

EUR Research Information Portal

Vergoeding van schade in het verkeer op basis van de WA-verzekering. Een voldoende waarborg?

Publication status and date:

Published: 03/05/2024

Document Version

Publisher's PDF, also known as Version of record

Document License/Available under:

Article 25fa Dutch Copyright Act

Citation for the published version (APA):

van Tiggele-van der Velde, N. (2024). Vergoeding van schade in het verkeer op basis van de WA-verzekering. Een voldoende waarborg? *Caribisch Juristenblad*, 13(1), 16-37. Article 2024 (13) 1.
https://www.boomportaal.nl/tijdschrift/CJB/CJB_2211-3266_2024_013_001_002

[Link to publication on the EUR Research Information Portal](#)

Terms and Conditions of Use

Except as permitted by the applicable copyright law, you may not reproduce or make this material available to any third party without the prior written permission from the copyright holder(s). Copyright law allows the following uses of this material without prior permission:

- you may download, save and print a copy of this material for your personal use only;
- you may share the EUR portal link to this material.

In case the material is published with an open access license (e.g. a Creative Commons (CC) license), other uses may be allowed. Please check the terms and conditions of the specific license.

Take-down policy

If you believe that this material infringes your copyright and/or any other intellectual property rights, you may request its removal by contacting us at the following email address: openaccess.library@eur.nl. Please provide us with all the relevant information, including the reasons why you believe any of your rights have been infringed. In case of a legitimate complaint, we will make the material inaccessible and/or remove it from the website.

Vergoeding van schade in het verkeer op basis van de WA-verzekering. Een voldoende waarborg?

*Prof. dr. mr. N. van Tiggele-van der Velde**

1. Inleiding

Deelname aan het verkeer brengt risico's met zich mee die de aansprakelijke partij niet goed zelf kan dragen. Omdat dat zo is en vooral omdat van werkelijk effectieve bescherming van de benadeelde in het verkeer eerst sprake kan zijn indien de aansprakelijke partij ook in staat is de geleden schade te vergoeden, is de Landsverordening betreffende verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen (LAM) ingevoerd. In de LAM is bepaald dat 'de wettelijke aansprakelijkheid waartoe een motorrijtuig in het verkeer aanleiding kan geven, moet zijn gedekt door een verzekeringsovereenkomst'. Bescherming van de benadeelde staat daarmee voorop en zij is ook beoogd met de instelling van het Waarborgfonds Motorverkeer, als weergegeven in artikel 15 LAM.¹ Het Waarborgfonds is bestemd om in genoemde gevallen aan de benadeelden schade te vergoeden. Het Waarborgfonds vormt daarmee een vangnet voor onverzekerde schades en omdat nut en noodzaak wel voor zich spreken, verwondert het (in ieder geval mij) dat het Waarborgfonds, de wettelijke bepalingen ten spijt, op Curaçao nooit feitelijk is ingesteld. Er is geen Waarborgfonds en dat roept de vraag op of en in hoeverre daarmee feitelijk een (extra) risico bestaat voor de weggebruiker. In deze bijdrage zal ik op die vraag ingaan, alsook op de vraag of het verzekeringsrechtelijk vergoedingssysteem op basis van het aansprakelijkheidsrecht, zoals dat thans op Curaçao heeft te gelden, gegeven de eigenheden van het (ei)land, het meest passend is. Ik zal ingaan op de nadelen en risico's die aan het huidig systeem verbonden zijn, alsook op de vraag of die nadelen en risico's te verminderen of weg te werken zijn en, zo ja, wat daar voor nodig is. In mijn bespreking zal ik mede ingaan op het debat dat in Nederland in de literatuur (ten dele: op andere gronden) gevoerd wordt, te weten of de systematiek van vergoeding via het aansprakelijkheidsrecht moet worden vervangen door een

* Prof. dr. mr. N van Tiggele-van der Velde is hoogleraar Verzekeringsrecht aan de Erasmus Universiteit Rotterdam en buitengewoon hoogleraar aan de *University of Curaçao*. Zij is tevens raadsheer-plaatsvervanger bij het gerechtshof Arnhem-Leeuwarden. Voorliggende bijdrage is de uitwerking van de rede die zij op 19 september 2023 uitsprak ter aanvaarding van de leerstoel Verzekeringsrecht aan laatstgenoemde universiteit.

1 De LAM kent een derde beschermingsmechanisme, te weten het aan de benadeelde in art. 6 LAM toegekend eigen recht. Dit eigen recht zorgt er – kort gezegd – voor dat de rechtstreeks aangesproken verzekeraar zich tegenover de benadeelde niet mag beroepen op verweren die voortvloeien uit de overeenkomst. Rijden zonder rijbewijs kan bijvoorbeeld een uitsluiting zijn in de onderlinge verhouding tussen de verzekeraar en zijn verzekerde verzekeringnemer, maar de benadeelde lijdt daar niet onder. Hij heeft recht op uitkering van de schade, die de verzekeraar op zijn beurt eventueel op de verzekerde verzekeringnemer kan verhalen op grond van art. 10 lid 2 LAM.

geheel ander systeem. Ik verken daarmee of een vergoeding op basis van een verplichte, directe verkeersverzekering specifiek voor de situatie op Curaçao voordelen kent, zodanig dat een systeemwijziging overwogen dient te worden. Ik sluit af met een conclusie.

2. Het karakter van de verzekeringsovereenkomst geduid: de aansprakelijkheidsverzekering versus de directe verzekering

De in het kader van de LAM verplicht gestelde wettelijke aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen, de WA-verzekering, is de verzekeringsvorm waarbij de bezitter van het motorrijtuig zich verzekert tegen het risico dat een ander hem aansprakelijk stelt voor diens schade.² Verzekerd is daarmee niet de eigen schade van de verzekeringnemer.³ De verzekeringnemer hoeft ook geen vermogen te hebben om een aansprakelijkheidsverzekering te sluiten: hij verzekert zich, tegen betaling van premie, juist tegen het risico dat er een schuld aan zijn vermogen wordt toegevoegd. De voldoening van die schuld aan de benadeelde wordt door de aansprakelijkheidsverzekeraar overgenomen. Omdat het draait om vergoeding van schade die een derde partij lijdt, wordt de aansprakelijkheidsverzekering ook wel een *third party*-verzekering genoemd. Naast de (wettelijke verplichte) aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen die in deze bijdrage centraal staat, bestaan bijvoorbeeld ook aansprakelijkheidsverzekeringen voor particulieren (AVP), voor bedrijven (AVB) en voor bestuurders en commissarissen van vennootschappen (*Directors & Officers*, D&O).

De aansprakelijkheidsverzekering is daarmee een ander product dan de directe of *first party*-verzekering. Ook hier dekt de verzekeringnemer zich tegen betaling van premie in tegen risico's, maar dan voor zijn 'eigen' risico's. Voorbeelden zijn de opstalverzekering (in de volksmond de brandverzekering genoemd), maar ook de reis-, de arbeidsongeschiktheids-, de overlijdensrisico- en de ongevallenverzekering. In de hoek van de verkeersrisico's geldt de WA-casco- of *allrisk*-verzekering als voorbeeld van een directe verzekering: gedekt is de schade aan het voertuig zelf, los van de vraag wie voor de schade aansprakelijk is. Omdat onder de cascoverzekering de in het voertuig meegevoerde goederen en inzittenden niet meeverzekerd zijn, wordt in de markt de zogenoemde Persoonlijke Ongevallenverzekering voor Inzittenden, de POI-verzekering, aangeboden, dat specifiek dat *first party*-risico dekt.

Er bestaan dus, samengevat, twee verzekeringsvormen en om verkeersdeelnemers te beschermen is ervoor gekozen om in de verkeerssetting de verplichte aansprake-

- 2 De verplichting tot verzekering rust op de bezitter, tenzij het motorrijtuig in duurzaam gebruik is bij een houder; in dat geval rust de verplichting op grond van art. 2 lid 2 LAM op deze houder. Voor de leesbaarheid van mijn bijdrage spreek ik uitsluitend over de bezitter (wetende dat dit onder omstandigheden evenzeer de houder kan zijn).
- 3 In de praktijk is het mogelijk om de WA-verzekering uit te breiden met verzekeringsproducten waardoor wel de eigen schade onder de dekking valt. Te denken valt aan WA-plus of WA-casco-dekking en de POI-module; zie daarover nader bij de beschrijving van de directe verzekering in de volgende alinea van de hoofdtekst.

