

ECLI:NL:RBAMS:2025:634

Instantie	Rechtbank Amsterdam
Datum uitspraak	23-01-2025
Datum publicatie	07-02-2025
Zaaknummer	749610
Rechtsgebieden	Civiel recht
Bijzondere kenmerken	Eerste aanleg - enkelvoudig Schadevergoedingsuitspraak
Inhoudsindicatie	Stuurpen van scooter is afgebroken door metaalmoetheid die optreedt bij normaal gebruik van de scooter. Dit levert een gebrek op in de zin van artikel 6:186 BW waarvoor importeur PEM op grond van artikel 6:185 BW aansprakelijk is. Het verzoek om een veroordeling tot het nemen van passende recallmaatregelen of het uitbrengen van een adequate waarschuwing voor de potentiële gebreken aan de stuurpen leent zich niet voor behandeling in deelgeschil.
Vindplaatsen	Rechtspraak.nl

Uitspraak

RECHTBANK Amsterdam

Civiel recht

Zaaknummer / rekestnummer: C/13/749610 / HA RK 24-133

Beschikking van 23 januari 2025

in de zaak van

[eiser] ,

wonende te [woonplaats] ,

verzoekende partij,

hierna te noemen: [eiser] ,

advocaat: mr. K.J. Nijman-Weninger,

tegen

de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

PEM B.V.,

gevestigd te Purmerend,

verwerende partij,

hierna te noemen: PEM,

advocaat: mr. H.M. Kruitwagen.

1 De procedure

1.1. Het verloop van de procedure blijkt uit:

- het verzoekschrift met bijlagen, ingekomen ter griffie op 22 april 2024,
- de tussenbeschikking van 30 mei 2024, waarin een mondelinge behandeling is bepaald,
- het verweerschrift, met bijlagen,
- het proces-verbaal van de mondelinge behandeling van 26 augustus 2024 en de daarin genoemde stukken,
- de brief van 5 september 2024 van mr. Nijman-Weniger met een bijlage,
- de brief van 23 september 2024 van mr. Kruitwagen met een bijlage,
- de brief van 25 september 2024 van mr. Kruitwagen met een bijlage.

2

2. De feiten

2.1. [eiser] is operationeel directeur van bouwbedrijf Cooper Projectrealisatie B.V. (hierna: Cooper).

2.2. PEM is de importeur van NIU-scooters in Nederland. [naam vof] (hierna: [naam vof]) is een van de verkooppunten van NIU-scooters. De producent van deze scooters, NIU, is gevestigd in China.

2.3. Cooper heeft in 2022 vier scooters aangeschaft bij [naam vof] van het type NIU NQi Lite, met kentekens [kenteken 1] , [kenteken 2] , [kenteken 3] en [kenteken 4] .

2.4. Op 10 augustus 2022 heeft [eiser] bij [naam vof] melding gemaakt van een loszittend stuur bij een van de NIU-scooters van Cooper. Dit was de scooter met kenteken [kenteken 2] . Hierna is de stuurplaat van de scooter vervangen door [naam vof] en is de scooter weer door Cooper in gebruik genomen.

2.5. Op 27 januari 2023 reed [eiser] op deze scooter met kenteken [kenteken 2] en heeft een ongeval plaatsgevonden, waarbij een onderdeel van de scooter in navolging van partijen hierna steeds aangeduid als de stuurpen is afgebroken. In het proces-verbaal dat de politie van het ongeval heeft opgemaakt is over de toedracht het volgende vermeld:

Toedracht

SO [slachtoffer, [eiser] , rb] reed op de [straat 1] en kwam uit de richting van de [straat 2] en ging in de richting van de [straat 3] .

SO reed op een scooter voorzien van kenteken: [kenteken 2] . Tijdens het passeren van een drempel voelde het SO iets knappen in het stuurwiel van zijn scooter.

Hierdoor kon het SO niet meer remmen en daardoor is de scooter onbestuurbaar geraakt.

Aan de linkerkant van de weg stonden twee personenautos geparkeerd, een Toyota met kenteken: [kenteken 5] en een Opel met kenteken: [kenteken 6] SO is tegen de zijkant van de Toyota gereden en vervolgens tegen de achterzijde van de Opel.

Voertuig van het SO is 11 meter doorgeschoven tegen een geparkeerde scooter met kenteken: [kenteken 7] aan, deze scooter is vervolgens ook omgevallen.

[eiser] heeft bij het ongeval zijn ribben en been gebroken en een kruisband van zijn knie gescheurd. [eiser] heeft in het najaar van 2023 een operatie ondergaan met een kruisbandreconstructie en hij volgt sindsdien een revalidatietraject.

