



## INSTORTEN MORANDIBRUG BIJ GENUA: DE VRAAG NAAR OORZAAK EN SCHULD

---

De Morandibrug bij Genua werd gebouwd tussen 1963 en 1967. Al vijftig jaar lang vormde zij de toegangsweg naar de stad. Miljoenen toeristen reden over 'La Superba' met de auto over de A10-snelweg de stad in. Op dinsdag 14 augustus 2018 stortte de brug in. De schade is enorm. Toen ongeveer 200 meter aan wegdek instortte, vielen voertuigen ruim 80 meter de diepte in en kwamen deels in de Polcevera-rivier terecht, en deels op huizen en fabrieken onder de brug. Er zijn tientallen doden gevallen en tien gewonden werden in het ziekenhuis opgenomen. Een paar honderd mensen raakten dakloos. Direct na de ramp rees de vraag naar de oorzaak én naar wie verantwoordelijk kan worden gehouden voor de schade. Hoe ziet de situatie er onder Nederlandse recht uit?

**A**lle precieze feiten zijn nog niet duidelijk geworden, zodat het nog niet mogelijk is de exacte oorzaak en de daarbij behorende juridische analyse te geven: was er sprake van een ontwerpfout, een uitvoeringsfout, was slecht weer de oorzaak, of is de brug niet goed onderhouden<sup>1</sup>?

### DE VRAAG NAAR DE OORZAAK

De veiligheid van de Morandibrug is al sinds haar oplevering onderwerp van discussie onder ingenieurs. De brug is ontworpen door Riccardo



Morandi, naar wie de brug is vernoemd. In de jaren '60 gebruikt hij nieuwe technologieën om snel en economisch te kunnen bouwen. De Morandibrug was een van de eerste tuibruggen in Europa met betonnen wegdelen. Aan weerszijden van de pijlers van de brug werd het wegdek gedragen door tweemaal twee kabels, die zo dicht bij elkaar lagen dat het één kabel lijkt. Door zo'n ontwerp/uitvoering kan lokale schade snel leiden tot een grote instorting. Antonio Brencich, hoogleraar Bouwkunde aan de Universiteit van Genua, noemde de brug twee jaar geleden in een interview een pure mislukking; het gevolg van een aantal rekenfouten. Hij verwachtte

**Een architect heeft verwijtbaar onzorgvuldig gehandeld als hij een fout heeft gemaakt die een goed en zorgvuldig architect behoort te vermijden in de tijd dat de brug is ontworpen**

dat de onderhoudskosten hoger zouden worden dan de kosten van vervanging.<sup>2</sup>

Simon Wijte, hoogleraar Betonconstructies aan de TU Eindhoven, acht een ontwerpfout niet waarschijnlijk. De brug staat er al vijftig jaar. Volgens hem is de belasting door het verkeer toegenomen: "Vergelijk het met een paperclip: als je die vaak buigt, breekt hij."<sup>3</sup> De extreme regenval op de dag van de ramp, acht hij evenmin de oorzaak.

De Italiaanse minister van Transport, Danilo Toninelli, vermoedt gebrekkig onderhoud en houdt de Autostrade per l'Italia (ASPI), een private wegbeheerder die verantwoordelijk is voor het onderhoud van deze snelweg, verantwoordelijk. ASPI spreekt dat tegen. Volgens hem werd de brug continu gecontroleerd, zelfs meer dan wettelijk nodig was. Ook op het moment van het instorten van de brug vond onderhoud plaats.<sup>4</sup>

#### **HOE ZOU AANSPRAKELIJKHEID NAAR NEDERLANDS RECHT ZIJN VERDEELD?**

Ook de meeste bruggen in Nederland zijn in de jaren 60 en 70 van de vorige eeuw gebouwd. Inmiddels is ook in Nederland het verkeer erg veranderd. Het is drukker op de weg én vrachtwagens zijn zwaarder en langer dan toen. Wie zou naar Nederlands recht aansprakelijk zijn voor de schade die het gevolg is van het instorten van een brug als de Morandibrug?