Prof. dr. mr. N. van Tiggele-van der Velde

lijkheidsverzekering in te voeren. Deelname aan het verkeer is uitsluitend toegestaan indien de wettelijke aansprakelijkheid van een motorrijtuig is gedekt door een verzekeringsovereenkomst. Omwille van de opbouw van mijn betoog, ga ik hierna op (het karakter van) de aansprakelijkheidsverzekering, zoals deze in het verkeer heeft te gelden, nader in.

3. De aansprakelijkheidsverzekering in het verkeer nader in kaart gebracht

Het aansprakelijkheidsrecht werkt aldus, dat als aansprakelijkheid wordt aangenomen, dat de schade van de benadeelde dan vergoed dient te worden. Hoewel de wet dat niet met zoveel woorden aangeeft, is het aan de aansprakelijke partij om de benadeelde jegens wie aansprakelijkheid bestaat, terug te brengen in de situatie waarin hij zonder de gebeurtenis waarop de aansprakelijkheid berust zou hebben verkeerd. Of om die situatie ten minste zo goed mogelijk te benaderen via een financiële vergoeding.⁴ Dat terugbrengen in de situatie alsof geen voorval had plaatsgevonden geschiedt op een door de wet gereguleerde manier, namelijk langs de weg van afdeling 6.1.10 van het Burgerlijk Wetboek, waarin de ‘Wettelijke verplichtingen tot schadevergoeding’ zijn opgenomen. Uitgegaan wordt daarmee – kort weergegeven – van een volledige, concreet begrote schadevergoeding, waarbij rekening gehouden wordt met vragen als toerekenbaarheid van de schade en (eventuele) eigen schuld van het slachtoffer. Het systeem laat ruimte voor aanspraken door derden⁵ en vergoeding van de kosten, verbonden aan de vaststelling van aansprakelijkheid en buitengerechtelijke kosten.⁶

Het is deze ‘wettelijke aansprakelijkheid’ die ingevolge artikel 2 LAM *moet zijn gedekt* door een verzekeringsovereenkomst. Die verplichting is een groot goed: de verkeersdader wil verzekerd zijn omdat de schade die door hem aan een ander kan zijn of worden toegebracht anders door hemzelf vergoed moet worden. Het verkeersslachtoffer op zijn beurt wil dat de dader verzekerd is, want wie zegt dat de verkeersdader zijn schade anders kan vergoeden? Er is een spannende wisselwerking tussen de twee losse, zelfstandige beoordelingsvraagstukken ‘aansprakelijk-

4 Zie HR 5 december 2008, ECLI:NL:HR:2008:BE9998, NJ 2009/387 (*Stichting Ziekenhuis Rijnstate/Reuvers*).

5 In afdeling 6.1.10 BW is bepaald in welke gevallen naasten en nabestaanden recht hebben op vergoeding van nadeel dat niet uit vermogensschade bestaat (art. 6:107 lid 1 onder b BW: affectieschade en art. 6:108 lid 3 BW: aanspraken tot schadevergoeding als gevolg van overlijden).

6 Zie art. 6:96 lid 2 BW.

heid' (A) en 'verzekering' (V). Want ook als je niet verzekerd bent, kun je aansprakelijk zijn.⁷

A en V zijn, dat benoemde ik zo-even, twee zelfstandige beoordelingsvraagstukken die bij een ongeval in beginsel los van elkaar getoetst worden. Tegelijkertijd leert de praktijk dat een en ander door elkaar loopt omdat de LAM zo is ingericht dat de benadeelde een zogenoemd eigen recht op schadevergoeding kent. Voor verhaal van zijn schade gaat een benadeelde immers rechtstreeks naar de aansprakelijkheidsverzekeraar van de wederpartij met het verzoek de schade die hij heeft geleden, te vergoeden. Het is om deze reden dat partijen na een aanrijding hun verzekeraar op moeten geven. De verzekeraar van de aansprakelijke partij neemt de schadeafhandeling vervolgens op zich en vanaf dat moment raken A en V vaak wat op één hoop. De verzekeraar erkent de aansprakelijkheid tegenover de benadeelde. Of niet. Hij kan verzekeringsdekking onder de polis toezeggen. Of niet. Tal van scenario's kunnen aan de orde zijn, maar in de voor dader en slachtoffer – onder de gegeven omstandigheden – ideaal te noemen situatie erkent de verzekeraar aansprakelijkheid. Hij stelt daarop, al dan niet na inschakeling van een expert en bij voorkeur: in samenspraak met de benadeelde, de schade vast met inachtneming van de punten die er in het kader van de afwikkeling langs de weg van afdeling 6.1.10 BW toe doen.

Als we uitgaan van een in beginsel volledige schadevergoeding van de benadeelde onder de polis, dan valt zo goed in te zien waarom de wetgever koos voor de wettelijke verplichting tot het sluiten van een aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen. Want het verkeer brengt risico's met zich mee die de gemiddelde aansprakelijke partij niet goed zelf kan dragen. Bij een serieuze aanrijding kunnen de kosten van een ongeval fors oplopen. Dat geldt allereerst voor de materiële schade, ook al omdat er steeds geavanceerdere en dus duurdere auto's op de weg zijn. Bovendien kan de schade die een benadeelde lijdt omdat hij niet langer kan werken, het zogenoemde verlies van verdienvermogen, behoorlijk oplopen. Maar het geldt ook voor immateriële schade. Die bedragen kunnen ieder voor zich en zeker ook tezamen fors zijn. Zelfs kunnen zij zo fors zijn dat de vraag (bij mij) opkomt of de gangbaar gesloten verzekeringsdekking van Nafh. 150.000 wel voldoende is om

7 Behoudens matiging door de rechter. Het matigingsrecht ex art. 6:109 BW biedt de rechter een handvat om, bij wege van uitzondering, in een individueel geval de omvang van de aansprakelijkheid te beperken indien volledige schadevergoeding in de gegeven omstandigheden tot kennelijk onaanvaardbare gevolgen zou leiden. En behoudens voor zover het recht op matiging niet beperkt wordt omdat de schade door verzekering gedekt was of dient te worden gedekt. Art. 6:109 lid 2 BW bepaalt dat de rechter niet mag matigen tot een lager bedrag dan waarvoor de schuldenaar zijn aansprakelijkheid door verzekering heeft gedekt of verplicht was te dekken. Voor matiging boven dat 'bodembedrag' kan bijvoorbeeld aanleiding bestaan als de schadevergoeding uitstijgt boven de verzekerde som. Matiging zal niet spelen als de aansprakelijke persoon niet tot een behoorlijk niveau verzekerd is, terwijl dit wel mogelijk was. In Nederland is de aansprakelijkheidsverzekering gemeengoed, maar op Curaçao is het dekkingspercentage heel laag. Zie in deze zin C.J.M. Klaassen, 'Enkele opmerkingen over aansprakelijkheid en verzekering op Curaçao', *AV&S* 2010/28, die zich in haar oratie de vraag stelt of aan het rechterlijk matigingsbedrag op Curaçao meer betekenis toekomt of dient te komen, alsook wat in dit verband als een behoorlijke verzekering dient te worden aangemerkt.

Prof. dr. mr. N. van Tiggele-van der Velde

serieuze(r) schade, die een weggebruiker ook kan overkomen, af te dekken.⁸ Ik laat dit punt verder rusten en concludeer op deze plaats dat er in beginsel heldere spelregels hebben te gelden voor zowel A als V. In opzet deugt het systeem: als er aansprakelijkheid is, wordt de schade in beginsel onder de verzekering vergoed. Maar het systeem kent ook nadelen en in Nederland worden die in het afgelopen decennium (weer) uitgebreid beschreven.

4. Gevoelde nadelen van (het verzekeringsrechtelijk vergoedingssysteem op basis van) het aansprakelijkheidsrecht

In de kern is het nadeel eenvoudig te duiden: het vergoedingssysteem op basis van het aansprakelijkheidsrecht is duur vanwege het conflictmodel dat het in zich draagt. Is er aansprakelijkheid? Is er causaliteit? Heeft het slachtoffer eigen schuld? Tot wat voor bedrag is er feitelijk schade geleden? Het is voer voor discussies en daar gaan hoge afwikkelingskosten mee gemoeid: een niet onaanzienlijk aantal letselschadezaken neemt zelfs langer dan twee jaar in beslag om tot afwikkeling te komen, er is – in voorkomende gevallen – rechtsbijstand nodig en er worden procedures gevoerd.⁹ Bovendien kan een slachtoffer door de tijdrovende en conflictueuze afwikkeling verdere, nieuwe schade oplopen, de zogenoemde secundaire victimisatie.¹⁰ Het zijn nadelen die al jaren gevoeld worden en die ook al jaren benoemd en beschreven worden.