- 2.6. [eiser] heeft PEM op 9 maart 2023 aansprakelijk gesteld voor zijn schade. PEM heeft de aansprakelijkheid niet erkend.
- 2.7. De aansprakelijkheidsverzekeraar van PEM is Ergo Versicherung AG (hierna: Ergo). Ergo heeft de heer W.S. van der Liet (hierna: Van der Liet) van het bureau McLarens B.V. ingeschakeld als schade-expert.
- 2.8. De stuurpen van de scooter waarmee het ongeval heeft plaatsgevonden is de linker stuurpen van het plaatje:



- 2.9. Van der Liet heeft de stuurpen van de scooter waarmee het ongeval heeft plaatsgevonden (de scooter met kenteken [kenteken 2]) op 30 maart 2023 veiliggesteld en laten onderzoeken door de heer R. Mooij (hierna: Mooij) van expertisebureau EMHA B.V. (hierna: EMHA). EMHA heeft ook de stuurpen van de scooter met kenteken [kenteken 4] onderzocht. EMHA heeft op 19 april 2023 aan PEM een rapport uitgebracht. Op verzoek van PEM (en na overleg van partijen in januari 2024) heeft EMHA ook de stuurpen van de scooter met kenteken [kenteken 4] en enkele nieuwe ongebruikte stuurpen onderzocht. Hierop heeft EMHA het rapport op 25 juni 2024 aangevuld.
- 2.10. Het rapport van EMHA bevat onder meer de volgende inhoud, waarbij de stuurpen van scooter met kenteken [kenteken 2] wordt aangeduid als the failed part en de stuurpen van de scooter met kenteken [kenteken 4] als ook de nieuwe, ongebruikte stuurpen als the new part worden aangeduid:

3 Microstructural examination

A section over both fractures of the new part was prepared for microstructural examination. A similar section was made of failed part.

New part

The material of both the plate and the pipe consisted of steel with a mainly ferritic microstructure.

There were little particulars in the material of the pipe. The structure was homogenous and relatively fine-grained and apart from a distinct heat affected zone in the area of welding [lassen, rb], no particulars were observed.

In the plate, some overheating had occurred during welding, leading to a slight coarsening of the microstructure (photo 8). In the area of the extrusion, some coarsening of the material had occurred. Also, a very distinct plastic deformation of the microstructure was visible (photo 9). Significant defects were not observed.

Failed part

Here, too, the base material of the extruded pipe consisted of fine-grained homogeneous ferrite (photo 10). The weld did not show indications of overheating. A normal heat affected zone was present with some (minor) coarsening in the plate material (photo 11).

In the extruded area however, the material exhibited serious coarsening of the microstructure (photo 12). Towards the fracture face, where the degree of deformation was largest, there was also a significant plastic deformation (photo 13).

5 Discussion

Due to the used forming process, a sharp radius exists in the foundation plate of the part. This forming is performed after heating of the part and in these areas (on both sides of the steering plate) fatigue initiation occurred. In this area, there is not only a sharp radius, but also significant changes in microstructure are present in these regions. In the areas of the extrusion, there is a considerable and negative effect of excessive heat input, causing recrystallisation of the structure. Estimated temperature for this to occur are >800 degrees C.

The difference in microstructure between the examined broken plate and a new plate suggest that the heating occurs by hand, for instance using a flame torch, and not by some form of automated process. As a result, differences in microstructure occur when comparing, in our case, a new part with the broken part. It shows there may be a large variation in quality of the final product.

Exposing steel to excessive temperature may embrittle and soften the steel and may also cause residual shrinking stresses in the material. all will contribute to lowering the resistance to fatigue. It is in the location of the sharp inner radius of the formed plate that fatigue initiates. The position of the cracks, diametrically opposite to each other, suggest they result from steering forces, or forces exerted on the steer by the user. It cannot be established if the fatigue is the result of excessive forces on the steer or if it is related to normal handling. However, it can be stated that the deformation and microstructural changes have had a negative effect.

6 Conclusion

The steering plate of the Nui scooter failed as a result of fatigue resulting from cyclic bending. Fatigue initiated on two sides of the steering plate, and diametrically opposite to each other. It is assumed the bad responsible for the fatigue is related to steering. The sharp radius resulting from forming (extrusion) of the hole in the plate and the microstructural changes related from both forming and excessive heat input significantly weakened the construction.

2.11. Vervolgens is de stuurpen van de scooter waarmee [eiser] het ongeval had ter beschikking gesteld aan [eiser] . Hij heeft de heer M. van der Laars (hierna: Van der Laars), senior consultant failure analysis bij Element Materials Technology (hierna: Element), gevraagd deze te onderzoeken. Van der Laars heeft ook (na overleg van partijen) de stuurpen van de scooter met kenteken [kenteken 3] onderzocht. Van der Laars heeft zijn definitieve onderzoeksrapport uitgebracht op 22 februari 2024, met onder meer de volgende inhoud:

4 Samenvattende discussie

De onderdelen uit de stuurpenconstructie van de scooter type "NIU NQi Lite" waren vervaardigd uit een ferritisch koolstofstaal. De onderdelen bestonden uit een stuk buis en een stalen plaatje die met een las aan elkaar verbonden waren. Centraal in het stalen plaatje was ten behoeve van de constructie het materiaal onder een hoek vervormd.