#### **WIE AANSPRAKELIJK?**

Wie aansprakelijk is voor de geleden schade, hangt vanzelfsprekend af van een aantal belangrijke omstandigheden, zoals de oorzaak van het instorten van de brug en het antwoord op de vraag of, en voor wie, die oorzaak voorzienbaar was.<sup>5</sup>

#### **DE ARCHITECT**

Als er een ontwerpfout blijkt te zijn, kunnen direct getroffen benadeelden de architect aansprakelijk stellen voor hun schade. Denk aan letselschade, zaakschade of andere vermogensschade. Zij kunnen de architect aansprakelijk stellen op grond van het plegen van een onrechtmatige daad, als hij verwijtbaar onzorgvuldig jegens hen heeft gehandeld. Daarvoor zal ten

minste nodig zijn dat er een fout is gemaakt, die een goed en zorgvuldig architect behoorde te vermijden in de tijd dat de brug is ontworpen. Dat laatste is van groot belang. Moderne bruggen dienen het incasseringsvermogen te hebben om het breken van één tui op te vangen. De Morandibrug is daar in de jaren '60 niet op ontworpen. De vraag is wat destijds de 'state of the art' was. Indien de architect inderdaad een fout heeft gemaakt dan dient, zoals gezegd, naar Nederlands recht zo'n fout ook nog te kunnen worden aangemerkt als onrechtmatig jegens de betrokkenen. Volgens de Nederlandse rechtspraak is dat in belangrijke mate afhankelijk van de omstandigheden van het geval. In het geval van de Morandibrug stuit een dergelijke claim waarschijnlijk af op verjaring: de ontwerpfout is immers méér dan twintig jaar geleden gemaakt (artikel 3:310 Burgerlijk Wetboek (BW)).

#### **DE CONSTRUCTEUR EN/ OF DE MET CONSTRUCTIEVE VERANTWOORDELIJKHEID BELASTE AANNEMER**

In de Nederlandse bouwpraktijk volgt na het (bouwkundig) ontwerp vaak een fase waarin dat ontwerp nog verder constructief moet worden vormgegeven. Dat belangrijke werk komt voor rekening van daarin gespecialiseerde adviseurs, zoals raadgevende ingenieurs (constructeurs). Soms komt het ook voor rekening van de uitvoerende aannemer die onderdelen van het ontwerp verder moet uitwerken en daarbij ook weer zelf 'sub'-constructeurs inschakelt. Voor de aansprakelijkheid van de bedoelde constructeurs en aannemers jegens derden geldt hetgeen hiervoor is gezegd over de aansprakelijkheid van de architect.

#### **GEBREKKIG ONDERHOUD DOOR DE WEGBEHEERDER**

Als gebrekkig onderhoud de oorzaak blijkt te zijn, kunnen de benadeelden het overheidslichaam aanspreken dat moet zorgen dat de weg en de brug in goede staat verkeert. In Nederland heeft Rijkswaterstaat, een orgaan van de Staat, een zorg- en onderhoudsplicht voor alle snelwegen en bijbehorende bruggen, en dus niet een private wegbeheerder als ASPI. »



Rijkswaterstaat (RWS) kan aansprakelijk zijn als hij onrechtmatig heeft gehandeld door een gevaarlijke situatie te laten voortbestaan (artikel 6:162 BW). De benadeelden zullen in een procedure in principe moeten aantonen dat RWS zijn zorgplicht als beheerder heeft geschonden en er daardoor schade is geleden. Van groot belang is of de wegbeheerder niet (te) lang een hem bekend, concreet levensbedreigend gevaar heeft laten voortbestaan.

Omdat het leveren van dit bewijs nogal lastig kan zijn, kunnen de benadeelden óók een beroep doen op de risicoaansprakelijkheid die artikel 6:174 BW in het leven roept voor 'gebrekkige opstellen'. Het overheidslichaam dat ervoor moet zorgen dat de brug in goede staat verkeert, is in principe aansprakelijk voor ieder gebrek daaraan, ongeacht of hij het gebrek kende en of hij daar debet aan is. Ook een ontwerpfout is een gebrek. Ook voor dit soort fouten is RWS aansprakelijk te stellen.

De wegbeheerder is niet aansprakelijk als hij de schade werkelijk niet kon voorkomen. Denk aan de situatie dat het gebrek zich geheel onverwacht heeft voorgedaan, en de wegbeheerder nog geen

redelijke kans heeft gehad om het gebrek te herstellen. Bijvoorbeeld een veilige brug die instort, doordat er een schip tegenaan vaart.