Wat relatief nieuw is, is de (verwachte) intrede van de zelfrijdende, autonome auto. Hoe 'zelfrijdender' de auto is, hoe meer het technisch functioneren van die auto in beeld komt: niet de verkeersfout vormt de basis voor de aansprakelijkheid, maar productaansprakelijkheid en bezittersaansprakelijkheid kleuren het regime. Als je als bestuurder een schade niet kon voorkomen omdat je een zelfstandig rijdende auto hebt, dan werkt het aansprakelijkheidsrecht niet langer en dan wordt het tijd

8 Verzekeraars zullen eenvoudig een overzicht van de gemiddelde schadebedragen kunnen produceren. Een overzicht van die bedragen heb ik niet gezien.

9 In opdracht van De Letselschade Raad is in 2019 en 2020 onderzoek gedaan naar langlopende letselschadezaken. Zie voor de slotreflecties op het onderzoek (toegankelijk) <https://blog.ucall.nl/index.php/2020/09/onderzoek-naar-kenmerken-van-langlopende-letselschadezaken>. Zie ook (uitgebreid) R. Rijnhout e.a., 'Langlopende letselschadezaken: wat zijn de belangrijkste kenmerken?', *Afwikkeling Personenschade* 2021, afl. 1, p. 1-9.

10 Met secundaire victimisatie doel ik op het hernieuwd slachtofferschap als gevolg van het letselschadeproces, meer in het bijzonder door de bejegening die het slachtoffer ondervindt van belangenbehartigers, de veroorzaker, verzekeringsmaatschappijen, artsen, etc. Vgl. A.J. Akkermans & K.A.P.C. van Wees, 'Het letselschadeproces in therapeutisch perspectief', *TVP* 2007, afl. 4, p. 103 en 107. Zie hierover specifiek in het kader van de afwikkeling van verzekeringsclaims N. van Tiggele-van der Velde, 'Onverkwikkelijke afwikkeling van schade. Een (zelfstandige) grond voor schadeplichtigheid', *AV&S* 2010/13.

om andere vergoedingssystemen (opnieuw)¹¹ te verkennen.¹² In Nederland wordt om die redenen overwogen of we toe moeten naar een systeem dat niet langer uitgaat van vergoeding van schade, gebaseerd op aansprakelijkheid, maar dat uitgaat van een uitkering op basis van de polisvoorwaarden. Een ultieme directe (eigen) verzekering tegen het risico van deelname aan het verkeer in plaats van een WA-verzekering. Ik ga op de (gevolgen van) een eventuele stap in die richting onder in paragraaf 7 nog in, maar hecht er op deze plaats aan om vast te stellen dat in het (uitvoerig) debat dat in Nederland in de literatuur gevoerd wordt, nooit benoemd of besproken wordt dat het gekozen vergoedingssysteem evenzeer kan stagneren omdat de verzekeringsplicht niet nageleefd wordt.

Dat het niet verzekerd zijn een nadeel kan zijn, mag duidelijk zijn. We raakten er net al even aan: het systeem raakt ontwricht als er wel schade met of door een voertuig ontstaat, als voor die schade een ander aansprakelijk te houden is, maar als er geen verzekering(sdekking) is. Als de aansprakelijke partij dan ook zelf niet verhaalbaar is, frustreert een en ander de verplaatsing van de schade naar de dader.

Dát het onverzekerd zijn in de literatuur over dit onderwerp niet speelt, laat zich verklaren door het feit dat in Nederland ter waarborging van de bescherming van de benadeelde (tegen niet-verzekerde schade) het Waarborgfonds Motorverkeer opgericht is. Het Waarborgfonds is – kort gezegd – een vangnet voor die gevallen waarin een benadeelde wordt aangereden door een motorvoertuig waarvan de dader onbekend gebleven of onverzekerd is. Over het jaar 2022 keerde het Nederlands Waarborgfonds een bedrag van € 68,1 miljoen aan schadevergoeding uit.¹³ Ongeveer 86% van die schade-uitkeringen betreft schade veroorzaakt door een onbekend gebleven motorvoertuig en 11% betreft schade, veroorzaakt door een onverzekerd voertuig.¹⁴ Het Waarborgfonds dient daarmee een doel en om die reden wordt het eventueel onverzekerd zijn van verkeersdeelnemers in Nederland

- 11 Eind jaren zestig van de vorige eeuw wierpen A.R. Bloembergen & H.A. Bongers, *Dient de wettelijke aansprakelijkheid bij verkeersongevallen vervangen te worden door een stelsel van verzekering?* (Preadvies NJV, HNJV 1967-I), Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1967, p. 1 e.v., de vraag op of de wettelijke aansprakelijkheid niet zou moeten worden vervangen door de zogenoemde verkeersverzekering. Zie ook A.R. Bloembergen, 'Naar een nieuw verkeersongevallenrecht', *NJB* 1973, p. 961 e.v. en p. 998 e.v. en A.J.O. van Wassenaer van Catwijck, *Verkeersverzekering* (oratie VU Amsterdam), Alphen aan den Rijn: Samsom 1977. Op verzoek van de Tweede Kamer is een Notitie Verkeersaansprakelijkheid opgesteld (*Kamerstukken II* 1989/90, 21528, nr. 1), maar tot afschaffing en vervanging van het bestaande stelsel is het desondanks (nog) niet gekomen.
- 12 Dat is vanzelfsprekend anders indien risicoaansprakelijkheid heeft te gelden en/of het gaat om een situatie waarin je als bestuurder het systeem had moeten 'overriden'. Zie over dit aansprakelijkheidsaspect – onder verwijzing naar eerdere publicaties – R. Rijnhout, 'De directe verkeersverzekering in het Nederlandse systeem van schadeafwikkeling: waarom nu wel?', *AV&S* 2021/31, nrs. 4.2.1 en 4.2.2 (hierna: Rijnhout 2021).
- 13 Uitkering vond plaats op basis van art. 25 van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (WAM), de Nederlandse evenknie van de LAM.
- 14 In een heel beperkt aantal gevallen is er in deze categorie sprake van een via diefstal of geweld verkregen voertuig, of ontbreekt de verzekeringsdekking op basis van schaden, veroorzaakt door gemoedsbezwaarden. Zie Waarborgfonds Motorverkeer, *Jaarverslag* 2022, p. 7.

Prof. dr. mr. N. van Tiggele-van der Velde

niet als een nadeel van het verzekeringsrechtelijk vergoedingssysteem op basis van het aansprakelijkheidsrecht genoemd.

De reden waarom ik het punt van onverzekerd zijn in deze bijdrage wel noem, is dat mij bezighoudt dat het vangnet, dat het Waarborgfonds vormt, op Curaçao ontbreekt.

5. Er is op Curaçao geen Waarborgfonds Motorverkeer

Dat er op Curaçao geen Waarborgfonds is, verwondert aan de ene kant wel en aan de andere kant misschien ook niet. Waarom het wel verwondert, is de LAM zelf. In artikel 15 lid 1 LAM is immers letterlijk opgenomen: ‘Er is een Waarborgfonds Motorverkeer dat bestemd is om (...)’ Er zijn zelfs zes bepalingen aan gewijd, ook aan de uitwerking ervan.

En daarmee is er een in opzet ingeregeld systeem en dan verwondert het dat een Waarborgfonds dat ‘er is’ nooit feitelijk is ingesteld. Het is er *de facto* dus niet. Ik heb geen stukken kunnen vinden die dat verklaren,¹⁵ maar niet-wetenschappelijke rondvraag – mijn ‘anekdotisch bewijs’ – leert mij dat de financiën om het in de LAM benoemde Waarborgfonds verder uitvoering te geven, zouden ontbreken. Ik ga hier later op in, maar eerst permitteer ik me de vraag te stellen of deelname aan het verkeer niet bijna riskant te noemen is als een Waarborgfonds ontbreekt. Wie komt dan op voor de schade die een niet-verzekerde aan een benadeelde toebrengt?

Ik weet dat in de markt een zogenoemde ‘Onverzekerde motorrijtuig’-module wordt aangeboden, die schade vergoedt in het geval de (eigen) verzekeringnemer schade oploopt door een onverzekerd motorrijtuig.¹⁶ De module wordt tegen bijbetaling afgenomen door de verzekeringnemer die een verplichte WA-polis sluit. Aan de orde is daarmee een aanvullende (*first party*-)dekking voor ‘de materiële schade aan het (...) verzekerde motorrijtuig’, indien deze wordt toegebracht door een onverzekerd motorrijtuig. Ik kan niet goed inschatten, noch achterhalen of modules

15 De LAM is van 23 december 1976. Dat art. 15 LAM niet in werking is getreden kan afgeleid worden uit art. 32 lid 2 LAM, waarin is bepaald dat ‘voor wat betreft de artikelen 15 tot en met 19 de inwerkingtreding voor ieder eilandgebied afzonderlijk [kan] worden vastgesteld’. De inwerkingtreding van deze bepalingen volgen daarmee niet de inwerkingtreding van de landsverordening als zodanig, die in art. 31 lid 1 LAM geregeld is (‘Deze landsverordening treedt in werking op een nader bij landsbesluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan zijn’).