De schade in de vorm van een breuk en een scheur had zich in onderzochte onderdelen voorgedaan in de vervormde hoek van het stalen plaatje. Scheurinitiatie was te herleiden naar precies het hoekpunt. De hoek was hier ongeveer 90 graden. De breuk was opgetreden zonder significante plastische vervorming en een aantal semi-concentrische rustlijnen waren waarneembaar in het breukvlak. Het breukpatroon wijst op vermoeiing als schademechanisme. Tijdens het onderzoek met behulp van rasterelektronenmicroscopie is vermoeiing bevestigd door de aanwezigheid van striaties. Striatielijnen vormen in het breukvlak als gevolg van een wisselende belasting. Eén enkele striatielijne komt overeen met de scheurgroei door één enkele belastingswissel op het materiaal.

Bij een constante uitgeoefende mechanische belasting zal een materiaal pas gaan vervormen, wanneer de mechanische spanning (eventueel lokaal) boven de vloeigrens uit komt. Taaie breuk, d.w.z. breuk met deformatie, treedt pas op wanneer deze spanningen hoger worden dan de treksterkte van het materiaal (overbelasting).

Als er sprake is van vermoeiing als faalmechanisme treedt [een] breuk op als gevolg van wisselende mechanische spanningen, met een maximaal spanningsniveau dat aanmerkelijk lager ligt dan de vloeigrens van het materiaal. Voorwaarden voor het optreden van vermoeiing zijn dat het materiaal gevoelig moet zijn voor vermoeiing, dat er sprake is van wisselende mechanische belastingen, en dat de bij deze wisselende belasting optredende spanningen lokaal voldoende hoog zijn. Dit betekent dat vermoeiingsscheuren pas kunnen ontstaan als er een drempelwaarde in de nominale spanningen (de vermoeiingsgrens voor het betreffende detail) wordt overschreden.

Vermoeiingsscheuren initiëren daarom normaliter bij posities waar een kervende werking aanwezig is (bv dikte en diameter overgangen, boringen, groeven, materiaalovergangen zoals lassen, en defecten), daar waar de lokale spanningen beduidend hoger zijn dan de nominale spanningen. Vermoeiingsscheuren ontstaan zodoende veelal aan het oppervlak van het materiaal. Na initiatie groeien vermoeiingsscheuren in eerste instantie vrijwel zonder materiaaldeformatie uit, de scheuren zijn dan ook vaak lastig visueel waar te nemen. Na substantiële scheurgroei wordt de dragende doorsnede van het materiaal beduidend kleiner, waardoor de trekspanningen toenemen. Hierdoor treedt uiteindelijk een taaie of brosse restbreuk op.

In dit geval is de vermoeiing geïnitieerd op een hoek in een vervormd stalen plaatje. Deze hoek is precies een punt van overgang in de constructie waar een spanningsconcentratie ontstaat, daar waar de lokale spanningen beduidend hoger zijn dan de nominale spanningen. Dit maakt dit punt in de constructie

specifiek gevoelig voor het ontstaan van vermoeiing. In een constructie die onderhevig is aan wisselende (dynamische) belasting dient in het ontwerp altijd rekening gehouden te worden met vermoeiing en dienen scherpe hoeken en overgangen dus voorkomen te worden.

Ten opzichte van het totale breukvlak was het gebied van restbreuk relatief klein. Hieruit wordt geconcludeerd dat de nominale wisselende belasting op het onderdeel laag was. Het vlakke karakter van het breukvlak geeft aan dat hoge piekbelastingen geen grote rol hebben gespeeld, aangezien deze onregelmatige gebieden met plastische deformatie veroorzaakt zouden hebben. De belastingen die hebben geleid tot de vermoeiingsbreuk zijn daarmee veroorzaakt door een normaal gebruik van de scooter. Er is in dit geval derhalve sprake van een ongunstig ontwerp.

5 Conclusies

De breuk en de scheur in de stuurpenonderdelen is ontstaan door vermoeiing.

De wisselende belasting benodigd voor vermoeiing was relatief laag en werd veroorzaakt door normaal gebruik van de scooter.

De vermoeiing van het materiaal is ontstaan op een punt van spanningsconcentratie, een scherpe overgang in het onderdeel. In de uitvoering van het stuurpenonderdeel is onvoldoende rekening gehouden met het voorkomen van deze spanningsconcentratie.