Verder geldt dat een wegbeheerder niet continu alle bruggen en wegen kan controleren. Bij de vraag of er sprake is van een gebrek, wordt dan ook het *gedrag* van de wegbeheerder getoetst. Dit heeft de Hoge Raad bepaald in de zaak over de dijkdoorbraak bij Wilnis (ECLI:NL:HR:2010:BN6236). Ook als een brug, dijk of weg in algemene zin wel voldoet aan de geldende wettelijke veiligheidsvoorschriften, kan zij tóch gebrekkig zijn in de zin van artikel 6:174 BW. Of dat zo is hangt af van verschillende omstandigheden, waaronder de aard en functie van de opstal. Aan een openbare en druk bereden brug als de Morandibrug, waar zelfs woonhuizen en bedrijven onder staan, worden uiteraard hoge eisen gesteld. Voor de vraag hoeveel onderhoud en controle er moet plaatsvinden, is verder van belang hoe groot de kans is dat de brug instort én de mogelijkheden van RWS om

**In het geval van de Morandi-brug stuit een claim bij een ontwerpfout waarschijnlijk af op verjaring: de ontwerpfout is immers méér dan twintig jaar geleden gemaakt**

veiligheidsmaatregelen te nemen. Daarbij speelt ook een rol hoeveel geld er beschikbaar is voor controle en onderhoud, en hoe dat geld wordt besteed. De rechter toetst of de gemaakte keuzes achteraf te billijken zijn.

De benadeelde moet dus of het onzorgvuldig handelen (artikel 6:162 BW), of het gebrek aantonen (artikel 6:174 BW) én dat daardoor schade is geleden. In een enkel geval komt de rechter een benadeelde tegemoet door aan te nemen dat de schade het gevolg is van een fout of gebrek. Het is dan aan de wederpartij om aan te tonen dat dit anders is. Deze constructie had het hof toegepast toen een nieuwe dam was doorgebroken en de benadeelde geen onderzoeksrapporten in bezit kreeg. Uit een aantal wél door de gemeente ingebrachte rapporten bleek dat de dam te zwak was. Het hof had overwogen dat indien een dam bezwijkt onder de druk van het water dat door die dam moet worden tegengehouden, in het algemeen ervan dient te worden uitgegaan dat de dam niet deugdelijk is als er geen indicaties voor een ándere oorzaak voor de schade zijn. In deze zaak hield dat oordeel stand bij de Hoge Raad.<sup>6</sup> Meestal zal de benadeelde echter zélf moeten aan-

tonen dat er een fout of een gebrek aan de schade ten grondslag ligt.

Bij grote nationale rampen doet de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OvV) ook onderzoek. Zo'n rapport mag volgens de wet niet als bewijs dienen bij de rechter. De gedachte daarachter is dat de Onderzoeksraad de waarheid achterhaalt en geen schuldige aanwijst. Iedereen moet tijdens het onderzoek vrijuit kunnen spreken. Toch kan een onderzoeksrapport de benadeelden wel op weg helpen. Het OvV-rapport kan een aantal feiten en omstandigheden boven water krijgen, die aanleiding kunnen geven om zelf nader onderzoek te (laten) doen. Ook kan een benadeelde feiten, redeneringen of conclusies van de OvV overnemen die zijn standpunt onderbouwen.<sup>7</sup>

#### TYPEN SCHADE

De slachtoffers kunnen in principe al hun schade op de aansprakelijke persoon verhalen: letselschade, zaakschade en andere vermogensschade.

Nabestaanden van slachtoffers die bij de ramp om het leven zijn gekomen, kunnen 'overlijdensschade' vorderen. Dat is de schade die zij lijden, omdat de overledene in hun levensonderhoud voorzorg. De regels over overlijdensschade zijn vastgelegd in artikel 6:108 BW. Hier is geregeld welke nabestaanden recht hebben op vergoeding van overlijdensschade en welke schade voor vergoeding in aanmerking komt.

Om recht te hebben op overlijdensschade, moet er bijvoorbeeld een familierechtelijke band bestaan tussen de nabestaande en de overledene, of moeten zij in gezinsverband hebben samengewoond. Na een scheiding komt gemiste partneralimentatie bijvoorbeeld niet voor vergoeding in aanmerking. Gemiste kinderalimentatie weer wel, omdat het slachtoffer de ouder van het kind was.