De LAM is laatstelijk bij Landsverordening van de 18e juni 1987 tot wijziging van de Landsverordening aansprakelijkheidsverzekeringmotorrijtuigen (PB 1977, nr. 4) gewijzigd. Bij die wijziging is een artikel dat over het Waarborgfonds gaat gewijzigd en er is een nieuwe bepaling (art. 16A over belegging van ingelegde fondsen) opgenomen, maar art. 15-19 LAM zijn op dat moment niet alsnog/ook in werking getreden. Daarbij is geen inzage in de overwegingen gegeven.

16 De module waar ik aan refereer is van Citizens Insurance (OM0001, versie juni 2017).

Vergoeding van schade in het verkeer op basis van de WA-verzekering. Een voldoende waarborg?

als deze goed aftrek vinden,¹⁷ maar ik stel vast dat zij maar een (gering) deel van het probleem oplossen. De dekking die je bijkoopt, genereert weliswaar een uitbreiding van de WA-dekking met ‘de materiële schade’, maar in een volgende bepaling is verlies van verdienvermogen, dat daar regulier onder valt, uitgesloten. Verder is ook bepaald dat schade uitsluitend kan worden vergoed indien deze verweten kan worden aan de schadeveroorzaker én indien deze schade kan worden verhaald op de veroorzaker.¹⁸ De module zegt het – op de door mij hier aangehaalde punten – aldus:

‘OM0001 – Onverzekerde motorrijtuig

De maatschappij vergoedt tot maximaal het op de polis genoemde bedrag, de materiële schade aan het op deze verzekering verzekerde motorrijtuig van verzekeringnemer uitsluitend en voor zover dit is toegebracht door een onverzekerde motorrijtuig.

(...)

De door het onverzekerde motorrijtuig veroorzaakte schade komt uitsluitend voor vergoeding vanuit deze verzekering in aanmerking indien en voor zover de schade:

(...)

b. verweten kan worden aan de bezitter, houder en/of bestuurder van het schade veroorzakende motorrijtuig en

c. kan worden verhaald op de eigenaar, houder en/of bestuurder van het onverzekerde schadeveroorzakende motorrijtuig en

(...)

Van deze dekking is uitgesloten schade ontstaan door:

– lichamelijk letsel;

– verlies en/of mislopen van inkomsten van welke aard;

(...)

De module is bedoeld om de verzekeringnemer tegen (extra) risico’s in te dekken, maar het vangnet waar je op hoopt als je een onverzekerde dader treft, biedt de module mijns inziens niet. En juist als een breed vangnet ontbreekt, is het van belang om te proberen in kaart te brengen in hoeverre er onverzekerd wordt deelgenomen aan het verkeer.

17 Ik spreek over ‘modules als deze’ omdat Guardian Group Fatum eveneens een ‘onverzekerde Automobilstendekking’ aanbiedt. Ook die dekking kent de nodige voorwaarden (in acceptatie) en dekking (ook hier dient het kenteken en/of de dader van de aanrijdingsschade bekend te zijn, terwijl er ook een maximaal verzekerd bedrag heeft te gelden). Bij Inter-Assur wordt schade door een onverzekerde motorrijtuig onder de reguliere polis meeverzekerd indien de schade is toegebracht ‘door een bekend- doch onverzekerde motorrijtuig, waarbij rechtens is vast te stellen dat de bestuurder van dit motorrijtuig aansprakelijk is (...)’ en ‘de naam van deze bestuurder tevens bekend [dient te zijn]’. De vergoeding bedraagt dan, op grond van art. 11.5, maximaal Naf. 10.000.

18 Op het eerste gezicht heeft de module wat weg van een WA-casco-aanvulling, maar de beperkingen die ik hier in de hoofdtekst noem, maken duidelijk dat die indruk niet juist is.

Prof. dr. mr. N. van Tiggele-van der Velde

5a. *Er is geen Waarborgfonds Motorverkeer: een risico?*

Is het inderdaad spannend of misschien zelfs, zoals ik het net uitdagend noemde, ‘bijna riskant’ om in Curaçao aan het verkeer deel te nemen? En ook: is iedere weggebruiker bekend met het risico dat hij of zij neemt? Ik heb geprobeerd om informatie over de verzekeringsdichtheid te krijgen en juist als een Waarborgfonds ontbreekt, is dat zo eenvoudig niet. In haar oratie in 2010 gaat Klaassen er nog van uit dat wat betreft motorrijtuigen [ook op Curaçao] tegenwoordig een nagenoeg 100% verzekeringsdichtheid geldt.¹⁹ Ik kan die informatie, zeker niet nu zij inmiddels gedateerd is, niet goed valideren, maar een verzekeringsdichtheid van nagenoeg 100% stemt nadrukkelijk niet overeen met de informatie die Forensys over de auto-ongelukken over het jaar 2022 verzamelde.²⁰

Forensys doet in haar Markets Report opgave van de aantallen verkeersdeelnemers ‘with no insurance’, maar alvorens daar op in te gaan, geef ik wat andere weetjes weer:

- Er zijn over 2022 iets meer dan 10.000 ongevallen geweest en het eiland telt in totaal een kleine 90.000 auto’s, waarbij bijna 19.000 auto’s betrokken zijn geweest. Dat is 21,7% van de auto’s.
- 60% van de betrokken personen is man.
- In 257 van de 10.261 ongevallen is de bestuurder waarschijnlijk onder invloed (DUI).²¹
- De meeste ongevallen gebeuren in november en december.
- 905 van de auto’s, betrokken bij een incident, verlaat de plaats van de aanrijding.
- Meer dan drie vierde van de ongevallen wordt veroorzaakt door onoplettendheid.
- 1.585 bestuurders, betrokken bij een ongeval, hebben geen of een verlopen rijbewijs.
- De Caracasbaaiweg is de locatie waar de meeste verkeersincidenten plaatsvinden.

De cijfers geven inzicht in de situatie op de weg, waarbij, zo realiseer ik me terdege, Forensys ‘uitsluitend’ feitelijk jaarverslag aan verzekeraars beoogt te doen van hetgeen zij bij een ongeval aantreft. De cijfers worden door Forensys niet ingebed en/of genuanceerd, waar dat in voorkomende gevallen wel kan of zelfs nodig is. Een genoemde locatie als de Caracasbaaiweg is daar illustratief voor: 358 van de 10.261 verkeersincidenten vindt daar plaats. Dat klinkt fors, maar als bijvoorbeeld 10% van alle verkeersbewegingen op Curaçao op de Caracasbaaiweg zouden plaatsvinden – en ik sluit dat niet eens uit – dan is die weg juist een heel veilige plek. Ik

19 C.J.M. Klaassen 2010 (t.a.p.), onder randnr. 5.

20 Op het moment dat op Curaçao een auto-ongeluk plaatsvindt, dient de bestuurder van het bij het ongeluk betrokken voertuig Forensys in te schakelen. Forensys verzamelt relevante informatie over het ongeluk en over de situatie ter plaatse. Forensys heeft over het jaar 2022 een zogeheten Curaçao Markets Report 2022 en een Curaçao Markets Booklet 2022 opgesteld.

21 ‘DUI’ staat voor *driver under influence*. Forensys noemt een bestuurder ‘Probable DUI’ als ‘1 or more of the following are observed: 1. Driver is incoherent, 2. Driver slurs when speaking, 3. Driver has blood-shot eyes; 4. Driver has an unbalanced posture, 5. Driver has the scent of alcohol on breath’.

realiseer me bovendien dat de hiervoor opgesomde informatie de verkeerssituatie (voor mij) wel laat leven, maar inzicht in de vraag of het een risico te noemen is dat er geen Waarborgfonds is, geeft zij niet.²²

Dat inzicht geeft wel de informatie die gegeven wordt over het aantal voertuigen dat onverzekerd is. De cijfers laten zien dat 2.945 van de bij een ongeval betrokken auto's onverzekerd is ('no insurance document') en dat 2.249 auto's een verlopen verzekering heeft ('insurance with expired insurance document').²³ Ook die laatste groep auto's is niet verzekerd: het doet er immers niet toe of je een polis hebt gehad, maar of je hem *ten tijde van het voorval* (nog) hebt. Het aantal onverzekerde voertuigen, betrokken bij een ongeval, zou daarmee op (2.945 + 2.249 =) 5.194 kunnen komen. Ik maak bij deze conclusie, zoals dat uit mijn gekozen bewoordingen kan blijken, een licht voorbehoud om twee redenen.