2.12. NIU heeft in augustus 2023 naar aanleiding van een door [eiser] ingediende klacht, die terecht kwam bij de Inspectie voor de Leefomgeving & Transport een *design optimization* voor de stuurpen van de onderhavige scooter doorgevoerd. NIU heeft daarbij vermeld:

Overseas NQi Lite models should be immediately switched to the new state T-plate and the old state T-plate is scrapped.

2.13. Van der Laars van Element heeft, na kennisneming van het rapport van EMHA, op 22 augustus 2024 onder meer als volgt aan de advocaat van [eiser] bericht:

4. () Het is niet typerend voor vermoeiing dat een scheurtje ontstaat als gevolg van een plaatselijke overbelasting van het materiaal als gevolg van een aanrijding of ander incident. Typerend voor vermoeiing is dat een scheur kan ontstaan bij een wisselende belasting waarbij de nominale belasting ver onder vloegrens (de sterkte waar het materiaal blijvend begint te vervormen) ligt. Er is dus juist geen incident nodig. Een component wordt hiervoor gevoeliger wanneer er scherpe overgangen in het product aanwezig zijn. In het geval van het stuurcomponent is er een zeer scherpe hoek aanwezig en dit punt is ideaal voor initiatie van vermoeiing. () Dat nieuwe stuurpennen geen (beginnende) scheurvorming tonen is logisch. Nieuwe onderdelen zijn nog niet wisselend belast, dus zijn hier geen scheuren aangetroffen. Het beoordelen van deze nieuwe onderdelen was in het geheel niet relevant in relatie tot het al vastgestelde faalmechanisme, dit wordt ook onderkent in de rapportage van EMHA.

5. Ongevallen of incidenten zijn geenszins een vereiste. Door het zwakke punt in de vorm van de scherpe hoek is normaal gebruik (EMHA spreekt van relatie met sturen) ruimschoots voldoende om scheurinitiatie bewerkstelligen. Op het breukvlak zijn geen aanwijzingen aangetroffen die wijzen op

scheurinitiatie als gevolg van een incident, in dat geval had dit in het rapport opgenomen zijn geweest.

3 Het verzoek en het verweer

3.1. [eiser] verzoekt de rechtbank bij wijze van deelgeschil op grond van artikel 1019w van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering (Rv):

I. te verklaren voor recht dat de door hem op 27 januari 2023 bestuurde scooter van het merk NIU, type NQi Lite, gebrekkig was;

II. te verklaren voor recht dat PEM aansprakelijk is voor de materiële en immateriële schade die [eiser] heeft geleden en nog zal lijden als gevolg van het hem op 27 januari 2023 overkomen ongeval, vermeerderd met wettelijke rente;

III. PEM te gebieden passende recall-maatregelen te nemen dan wel een adequate waarschuwing uit te brengen omtrent potentiële gebreken aan de stuurpen en het daaruit voortvloeiende gevaar, met het advies om de stuurpen van de NIU-bromscooter te laten controleren en/of vervangen;

IV. de kosten ex artikel 1019aa Rv te begroten volgens opgave van [eiser] en PEM te veroordelen in de kosten van dit geding, waaronder advocaatkosten en het griffierecht;

V. dan wel een andere beslissing te nemen die de rechtbank in goede justitie redelijk acht.

3.2. [eiser] legt - kort weergegeven - aan zijn verzoek het volgende ten grondslag. Bij het ongeval op 27 januari 2023 is de stuurpen van de NIU-scooter waarop hij reed spontaan afgebroken. Hieruit volgt reeds dat sprake was van een gebrekkige stuurpen. Er is in ieder geval één ander voorval bekend met een afbrekend stuur, uit 2018. Daarnaast zijn bij meerdere andere stuurpen vergelijkbare breuken en/of scheuren opgetreden. Bovendien is uit zowel het onderzoek door Element als het onderzoek door EMHA gebleken dat er een constructiefout zit in de stuurpen van de scooter. Door deze constructiefout is metaalmoeheid opgetreden door trillingen die plaatsvinden bij normaal gebruik, wat ertoe heeft geleid dat de stuurpen is afgebroken. Met deze deskundigenrapporten is het bewijs geleverd dat de stuurpen gebrekkig was. [eiser] heeft als gevolg van het ongeval op 27 januari 2023 een gescheurde kruisband opgelopen, twee breuken in zijn been en twee gebroken ribben. PEM is aansprakelijk voor de schade van [eiser]. Importeur PEM moet namelijk als producent van de NIU-scooters van het type NQi Lite worden aangemerkt. Als producent is PEM op grond van artikel 6:185 BW aansprakelijk voor schade die is veroorzaakt door een gebrek in haar product. Subsidiar doet [eiser] een beroep op artikel 6:162 BW. PEM valt als producent te verwijten dat zij een gebrekkige stuurpen in het verkeer heeft gebracht. Zij had het risico op afbreken moeten ontdekken en voorkomen. Meer subsidiar heeft PEM onrechtmatig gehandeld door na te laten onderzoek te doen en niet over te gaan tot een recall, nadat in augustus en september 2022 door [eiser] bij [naam vof] melding was gemaakt van een loszittend stuur.