#### VERHAAL

Waar veel slachtoffers zijn verzekerd voor letsel- of zaakschade, zullen zij veelal niet zelf de verantwoordelijke

**Om recht te hebben op overlijdensschade, moet er bijvoorbeeld een familierechtelijke band bestaan tussen de nabestaande en de overledene, of moeten zij in gezinsverband hebben samengewoond**

aansprakelijk stellen, maar een beroep doen op hun eigen (schade)verzekering. Deze verzekering zal vervolgens de schade alsnog willen verhalen op de aansprakelijke

persoon (of diens aansprakelijkheidsverzekering).

De claim die het slachtoffer tegen de aansprakelijke persoon kon instellen, gaat over op de verzekeraar die zijn schade vergoedt (artikel 7:962 lid 1 BW). Niet alle claims gaan over. Als gezegd, is de risicoaansprakelijkheid van artikel 6:174 BW voor gebrekkige opstellen alleen bedoeld om slachtoffers tegemoet te komen. Daarom bepaalt artikel 6:197 lid 2 BW dat een dergelijke

vordering niet overgaat op verzekeraars. Een slachtoffer kan zijn vordering ook niet zelf overdragen op een verzekeraar, via een cessie. Verzekeraars die regres nemen zullen dus de bij het ontwerp en/of de uitvoering betrokkenen of Rijks-waterstaat moeten aanspreken op onrechtmatig handelen.

#### OOZAAK EN VERDERE FEITEN ZIJN DOORSLAGGEVEND

Alhoewel de juridische contouren wel globaal te schetsen zijn, zal uiteindelijk veel afhangen van het antwoord op die eerste belangrijke vraag: waardoor is de brug bezweken? Juist op het moment dat sprake is van een aantal samenwerkende oorzaken, dat verspreid is over verschillende betrokkenen, zal de juridische denkpoot moeten. Het Nederlands recht heeft overigens ook daar oplossingen voor<sup>8</sup>, maar dat is wellicht wat voor een nadere bijdrage zodra meer feiten bekend zijn. ●

Mr. F.R.A. (Frank) Schaaf en mr. M.S. (Marieke) van der Keur

De auteurs zijn verbonden aan Ekemans en Meijer Advocaten te Den Haag, aan respectievelijk de sectie Verzekering en Aansprakelijkheid en Cassatie.

#### VOETNOTEN:

1. Nederlands onderzoek laat zien dat vaak sprake is van een combinatie van oorzaken. Zie Ir. W.F. Boot, *TBR* 2011/6, 'Constructieve Schade, een analyse van oorzaken aan de hand van jurisprudentie': "Als wordt gekeken naar het type fout (...) dan blijkt dat ontwerpfouten (34%), uitvoeringsfouten (32%) en een combinatie daarvan (20%) vaak voorkomen. Daarnaast zijn er materiaal fouten (6%), gebruiksfouten (3%), een combinatie van verschillende fouten (3%), twee gevallen van overmacht (1%) en is er één fabricagefout (1%)."
2. J. van der Ploeg, 'Ten minste 35 doden na instorten brug bij Genua', *De Volkskrant*, 14 augustus 2018, 16:45.
3. C. Speksnijder, 'Hoe kon de Ponte Morandi in het Italiaanse Genua instorten?', *De Volkskrant*, 15 augustus 2018, 20:57.
4. J. van der Ploeg, 'Ten minste 35 doden na instorten brug bij Genua', *De Volkskrant*, 14 augustus 2018, 16:45.
5. HR 7 april 2006, (Bildtpolten/Miedema, rottende uien), ECLI:NL:PHR:2006:AU6934; HR 7 oktober 2016 (losliggende kabels op markt), ECLI:NL:HR:2016:2283.
6. HR 20 oktober 2000 (Gemeente Eindhoven/Rank Xerox), NJ 2001/118.
7. T. Kooijmans, E. Tjong Tjin Tai, B. de Waard, 'Bewijsrechtelijke grenzen voor rapporten van de Onderzoeksraad voor veiligheid', *NJB* 2015/5, nr. 247.
8. Zie bijvoorbeeld Hoge Raad 24 december 1999, NJ 2000, 351 (Nugteren/Meskes).