Allereerst doe ik dat omdat het Markets Report in zijn dataset op de pagina met het opschrift '*Vehicles with no Insurance Document 2022 - Curacao*' aangeeft wat de betekenis is van de bewoordingen '*with no insurance document*'.²⁴ Dat is '**insurance document not present during the registration process*'. Die betekenis laat ruimte voor de gedachte dat de bij het ongeval betrokken bestuurder het verzekeringsdocument 'alleen maar' niet bij zich heeft, maar dat het bijvoorbeeld wel thuis zou kunnen liggen. Heel waarschijnlijk komt die lezing mij niet voor omdat het verzekeringsbewijs niet langer fysiek, maar digitaal via een QR-code verstrekt wordt.²⁵ Voorstelbaar is dat die code als bewijs van verzekering – zo zij feitelijk gesloten is – eenvoudig op locatie getoond kan worden. Maar ik ben me ervan bewust: ruimte laat de betekenis wel en zij wordt niet beter door de betekenis die Forensys bij de dataset op de pagina met het opschrift '*Vehicles with Expired Insurance Document 2022 - Curacao*' aan die bewoordingen toekent.²⁶ Daar spreekt zij namelijk erover dat '*scenario's where vehicles(s) did not have a insurance document, vehicle left the scene and/or there was no insurance document present during the registration process are excluded from this report*'. Wat daarmee onder een verlopen verzekering (dan wel) moet worden verstaan is onduidelijk.

- 22 Het aantal bestuurders zonder rijbewijs of met een verlopen rijbewijs geeft evenmin inzicht in het beschermingsniveau van de benadeelden, omdat de Forensys-informatie geen informatie verstrekt over de vraag of de bij het ongeval betrokken personen die geen (of een verlopen) rijbewijs hebben (ook) zonder verzekering rijden. Als zij wel een (geldige) verzekering hebben, hoeft het hebben van een rijbewijs dat 'alleen maar' verlopen is, niet te betekenen dat er geen dekking verleend wordt. En in ieder geval wordt de benadeelde op grond van art. 10 lid 1 LAM schadeloos gesteld (waarna de verzekeraar ex art. 10 lid 2 LAM verhaal heeft op de aansprakelijke persoon).
- 23 De pagina's van de beide Forensys-publicaties zijn helaas ongenummerd, maar deze informatie is afkomstig uit het Markets Report 2022, p. 15 ('*Vehicles with no Insurance Document*') en p. 26 ('*Vehicles with Expired Insurance document*').
- 24 Zie (ongenummerd) p. 15.
- 25 De LAM is op het punt van het verzekeringsbewijs wat achterhaald. De huidige praktijk van het verstrekken van een QR-code past prima bij het bepaalde in art. 11 (de bestuurder moet een bewijs van verzekering bij zich hebben; dat kan ook digitaal), maar de in art. 12 LAM opgenomen verplichting (het bij de verzekeraar inleveren van het fysieke verzekeringsbewijs) past niet langer bij de digitale praktijk.
- 26 Zie (ongenummerd) p. 26.

Prof. dr. mr. N. van Tiggele-van der Velde

Daarnaast realiseer ik me terdege dat ik een onderbouwde schatting doe aan de hand van cijfers van een organisatie die die cijfers niet per se voor dit doel heeft verzameld. Forensys doet onderzoek op de plaats van het ongeval en rapporteert jegens haar opdrachtgevers. Het is geen breed uitgevoerd onderzoek naar bijvoorbeeld die verzekeringsdichtheid. Het is ook geen heuse steekproef, want de feitelijke vaststelling van een en ander is niet op een willekeurige set gebaseerd. Maar er is wel een deelwaarneming van een aanzienlijke omvang gedaan, die een goed beeld geeft van de feitelijke situatie op de weg. Vanzelfsprekend is met deze set (dus) niet alles in kaart te brengen en zou voor een meest precieze vaststelling nader onderzoek nodig zijn. Maar met een aantal van 5.149 niet-verzekerde auto's op een hoeveelheid van 18.782 bij een ongeval betrokken auto's, is de conclusie dat bijna 1 op de 3 bij een ongeval betrokken auto's niet verzekerd is.²⁷ En dan, daarover zal geen verschil van mening bestaan, is verkeersdeelname en daarmee ook het ontbreken van een ingesteld Waarborgfonds inderdaad (op zijn minst) een beetje riskant te noemen.

Een reden om terug te gaan naar het Waarborgfonds.

5b. Er is geen Waarborgfonds Motorverkeer: waarom eigenlijk niet?

De LAM, dat kwam hiervoor aan de orde, stelt dat er een Waarborgfonds is. De LAM zegt zelfs dat het 'de verzekeraars' zijn die jaarlijks een door de Minister van Financiën te bepalen bedrag dienen te storten. Het bedrag houdt verband met het aantal en de aard van de door ieder van hen verzekerde motorrijtuigen en de kosten worden *de facto* door de verzekeringnemer gedragen. De verzekeraar verhoogt immers de premie met het bedoelde bedrag en legt de geïnde som in het Waarborgfonds in. Op deze manier wordt solidariteit gecreëerd om de verkeersdeelnemer die een onverzekerde aansprakelijke partij treft financieel tegemoet te komen.

De uitgangspunten zijn daarmee overzichtelijk en nobel en juist vanwege het belang van een dergelijk fonds heb ik (vanzelfsprekend) geprobeerd te achterhalen waarom aan de instelling geen verdere uitwerking is gegeven. Ik heb daarover, als hiervoor al gememoreerd, geen geschreven informatie kunnen achterhalen, maar gemeengoed is dat 'de financiën' er niet zijn. Dat kan en zal inderdaad een factor van belang zijn, al kan de verklaring evenzeer in andere factoren zijn gelegen. Ik benoem en bespreek er drie.

i. De inleg is door LAM-verzekeraars nog niet ingeregeld

Allereerst kan het zo zijn dat de LAM-verzekeraars de bijdrage (door hen, via inleg van verzekeringnemers) aan het Waarborgfonds nog niet ingeregeld hebben. Dat lijkt op zich een eenvoudige exercitie te zijn, in die zin dat de verzekeraar bij het sluiten van de polis en het uitdoen van de premienota het door de verzekeringnemer te betalen bedrag kan verhogen met de per kenteken benodigde inleg, waarna hij de geïnde bedragen – op het vastgestelde moment – inlegt in het fonds. Voor onrust bij de verzekeringnemer of voor concurrentie hoeft de verzekeraar niet te

27 Het aantal van 5.149 voertuigen is het aantal voertuigen dat daadwerkelijk bij ongevallen betrokken was. Daarmee, dat realiseer ik me, is onzeker dat 1 op de 3 voertuigen niet verzekerd is, want misschien rijden onverzekerden wel onvoorzichtiger (of juist voorzichtiger) dan verzekerden. Ik concludeer om die reden dat bijna 1 op de 3 'bij ongevallen betrokken voertuigen' onverzekerd is.

Vergoeding van schade in het verkeer op basis van de WA-verzekering. Een voldoende waarborg?

vrezen, want de bedoelde verplichting is wettelijk en zo zij mocht zijn of worden ingevoerd, heeft zij vanzelfsprekend voor alle LAM-verzekeraars te gelden.

Maar het kan ook zo zijn dat het bedrag dat ingelegd dient te worden door de Minister van Financiën nog niet bepaald is.²⁸

ii. De Minister van Financiën heeft het te storten bedrag nog niet bepaald

Daarmee raken we aan een minder eenvoudige exercitie. De minister kan weliswaar informatie over de verzekeringsplichtige verkeersdeelnemers aan zijn eigen, landelijk motorrijtuigbelastingstelsel ontleenen, maar hij is voor een deel van de informatie die hij nodig heeft om het te storten bedrag te bepalen ook afhankelijk van informatie van de LAM-verzekeraars. De minister heeft immers – in ieder geval – inzicht nodig in a) het gemiddeld aantal schademeldingen per jaar en de daarmee gemoeid gaande schadebedragen, bij voorkeur uit te splitsen in materiële en immateriële schade, b) de aantallen geregistreerde/verzekerde verkeersdeelnemers en c) de aantallen niet-verzekerde verkeersdeelnemers. Data als deze zijn nodig omdat met inachtneming van (te verwachte) uitgaven de jaarlijkse (per kenteken in het Waarborgfonds in te leggen) bijdrage dient te worden vastgesteld.²⁹ Die cijfers zijn bij de (individuele) verzekeraars bekend en het is zaak dat nagedacht wordt over een vorm van uitvraag die vergelijkbare datasets genereert.