3.3. PEM concludeert tot afwijzing van het verzoek. Zij voert daartoe - kort weergegeven - het volgende aan. Het verzoek van [eiser] leent zich niet voor behandeling in deelgeschil. Tussen partijen hebben geen onderhandelingen plaatsgevonden en [eiser] heeft ondanks verzoeken daartoe geen inzicht gegeven in zijn schade. Daarmee bestaat thans geen aanleiding om in gesprek te gaan over een eventuele minnelijke regeling. PEM is er daarnaast mee bekend dat een deel van de schade van [eiser] is vergoed door een WAM-verzekeraar, maar ondanks navraag is niet bekend gemaakt welke schade is vergoed. Ook legt [eiser] in feite het hele geschil voor en niet slechts een deel daarvan. De toedracht van het ongeval is onbekend. Onduidelijk is waardoor [eiser] ten val is gekomen en waardoor de stuurplaat is afgebroken. Het ligt voor de hand dat dit door een botsing is gebeurd. Wereldwijd rijden er ruim een miljoen NIU-scooters rond van het type NQi. Zowel bij PEM als bij NIU zijn geen voorvallen bekend met spontaan afgebroken stuurpen. Het is aannemelijk dat de schade is ontstaan door onvoorzichtig gebruik door [eiser] /Cooper van de scooter. PEM betwist aldus dat sprake was van een gebrek aan de scooter dat schade heeft veroorzaakt, dat reeds bestond op het tijdstip

waarop deze in het verkeer is gebracht. De rapporten van de deskundigen zijn niet eenduidig. Als de rechtbank van oordeel is dat niet reeds op basis van de beschikbare stukken kan worden vastgesteld dat sprake is geweest van een gebrekkige stuurpen, maakt ook dit dat het verzoek zich niet leent voor behandeling in deelgeschil. In dat geval is immers nadere bewijslevering noodzakelijk.

Het verzoek met betrekking tot de recall-maatregelen gaat het bereik van de deelgeschilprocedure te buiten. Bovendien kan PEM niet worden verplicht recall-maatregelen te nemen, aangezien alleen de fabrikant dat kan doen.

3.4. Op de nadere stellingen van partijen wordt, voor zover nodig, onder de beoordeling ingegaan.

4 De beoordeling

4.1. In de eerste plaats moet worden beoordeeld of het verzoek zich leent voor behandeling in een deelgeschilprocedure als bedoeld in artikel 1019w-1019cc Rv.

4.2. Het doel van de deelgeschilprocedure is de vereenvoudiging en versnelling van de buitengerechtelijke afhandeling van letsel- en overlijdensschade. De deelgeschilprocedure biedt betrokkenen bij een geschil over letsel- en overlijdensschade de mogelijkheid in de buitengerechtelijke onderhandelingsfase de rechter in te schakelen. Zij krijgen daarmee een extra instrument in handen om een impasse in het onderhandelingsproces te doorbreken.

4.3. Gezien de ratio van de deelgeschilprocedure, moet de rechtbank toetsen of de verzochte beslissing voldoende kan bijdragen aan de totstandkoming van een vaststellingsovereenkomst. De investering in tijd, geld en moeite moeten worden afgewogen tegen het belang van de vordering en de bijdrage die een beslissing aan de totstandkoming van een minnelijke regeling kan leveren.

4.4. De rechtbank is van oordeel dat het verzoek van [eiser] tot het vaststellen van aansprakelijkheid zich leent voor behandeling in deelgeschil. Onduidelijkheden over de toedracht van het ongeval of de letselschade van [eiser] staan hier in ieder geval niet aan in de weg. Het geschil van partijen spitst zich toe op de vraag of het afbreken van de stuurpen een gevolg is van een gebrek in de stuurpen. Niet in geschil is dát de stuurpen is afgebroken en dat [eiser] daardoor tegen een auto en scooters is geklapt en letselschade heeft opgelopen (zie 2.5).

4.5. PEM heeft aangevoerd dat uitgangspunt voor de behandeling in deelgeschil is dat de betrokken partijen in onderhandeling zijn, maar dat er in dit geval nog geen sprake is van een begin van onderhandelingen tussen partijen. Uit het dossier blijkt echter dat de discussie tussen partijen is blijven hangen op de aansprakelijkheid. Een deelgeschil is ook in een dergelijk geval geschikt. Uit niets blijkt dat PEM de mogelijkheid van een vaststellingsovereenkomst zonder erkenning van aansprakelijkheid heeft willen overwegen.

