring van onder meer getuige [getuige 1] , dat op het moment dat richting 2 groen werd, nog vier of vijf auto's vanuit richting 5 het kruispunt passeerden. OAN heeft tot slot nog aangevoerd dat dit moment niet kan leiden tot de (noodzakelijke) gelijktijdige aankomst op de botsplaats.

- 4.11. [zzz] kan zich op zijn beurt niet vinden in het door OAN voorgestelde grensgeval, waarbij een verkeersdeelnemer ([xxx]) door (eind) geel is gereden, waaruit het ongeval zou kunnen zijn ontstaan (figuur 8 in rapport OAN van 15 mei 2019). Deze mogelijkheid strookt in de visie van [zzz] op een belangrijk onderdeel niet met de verklaringen van de getuigen [getuige 2] , [getuige 1] en [getuige 3] , dat er auto's stil stonden bij licht 2, die gingen optrekken toen dit licht groen werd.
- 4.12. Op grond van al het voorgaande kan de rechtbank nog geen beslissing geven over de vraag of [xxx] een verkeersfout heeft gemaakt.
- 4.13. Om een beslissing te kunnen nemen heeft de rechtbank meer informatie van [zzz] en [yyy] nodig. Artikel 200 lid 4 Rv biedt de mogelijkheid dat een niet door de rechtbank benoemde deskundige een nadere mondelinge toelichting op zijn rapport geeft aan de rechtbank. Gelet daarop zal de rechtbank zowel [zzz] als [yyy] vragen (de wet spreekt over bevelen) een mondelinge toelichting te geven op hun rapporten.
- 4.14. Als meest gereede partij dient [eiseres] binnen twee weken na het wijzen van dit vonnis de verhinderdata van partijen en van [zzz] en [yyy] aan de rechtbank door te geven.
- 4.15. Iedere verdere beslissing wordt aangehouden.

5 De beslissing

De rechtbank

- 5.1. beveelt ing. [zzz] , werkzaam bij Bosscha Ongevallenanalyse B.V., te Waddinxveen, een mondelinge toelichting te geven op zijn rapporten van 28 februari 2019 en 5 augustus 2019,
- 5.2. beveelt ing. [yyy] , werkzaam bij Ongevallen Analyse Nederland, te Den Bosch, een mondelinge toelichting te geven op zijn rapporten van 15 mei 2019 en 12 september 2019,
- 5.3. bepaalt dat [eiseres] binnen twee weken na het wijzen van dit vonnis de verhinderdata van partijen en van [zzz] en [yyy] aan de rechtbank doorgeeft voor de periode januari tot en met maart 2022, waarna de rechtbank een nieuwe datum voor een nadere zitting bepaalt,
- 5.4. houdt iedere verdere beslissing aan.

Dit vonnis is gewezen door mr. L.J. Saarloos en in het openbaar uitgesproken op 17 november 2021.¹

FORMULIER DATUMBEPALING

Lokale instructie aan concipiënt, bijv:

Instructies aan de concipiënt: print dit formulier uit en lever het samen met het griffiedossier en de uitspraak in bij de griffiemedewerker die met de datumbepaling is belast.

Na het uitprinten mag je dit formulier verwijderen uit dit bestand. Het moet in ieder geval zijn verwijderd in de definitieve versie van de uitspraak, die wordt opgeslagen in de map met uitgesproken vonnissen.

Standaardtekst waarbij via de wizard gegevens uit de beslissing worden ingevuld (zaaknummer hoeft niet omdat dat al in de koptekst staat):

LET OP: het bestand "formulier datumbepaling 2" is nodig omdat daarin andere velden worden gebruikt.

Uitspraak: 3 november 2021

Rechter zitting: mr. L.J. Saarloos

Plaats zitting: gerechtsgebouw

Als de hierna vermelde documentvariabelen uit dit formulier worden verwijderd, moeten ze ook uit het variabelenoverzicht worden verwijderd om te voorkomen dat ze later als niet ingevulde variabelen problemen opleveren (knop Invoegen documentvariabelen op de werkbalk Justword Beheer, klik op huidige document, klik op te overbodige variabelen en dan op Verwijderen)

Standaardtekst te gebruiken door rechtbanken die het verhinderdagensysteem hanteren:

Roldatum opgave verhinderdata: [datum_rol_1]

Verhinderdata van [zitting1_eerste_maand] tot [zitting1_laatste_maand]

Zitting op: [zitting1_dag]

Duur zitting: [zitting1_duur]

Standaardtekst te gebruiken door rechtbanken die systeem direct datumbepaling hanteren (te verwijderen als dit formulier dan juist is bedoeld voor instructies van de concipiënt aan een andere medewerker die de datum moet vaststellen):

Datum zitting: [zitting1_datum] van [zitting1_begintijd] tot [zitting1_eindtijd]

Hier lokale instructies opnemen t.b.v. de ontvanger van dit formulier. Let op dat dit formulier voor alle soorten zittingen wordt gebruikt. Bijvoorbeeld:

Zittingzaal: groot / klein

Bijstand parketpolitie: ja / nee

Dienstwagen reserveren: ja / nee

Wensen ivm griffier:

Wensen ivm termijn waarop zitting gepland wordt:

Wensen ivm duur zitting:

Overige wensen / instructies:

1 type: PY coll:

PostNL
Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas

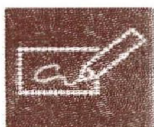
Ingekomen ILC d.d.

07 DEC 2022

Postbus 111, 6800 AC Arnhem

5.12E / 5073890

Dirkzwager advocaten en notarissen
Velperweg 1
6824BZ ARNHEM
THE NETHERLANDS



R Aangetekend

D-A-1

Frankering betaald



3SIRAZ7265394

Recommandé

NL

Gemeente Utrecht, t.a.v. Hoofd
Juridische Zaken, mr. P. van Doorn
Postbus 16200
3500CE UTRECHT



3SIRAZ7265394

P2202