Terwijl ik dit schrijf, realiseer ik mij dat het evengoed zo kan zijn dat de cijfers waar ik op doel door verzekeraars al wel verstrekt zijn en dat de conclusie binnen het Ministerie van Financiën is (geweest) dat verdere uitwerking financieel niet haalbaar is of lijkt.

iii. 'Het kan niet uit'

Om een Waarborgfonds Motorverkeer in te stellen is nodig dat er een zekere verhouding is tussen de inkomsten en de uitgaven. Die verhouding kan onder druk staan als er te veel onverzekerde verkeersdeelnemers zijn en/of als de kosten (daardoor of anderszins) door de wel verzekerde verkeersdeelnemers niet gedragen kunnen worden. Want met de inleg van de verzekerden draag je in wezen de schade door onverzekerden toegebracht. Het risico dat verkeersdeelnemers door dit systeem juist geen verzekering afsluiten 'omdat de schade toch wel vergoed zal worden', werk je daarmee niet in de hand. Aan het Waarborgfonds Motorverkeer is in artikel 19 LAM immers een recht van verhaal toegekend, zodat het fonds de door hem gedane uitkeringen op zijn beurt op de dader kan verhalen. Op die manier wordt voorkomen dat het Waarborgfonds schade aan benadeelden vergoedt en dat de dader daar zelf niet voor opdraait.

Het algemeen gevoelen dat bij rondvraag opkomt, is dat de financiële (on)haalbaarheid de reden zou zijn waarom het Waarborgfonds feitelijk niet ingesteld is. Ik sluit dat niet uit, maar overtuigd ben ik evenmin. Mij lijkt het een combinatie van de genoemde factoren te zijn en daar voeg ik dan nog een andere factor aan toe (zie

28 In Nederland vindt de afdracht plaats door verzekeraars op grond van de in de verslaggevingsstaten opgenomen premies WA-dekking, welke door de accountant van de betreffende verzekeraar van een verklaring wordt voorzien.

29 Zie over (de verwerking van) deze data ook in de hoofdtekst onder par. 5c.

Prof. dr. mr. N. van Tiggele-van der Velde

hierna sub iv): om ook maar enige, zinvolle stappen in dit Waarborgfonds-dossier te kunnen maken, is het noodzakelijk dat een deugdelijk centraal registratiesysteem opgezet wordt. Dat is bij verzekeraars, maar vooral (ook in regie) bij de overheid het geval.

iv. Registratie als groot goed

Op Curaçao registreren verzekeraars hun klanten uitsluitend ‘voor zichzelf’. Er is geen centraal register LAM, waarin zij verplicht kennisgeving doen en registratie bijhouden van het afsluiten of eindigen van verzekeringen en dat verwondert. De reden waarom (ook) dit (mij) verwondert, is dat de LAM (uit 1976) gebaseerd is op de Nederlandse Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen, de WAM (uit 1963). De WAM kent in artikel 13 en 13a juist een groot aantal meldings- en registratieverplichtingen voor de verzekeraar inzake en juist artikel 13 WAM is in de LAM niet overgenomen.³⁰ Daarmee ontbreekt op Curaçao de grondslag voor verplichte, centrale registratie die in Nederland aan de basis heeft gestaan van het zogenoemd kentekenregister.³¹ Vanuit de gedachte dat registratie aan de basis staat van vervolgstappen, maak ik op deze plaats een uitstapje naar de manier waarop een en ander in Nederland vorm heeft gekregen.

Registratie als groot (Nederlands) goed

In Nederland heeft een zogenoemd *kentekenregister* te gelden, dat de basisregistratie vormt van motorrijtuigen waarvoor een kenteken is afgegeven. De tenaamstelling vindt plaats op basis van gegevens die worden verstrekt door de verzekeraar en de gegevensverzameling geschiedt, zoals artikel 42 van de Wegenverkeerswet (WVW) dat uitdrukt, ‘voor een goede uitvoering van het bepaalde bij of krachtens de Wet op de motorrijtuigbelasting 1994, de Wet op de belasting van personenauto’s en motorrijwielen 1992, de Wet belasting zware motorrijtuigen, de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (...) dan wel andere wettelijke regelingen ten aanzien van motorrijtuigen of aanhangwagens en voor de handhaving van het bepaalde bij of krachtens die wettelijke regelingen (...)’. Gegevensverzameling die (dus) een breder doel dient dan uitsluitend registratie ingevolge de WAM en zij is in handen van de Dienst Wegverkeer (RDW) als beheerder en verwerkingsverantwoordelijke van het kentekenregister.

Daarnaast wordt in Nederland een *verzekeringsregister* bijgehouden, het zogenoemd Centraal Register WAM (CRWAM). Het CRWAM is een database, ondergebracht bij het RDW, waarin alle door verzekeringsmaatschappijen en gevolmachtigde agenten aangeleverde WAM-dekkingen worden opgeslagen.³² Verzekeraars melden kentekens na het sluiten van de verzekering aan of af en/of geven wijziging van de dekking (in alle gevallen: *realtime*) door. Het is dit register dat opvolging van

30 Art. 13 maar ook art. 13a WAM zijn in de LAM niet overgenomen. De reden waarom ik in de hoofdtekst (desondanks) alleen art. 13 noem, is dat art. 13a WAM eerst in 1996 in werking is getreden (*Stb.* 1996, 308). Die bepaling had in de (oorspronkelijke) LAM om die reden niet overgenomen kunnen worden.

31 Ik bespreek de registratie zoals deze thans op Curaçao is vormgegeven hierna in de hoofdtekst onder par. 5c.

32 Zie Handleiding Verzekeringsregister van de RDW d.d. 1 september 2022, bijlage 1.

Vergoeding van schade in het verkeer op basis van de WA-verzekering. Een voldoende waarborg?

de verzekeringsplicht mogelijk maakt: de RDW controleert dagelijks of voertuigen aan de verzekeringsplicht voldoen. Dat gebeurt door registervergelijking, waarbij de verzekeringsgegevens met het kentekenregister worden vergeleken. Elk voertuig wordt minstens één keer per jaar voor beide verplichtingen gecontroleerd (100% controle).³³ Niet-naleving wordt na een initiële waarschuwing gevolgd door oplegging van een (administratieve) boete tot een bedrag van € 400, terwijl (daarnaast) bij verkeerscontrole door de politie een bekeuring van € 550 opgelegd kan worden.

Er is dus een gedegen systeem en omdat de boetes administratiefrechtelijk en geautomatiseerd opgelegd worden, zijn de nalevingskosten (per saldo) laag en vooral is het systeem effectief. Doordat er een goede registratie is, die ertoe bijdraagt dat de verzekeringsplicht deugdelijk gehandhaafd kan worden, zijn er weinig onverzekerde weggebruikers. Want even plat gezegd: de WA-premie is beduidend lager dan de (gestapelde) boetes en dat gegeven vormt een prikkel. Zodanig zelfs dat in Nederland minder dan 1% van de weggebruikers onverzekerd is. Dan is zo'n Waarborgfonds betaalbaar, waarmee de onvermijdelijke vervolgvraag opkomt.

5c. Er is geen Waarborgfonds: zou de instelling (alsnog) (financieel) haalbaar zijn?

Het is een vraag die tweeledig is. Er is de haalbaarheid als zodanig en er is de financiële haalbaarheid. Geen van de vragen, laat ik dat voorstellen, ga ik in deze bijdrage beantwoorden.

Dat kan ook helemaal niet, want – om met de laatste te beginnen – voor de financiële component is nodig dat nadere informatie verkregen wordt. Eerst als er inzicht is in a) het gemiddeld aantal schademeldingen per jaar en de daarmee gemoeid gaande schadebedragen, bij voorkeur uit te splitsen in materiële en immateriële schade, b) de aantallen geregistreerde/verzekerde verkeersdeelnemers en c) de aantallen niet-verzekerde verkeersdeelnemers,³⁴ kan gemodelleerd worden of en in welke opzet een Waarborgfonds haalbaar is. Voorwaarde om de financiële haalbaarheid in kaart te kunnen brengen, is daarmee dat datasets verzameld worden.