4.6. PEM heeft nog aangevoerd (i) dat zij uit het verzoekschrift en de proceshouding van [eiser] afleidt dat het hem in deze procedure te doen is om een terugroepverplichting (recall) en niet zozeer om een vaststellingsovereenkomst met betrekking tot de afhandeling van zijn letselschade, (ii) dat de WAM-verzekeraar van de scooter de schade al (deels) zou hebben vergoed en (iii) dat PEM in deelgeschil niet de mogelijkheid heeft om NIU in vrijwaring te roepen. Wat hier ook van zij, dit alles staat niet aan behandeling van het verzoek tot vaststelling van aansprakelijkheid in de weg. Zoals uit hetgeen hierna wordt overwogen blijkt, is voor de beoordeling van de aansprakelijkheid van PEM geen nadere bewijslevering nodig.

4.7. Het siert PEM niet dat zij zo een groot punt heeft gemaakt van de vraag of het verzoek van [eiser] tot vaststelling van aansprakelijkheid zich wel leent voor behandeling in deelgeschil, terwijl zij al sinds april 2023 blijkt te beschikken over een zoals hierna vanaf 4.13 zal worden toegelicht cruciaal rapport

van de door ingeschakelde deskundige en zij dat rapport pas ruim een jaar later, minder dan een week voor de mondelinge behandeling, met [eiser] heeft gedeeld. Hetzelfde geldt voor de informatie over de *design optimization* van NIU van augustus 2023.

4.8. Anders dan ten aanzien van het verzoek tot vaststelling van aansprakelijkheid, is de rechtbank van oordeel dat het verzoek van [eiser] om PEM te veroordelen om passende recallmaatregelen te nemen danwel een adequate waarschuwing uit te brengen voor de potentiële gebreken aan de stuurpen en het daaruit voortvloeiende gevaar, zich niet leent voor behandeling in deelgeschil. Namens [eiser] is toegelicht dat het verzoek om terugroepmaatregelen moet worden gezien als een stukje schadevergoeding in natura. Al gaat het [eiser] hoofdzakelijk om de vaststelling van aansprakelijkheid van PEM, [eiser] wil ook voorkomen dat anderen hetzelfde als hem overkomt.

De deelgeschilprocedure is bedoeld voor die gevallen waarin een specifiek twistpunt in de weg staat aan het bereiken van een buitengerechtelijke oplossing en een rechter op dat punt kan beslissen zonder nadere uitvoerige bewijslevering. In dit geval staat vast dat partijen ten tijde van het indienen van het verzoekschrift geen contact hebben gehad over het al dan niet treffen van recallmaatregelen of het uitbrengen van een adequate waarschuwing en dat er op dit punt dus ook geen geschil bestond. Verder zal naar inschatting van de rechtbank een beslissing op dit onderdeel van het verzoek onvoldoende kunnen bijdragen aan de totstandkoming van een vaststellingsovereenkomst. Het recall-verzoek van [eiser] wordt dan ook afgewezen (artikel 1019z Rv). De rechtbank komt dan ook niet toe aan bespreking van alle inhoudelijke verweren van PEM in dit verband.

Gebrekkige stuurpen?

4.9. Importeur PEM is als producent van de NIU NQ1 Lite scooters aan te merken. Dit is tussen partijen ook niet in geschil. PEM is als producent op grond van artikel 6:185 BW aansprakelijk voor eventuele schade veroorzaakt door een gebrek in zijn product.

4.10. Een product is volgens artikel 6:186 BW gebrekkig indien het niet de veiligheid biedt die men daarvan mag verwachten, alle omstandigheden n aanmerking genomen. Daarbij wordt uitgegaan van normaal gebruik van het product (de scooter). Ingevolge artikel 6:188 BW is het aan [eiser] om de schade, het gebrek en het oorzakelijk verband tussen het gebrek en de schade te stellen en, voor zover nodig, te bewijzen.

4.11. Tussen partijen staat vast dat [eiser] letsel heeft opgelopen als gevolg van het ongeval en dat hij schade heeft geleden. Ook staat vast dat er een oorzakelijk verband is tussen het afbreken van het stuur en deze schade.

4.12. Het geschil spitst zich toe op het antwoord op de vraag of het stuur van de scooter waarop [eiser] reed, gebrekkig was, meer specifiek of de stuurpen gebrekkig was.

4.13. De rechtbank leidt evenals [eiser] uit zowel het rapport van Element als het rapport van EMHA af dat de breuk in de stuurpen werd veroorzaakt door een ontwerpfout, die resulteerde in een uitscheurende vermoeiingsbreuk als gevolg van normaal gebruik. Deze breuk deed zich voor precies op het punt waar een scherpe overgang in het onderdeel zit en waardoor een scherpe hoek is ontstaan. Zo schrijft EMHA over de stuurpen die zij naast de gebroken stuurpen onderzocht: "*in the area of the extrusion a very distinct plastic deformation of the microstructure was visible*" en over de gebroken stuurpen: "*towards the fracture face, where the degree of deformation was largest, there was also a significant plastic deformation*". Beide deskundigen hebben gerapporteerd dat de materiaalverandering komt door het vormingsproces tijdens de fabricage. De stuurpen is afgebroken door metaalmoeheid, veroorzaakt door een constructiefout die leidde tot haarscheurtjes, corrosie en de uiteindelijke breuk.