De haalbaarheid als zodanig (dat is: de niet-financiële haalbaarheid) kent evenzeer een voorwaarde, te weten die van een deugdelijke registratie van voertuigen. Hiervoor onder paragraaf 5b, sub iv, besprak ik al dat registratie een groot goed is, waarbij ik de situatie in Nederland besprak. Het systeem aldaar is gedegen en effectief, maar dat wil niet zeggen dat een andere registratievorm niet evenzeer zou functioneren. Wat wezenlijk is, is dat er een systeem komt, waarin (of: dat een bestaand systeem zodanig wordt aangepast, dat) een basisregistratie aangelegd kan worden van motorrijtuigen waarvoor een kenteken is afgegeven. De digitale opgave die

33 <https://www.rdw.nl/particulier/paginas/controle-keurings--en-verzekeringsplicht>. Gecontroleerd wordt gelijk op de naleving van de periodieke keuringsplicht ex art. 72 WVV, de zogenoemde algemene periodieke keuring (APK), die voor het eerst drie jaar na de eerste registratie plaats dient te vinden (en daarna jaarlijks). Ik laat dit aspect omwille van de opbouw van mijn betoog in de hoofdttekst verder onbesproken.

34 Ik noemde deze informatiebehoefte eerder, zie hiervoor onder par. 5b, sub ii.

Prof. dr. mr. N. van Tiggele-van der Velde

hier ligt, maakt vanzelfsprekend geen onderdeel uit van mijn onderzoek. De reden dat ik het aanstip, is er eenvoudigweg in gelegen dat de instelling van een Waarborgfonds alleen bij een zekere verhouding tussen verzekerde en onverzekerde weggebruikers haalbaar zal zijn. De naleving van de verzekeringsplicht is daarvoor, zo laat de situatie in Nederland zien, cruciaal.

Als ik de lokale situatie in Curaçao goed in kaart heb, is het zo dat een controlemoment op de verzekeringsplicht door het Ministerie van Financiën is ingebouwd in de afdracht van motorrijtuigbelasting. Motorrijtuigbelasting wordt op Curaçao jaarlijks in januari (of twee keer per jaar op 31 januari en 30 juni) voldaan en op het moment dat de belastingplichtige wegebelaasting gaat betalen, dient hij een aantal documenten mee te nemen, te weten a) een geldige keuringskaart van de periodieke keuring van het motorvoertuig, b) een betalingsbewijs, de zogeheten belastingkaart, van de laatst betaalde belastingperiode en c) een geldig verzekeringsbewijs. Doordat deze informatie nodig is om wegebelaasting te (kunnen) betalen, is controle op een aantal geldende verplichtingen mogelijk, maar sluitend is het systeem bepaald niet. Als je de wegebelaasting niet gaat betalen – en voorstelbaar is zelfs dat een belastingplichtige niet gaat betalen omdat hij de bedoelde verzekeringspapieren en/of de keuringskaart niet heeft – is een belangrijk controlemechanisme op het voldoen aan de verzekeringsplicht weg. Want voor het betalen van wegebelaasting wordt door de Belastingdienst op Curaçao niet actief een betaalverzoek gestuurd; het initiatief ligt bij de bezitter van het voertuig die weet dat en waar hij (half)jaarlijks aan zijn belastingplicht moet voldoen. Het is een systeem waarvoor gekozen kán worden, maar dat (indirect) de naleving van de verzekeringsplicht niet bevordert. Bovendien stel ik vast – ondanks dat ik me realiseer dat mijn onderzoek daar niet over gaat – dat het gekozen systeem niet bijdraagt aan het spijzen van de staatskas.

Natuurlijk ligt er verder een controlerende functie bij het politieapparaat ten tijde van de uitvoering van (verkeers)controles, maar daarmee wordt niet de controleslag gemaakt die de verzekeringsplicht, vanuit het breder maatschappelijk belang bij naleving daarvan, verdient. Naleving van de verzekeringsplicht en het (afgedwongen) systeem van solidariteit dat de inleg in het Waarborgfonds vormt, komt het algemeen gevoel van verkeersveiligheid ten goede. Bovendien draagt een Waarborgfonds er indirect aan bij dat bestaande verschillen in de samenleving wat genivelleerd zullen kunnen worden. Op dit moment is de enige manier om je deugdelijk tegen schade door onverzekerden te beschermen het zelf afsluiten van een WA-casco-verzekering (de zogenoemde allrisk-verzekering).³⁵ Maar dat kan niet iedereen betalen en het huidige systeem werkt daarmee ongelijkheid in de samenleving in de hand. Aan de orde is daarmee ongelijkheid op het inkomensfront, maar er is ook ongelijkheid tussen de verschillende weggebruikers ongeacht hun financiële positie.

Zelf ben ik een docent met een toeristisch trekje. Op sommige dagen ben ik misschien eerder nog een toerist met onderwijsverplichtingen. Maar in ieder van die

35 Voorstelbaar is evenzeer dat een WA-verzekering met (aanvullend) POI-dekking, als in de hoofdstuktekst onder par. 2 besproken, én de 'Onverzekerde Voertuig'-module afgesloten worden (al kent de laatste beperkingen in bescherming; zie hiervoor in de hoofdstuktekst onder par. 5).

Vergoeding van schade in het verkeer op basis van de WA-verzekering. Een voldoende waarborg?

rollen ben ik kwetsbaar want ik kan mij bij de lokale autoverhuurder, waar ik wat verhuurd materiaal en service betreft, altijd goed geholpen word, uitsluitend verzekeren tegen wettelijke aansprakelijkheid tot het standaardbedrag van Nafl. 150.000.³⁶ De vraag die mij bezighoudt, is waarom verder comfort mij als toerist niet geboden wordt. Ik kan, als ik een auto huur, vakjes aankruisen om het eigen risico te verminderen of volledig af te kopen, waarom kan ik dan het verzekerd bedrag niet verhogen? En/of waarom kan ik als toerist geen allrisk-dekking kiezen? Een POI en/of een Onverzekerde Voertuig-module? Want ik vind het als verkeersdeelnemer spannend als ik schade lijdt door iemand die mijn schade niet kan dragen. Maar ik vind het minstens even spannend als ik de aansprakelijke partij ben en ik een ander tot benadeelde maak. Want ik ben verhaalbaar. Stappen op (ook) dit front zouden van belang zijn.

Bovendien, en daar had ik ook mee kunnen beginnen: het Waarborgfonds is volgens de wet vereist. Het is zaak dat de (eigen) wet wordt nageleefd, al is het maar om te voorkomen dat de overheid vanwege het niet-feitelijk instellen van een Waarborgfonds zelf juridisch aangesproken wordt. De vraag die daarmee opkomt, is hoe dan verder?

6. The road ahead: de instelling van een Waarborgfonds alsnog realiseren?

Het Waarborgfonds vormt de vervolmaking van een systeem waarbij via de verplichte aansprakelijkheidsverzekering schade in het verkeer aan de benadeelde wordt vergoed. Als erop ingezet wordt om het in de wet genoemde Waarborgfonds alsnog ook feitelijk in te stellen, dient een aantal (forse) stappen gezet te worden. Een (aller)eerste stap is dat de verzekeraar bij het afsluiten van een verzekering niet alleen een bewijs van verzekering afgeeft, maar dat hij – binnen een landelijk, centraal LAM-register – ook kennisgeeft van het afsluiten van een verzekering en de beëindiging, vernietiging, ontbinding en/of schorsing daarvan. Verzekeraars werken al digitaal met QR-codes en de digitale slag naar een landelijk elektronisch systeem van registratie van verzekerden hoeft daarmee geen onoverkomelijke te zijn.³⁷

Aan de orde is daarmee meteen de opmaat naar de tweede stap, te weten een register dat informatie bevat die in een volgende fase gekoppeld kan worden aan (bijvoorbeeld) het register dat de Belastingdienst (bij voorkeur: actief) in beheer heeft, zodat registervergelijking plaats kan vinden. Als de basisregistratie (kenteken/verzekering) op orde is en als bekend is met wat voor groep wat voor bedrag opgebracht moet worden, dan kan door de Minister van Financiën ook het te storten bedrag bepaald worden. Bij dit alles is het goed om op voorhand duidelijk te bepalen welke schade door het Waarborgfonds vergoed zou dienen te worden.

36 Sunny Cars is in dezen een uitzondering: zij biedt de mogelijkheid om de WA-verzekering tegen hogere verzekerde bedragen te sluiten, maar daarmee is het risico dat de weggebruiker loopt als hij een onverzekerde dader treft niet weggenomen.