4.14. Uit de rapporten blijkt dat geen sprake was van een plotselinge grote breuk, maar van uitbreiding van haarscheurtjes door metaalmoeheid, versterkt door corrosie in de ontstane haarscheuren. Er was dus, anders dan PEM (via Van der Liet) stelt, geen incident (ongeval) nodig om de vermoeiingsscheur

te initiëren. De scherpe hoek als gevolg van de vervorming tijdens het productieproces in combinatie met normaal gebruik van de scooter is al voldoende. EMHA schrijft dat dat het gaat om "*cyclic bending*" en "*steering*", dus om repeterende buigende bewegingen. Als de breuk zou komen door een ongeval zou men een ander beeld van het breukvlak zien.

4.15. [eiser] heeft op een verschil tussen de rapporten van EHMA en Element gewezen: EHMA verwacht dat de microscopische deformatie op de locatie van de scherpe rand tijdens het fabricageproces is ontstaan door buiging en hitte, terwijl Element concludeert dat de deformatie komt door koude buiging. Koude buiging kan, net als hitte-inbreng, tot microscopische vervorming leiden. De rechtbank deelt de visie van [eiser] dat dit verschil voor de uiteindelijke conclusies van de deskundigen niet relevant is. Bij de scherpe overgang is het materiaal verzwakt. Of dit komt door hitte of koude buiging maakt niet uit.

NIU heeft kennelijk aan PEM meegedeeld dat er tijdens het productieproces geen sprake is geweest van hitte-inbreng. Daaraan heeft PEM de conclusie verbonden dat er dan wel hitte-inbreng moet zijn geweest ná het productieproces. Daarvoor biedt het rapport van EMHA echter geen aanknopingspunt, want zij heeft gerapporteerd: "*Due to the used forming process, a sharp radius exists in the foundation plate of the part. This forming is performed after heating of the part and in these areas fatigue initiation occurred.*". Daarbij heeft EMHA ook enkele nieuwe, ongebruikte stuurpennen onderzocht en ook daar trof zij (anders dan PEM in de akte na mondelinge behandeling vermeldt) vervorming van het materiaal aan in de scherpe hoek. Het is logisch dat de nieuwe, ongebruikte stuurpennen geen (beginnende) scheurvorming tonen, omdat deze nog niet wisselend zijn belast. Blijkens dezelfde akte van PEM heeft EMHA (in de persoon van Mooij) haar bevindingen gehandhaafd. Dat geldt dus ook voor de conclusie over "*the negative effects*" van "*the significant changes in microstructure*" die zijn ontstaan tijdens het vormingsproces en dat "*the fatigue resulted from cyclic bending*".

4.16. Anders dan PEM heeft betoogd, laat het rapport van EMHA de door PEM zelf ingeschakelde deskundige niet voldoende ruimte voor twijfel dat de stuurpen van de scooter waarmee [eiser] ten val kwam als gevolg van een productiefout gebrek is.

4.17. De conclusie is dan ook dat de stuurpen is afgebroken door metaalmoetheid die optreedt bij normaal gebruik van de scooter. Dit levert een gebrek op in de zin van artikel 6:186 BW waarvoor PEM op grond van artikel 6:185 BW aansprakelijk is.

4.18. [eiser] heeft (via het aanvullend bericht van Van der Laars van Element van

22 augustus 2024) toegelicht dat de *design optimization* van NIU een typische maatregel is om gevoeligheid voor vermoeiing te verkleinen en dat dit een erkenning van de zwakte van het initiële ontwerp bevat. PEM heeft dit weersproken. De stellingen hierover over en weer kunnen onbesproken blijven omdat het gebrek reeds op grond van de besproken deskundigenrapport kon worden vastgesteld.

4.19. Het is aan PEM om te bewijzen dat het gebrek niet bestond ten tijde van het in het verkeer brengen van de scooter. Dit bewijs is niet geleverd en PEM heeft geen relevante stellingen ingenomen die een bewijsopdracht rechtvaardigen.

4.20. Bij deze stand van zaken heeft PEM onvoldoende aanknopingspunten verschaft voor het oordeel dat, gegeven het gebrek in de stuurpen, [eiser] zelf ook een relevante causale bijdrage aan het ontstaan van het ongeval heeft gehad. Het subsidiaire standpunt van PEM dat haar aansprakelijkheid moet worden opgeheven of verminderd als gevolg van eigen handelen of een eigen aandeel van [eiser] in het ontstaan van het ongeval, wordt dan ook verworpen.

Kosten van het deelgeschil

4.21. De rechtbank dient op grond van artikel 1019aa lid 1 Rv de kosten van de procedure te begroten en daarbij de redelijke kosten als bedoeld in artikel 6:96 lid 2 BW in aanmerking te nemen, ook indien

een verzoek niet wordt toegewezen. Bij de begroting van de kosten dient de rechtbank de dubbele redelijkheidstoets te hanteren: zowel het invoeren van de rechtsbijstand als de daarvoor gemaakte kosten moeten redelijk zijn. Dit betekent dat indien een deelgeschilprocedure onnodig of onterecht is ingesteld, de kosten daarvan niet voor vergoeding in aanmerking komen. Voor de begroting van de kosten komen in beginsel alleen de kosten in aanmerking die direct verband houden met de gevoerde deelgeschilprocedure. Dat wil zeggen de werkzaamheden vanaf het opmaken van het verzoekschrift tot en met de mondelinge behandeling. Ook kunnen enkele voorwerkzaamheden, zoals bespreking met de cliënt en dergelijke, worden begroot.

4.22. Uit het verzoekschrift blijkt niet van een concreet bedrag aan advocaatkosten waarvan [eiser] betaling verzoekt, en er was geen urenspecificatie bijgevoegd. Ten behoeve van de mondelinge behandeling is wel een gedetailleerde urenspecificatie overgelegd ("bijlage 14, totale tijdsbesteding"), die betrekking heeft op de periode van mei 2024 tot en met augustus 2024. Deze sluit op een bedrag van in totaal 16.952,88 aan de aan de deelgeschilprocedure bestede kosten, inclusief griffierecht en btw. In de akte na de mondelinge behandeling is toegelicht dat aan het opstellen van die akte nog vier uur is besteed. Het uurtarief van mr. Nijman-Weninger is 313 en van mr. Minderhout-Soares 289, exclusief btw.

4.23. De rechtbank acht het door de advocaten gehanteerde uurtarief (anders dan PEM) redelijk, afgezet tegen de mate van hun specialisatie. Uit de urenspecificatie leidt de rechtbank af dat (anders dan PEM veronderstelt) geen dubbele kosten voor het bijwonen van de mondelinge behandeling in rekening zijn gebracht. De rechtbank constateert wel dat de gedeclareerde tijd voor de aan de rechtbank gestuurde brieven van 12 juni 2024 en 21 juni 2024 niet in verhouding staat tot de inhoud van de desbetreffende (korte) brieven. Verder constateert de rechtbank dat ten behoeve van de bestudering van het verzoekschrift en het voorbereiden van de spreekantekeningen voor de mondelinge behandeling 10,6 uur in rekening is gebracht voor werkzaamheden van mr. Minderhout-Soares en 18,8 uur voor mr. Nijman-Weninger, in totaal dus bijna 30 uur. Dat acht de rechtbank bovenmatig, gelet op het specialistentarief van beide advocaten, ook al betreft deze zaak complexe materie en moesten de advocaten door PEM op het laatst ter beschikking gestelde rapporten bestuderen. Nu (zoals wordt aangenomen, abusievelijk) geen urenspecificatie is overgelegd voor werkzaamheden in het kader van deze procedure verricht vóór mei 2024, en daarmee ook niet voor het opstellen van het verzoekschrift en het in dat verband verrichte onderzoek, zal de rechtbank niet tot matiging overgaan en de kosten van [eiser] voor dit deelgeschil begrooten op het bedrag dat uit de kostenopgave volgt. Het totale bedrag is 16.952,88 +
(4 x 313 exclusief btw =) 1.514,92 = 18.467,80 inclusief btw. Dit bedrag doorstaat in dit geval ook de dubbele redelijkheidstoets. PEM zal worden veroordeeld tot betaling van dit bedrag aan [eiser], nu aansprakelijkheid van PEM is vastgesteld.

5 De beslissing

De rechtbank

- 5.1. verklaart voor recht dat de door [eiser] op 27 januari 2023 bestuurder NIU NQi Lite bromscooter gebrekkig was;
- 5.2. verklaart voor recht dat PEM aansprakelijk is voor de materiële en immateriële schade die [eiser] heeft geleden en nog zal lijden als gevolg van het hem op 27 januari 2023 overkomen ongeval, vermeerderd met wettelijke rente;
- 5.3. begroot de kosten van dit verzoek op 18.467,80 inclusief btw, en veroordeelt PEM tot betaling van dit bedrag aan [eiser] ;
- 5.4. verklaart deze kostenveroordeling uitvoerbaar bij voorraad;
- 5.5. wijst het meer of anders gevorderde af.

Deze beschikking is gegeven door mr. J.W. Bockwinkel, rechter, en in het openbaar uitgesproken op 23 januari 2025.