37 Als grondslag voor de verplichtingen kan art. 13 WAM, de bepaling die, zoals ik in par. 5b, sub iv aangaf, bij invoering van de LAM niet is overgenomen, dienen.

Prof. dr. mr. N. van Tiggele-van der Velde

De haalbaarheid van het Waarborgfonds wordt mede bepaald door de onder het fonds geboden dekking

De aanspraak die een benadeelde tegen het Waarborgfonds heeft, bepaalt immers mede de voor het fonds benodigde gelden. Een eerste beschouwing mijnerzijds is dat de LAM op dit punt erg ruim en wellicht zelfs te ruim geformuleerd is.

Artikel 17 LAM spreekt over het recht op schadevergoeding tegen het fonds ‘bij wettelijke aansprakelijkheid voor de door een motorrijtuig veroorzaakte schade’. De formulering omvat immateriële en materiële schade, maar ook omvat zij vergoeding van gemiste inkomsten uit arbeid, schade aan het wegmeubilair én de schade aan geparkeerde voertuigen. We zagen eerder in paragraaf 4 tot wat voor ruime vergoeding deze omschrijving in Nederland leidt.

Het kan en mag allemaal, maar om deze stap te kunnen maken, vragen we van het systeem wel heel veel. Voorstelbaar is, zeker in de beginfase, dat er een soort ingroeimodel opgezet wordt, waarbij een aanspraak tot vergoeding van schade door het Waarborgfonds zich beperkt tot onverzekerde schades. Dat percentage is, zo zagen we hiervoor in paragraaf 4, overzichtelijk te noemen, omdat schade-uitkeringen, veroorzaakt door een onbekend gebleven motorvoertuig alsdan geen recht op schadevergoeding genereren. Voorstelbaar is daarnaast dat een recht op vergoeding uitsluitend bestaat bij immateriële schade (dus bij letselschade).³⁸ En dan, bijvoorbeeld, tegen genormeerde bedragen. Het nadeel van een vastgestelde dekkingssom is dat zij de werkelijke schade niet vergoedt, maar het brengt wel de rekeneenvoud die zeker in het begin noodzakelijk is.

Een benadering kan daarmee zijn: kijk welk bedrag via de verzekering, uitgaande van het aantal verzekerden dat er is, opgebracht kan worden en ga aan de hand daarvan modelleren en maximeren. En kijk daarbij meteen of het in deze eerste fase wenselijk en/of haalbaar is om aan verzekeraars een verhaalsrecht toe te kennen. Zeker in de beginfase zal dat een (te) grote druk op het systeem kunnen inhouden.

Tot slot is wezenlijk dat in de wettelijke bepaling een temporeel aspect opgenomen wordt. Bij een nieuw op te zetten systeem, dat gebaseerd is op bijdragen aan het Waarborgfonds van de huidige weggebruikers, is het van belang dat de aanspraak op het fonds (uitsluitend) mogelijk is vanaf het moment van de feitelijke instelling van dat fonds. Voor aanspraken met terugwerkende kracht dient geen ruimte te zijn.

En terwijl ik dit alles uiteenzet, realiseer ik me hoezeer ik ervan overtuigd ben geraakt dat een Waarborgfonds nodig is om het systeem van de aansprakelijkheidsverzekering te vervolmaken. De verkeersdeelnemer heeft recht op bescherming tegen de risico’s die deelname aan het verkeer met zich mee brengen en de overheid

38 Ik heb, waar ik u zo-even mee nam in wat cijfermateriaal, de cijfers van het afgelopen jaar in beeld gebracht. In dat jaar was bijvoorbeeld bij 15% van de ongevallen letselschade aan de orde. Maar dat cijfer is natuurlijk niet constant en ook als er een bestendig percentage zou zijn van 15% schades, is er nog niet goed zicht op de bedragen die daarmee gemoeid zijn. Schadelast is nu eenmaal geen constante, zeker niet bij letsel. Maar in kaart te brengen lijkt het te zijn.

is in dezen aan zet om stappen te (laten) zetten. Dat kan zijn op de manier als hiervoor besproken, dus door een digitale infrastructuur op te zetten die registratie en registervergelijking mogelijk maakt, opdat slachtoffers een recht op schadevergoeding tegen het Waarborgfonds geldend kunnen maken. Maar de overheid kan ook een ander pad kiezen.

7. Of moet de weg voor ons er geheel anders uitzien?

De vergoeding van schade in het verkeer op basis van de WA-verzekering kent de eigen, hiervoor besproken problematiek. Om bescherming van verkeersdeelnemers te kunnen waarborgen is noodzakelijk dat de verzekeringsplicht wordt nageleefd, alsook dat het systeem een financieel vangnet kent voor die gevallen waarin de verkeersdeelnemer een onverzekerde verkeersdeelnemer als 'dader' treft. Verkennend onderzoek (par. 5a) laat zien dat een niet-onaanzienlijk aantal onverzekerde voertuigen bij verkeersincidenten betrokken is, terwijl het Waarborgfonds nooit feitelijk is ingesteld. Het zijn nadelen die in aanvulling hebben te gelden op de nadelen die het vergoedingssysteem op basis van het aansprakelijkheidsrecht van zichzelf al kent. Een en ander kwam aan de orde in paragraaf 4.

Vanwege de gevoelde nadelen van (het verzekeringsrechtelijk vergoedingssysteem op basis van) het aansprakelijkheidsrecht wordt in de Nederlandse literatuur al sinds de jaren zestig van de vorige eeuw gediscussieerd over de invoering van een zogenoemde directe verkeersverzekering.³⁹ Kort en goed is de insteek van dat systeem dat de afwikkeling via het aansprakelijkheidsrecht en de verplichte verzekering die daarvoor geldt, losgelaten worden en dat deze vervangen worden door een directe verzekering. Verkeersdeelnemers sluiten een eigen verzekering, in wezen voor de eigen risico's. Ook dat is een verplichte verzekering, maar dan een die de bestuurder direct voor zichzelf en zijn meerijders afsluit.⁴⁰

De consequentie hiervan is dat als een voorval plaatsvindt, dat de schade dan niet langer verhaald wordt op (de verzekeraar van) de aansprakelijke partij. Er is ook geen eigen recht meer op schadevergoeding op de aansprakelijkheidsverzekeraar, want de schade wordt – ex polis – geclaimd bij de eigen verzekeraar. Die (eigen) verzekeraar wikkelt af op basis van de voorwaarden die hebben te gelden, zoals dat ook het geval is bij een WA-casco-verzekering of bij de Persoonlijke Ongevallenverzekering voor Inzittenden, de POI, die in paragraaf 2 zijn besproken. De schade blijft, kort gezegd, bij de eigen, directe verzekeraar. Want de verzekering die in het verkeer heeft te gelden is geen aansprakelijkheidsverzekering meer.

Als deze stap gemaakt wordt, is dat ook weer een project op zich. Want er wordt niet 'gewoon' een nieuw verzekeringsproduct op de markt gezet, maar er is een heuse systeemwijziging nodig. Niet de verzekeraar, maar de overheid is aan zet.

39 Zie voor verwijzingen voetnoot 11.

40 Het systeem zoals ik het hier schets, is de variant die het meest besproken wordt, maar er zijn ook andere modaliteiten mogelijk. Rijnhout geeft een fraai overzicht van de materie, zie Rijnhout 2021, p. 157.

Prof. dr. mr. N. van Tiggele-van der Velde

Het is alsdan aan de overheid om een landschap te creëren waarbij de aansprakelijkheidsverzekering in het verkeer wordt losgelaten en waarin zij wordt vervangen door een directe verkeersverzekering met eigen spelregels, die in beginsel in de polis zijn neergelegd. ‘Onrechtmatigheid’ leidt niet langer tot een aanspraak op (de WA-verzekering van) de aansprakelijke partij; het is de (in de polis genoemde) ‘gebeurtenis’ die tot een uitkering onder de polis leidt. En juist omdat de polis zal regeren, is het van belang dat de overheid, als zij het landschap creëert, ook goed naar de inrichting daarvan kijkt. De invoering van de directe verzekering houdt in dat ‘schadevergoeding’ niet langer van rechtswege langs de band van afdeling 6.1.10 BW geschiedt, maar dat ‘nog slechts’ een ‘uitkering’ onder de polis verstrekt wordt. Een en ander laat onverlet dat de wetgever ervoor kiest om aan te blijven sluiten bij de regels van het aansprakelijkheidsrecht, zodat de benadeelde in uitgangspunt recht op vergoeding van dezelfde schadeposten heeft als het geval zou zijn wanneer hij een aansprakelijke derde zou kunnen aanspreken.⁴¹ Dat ik een voorstander ben van afwikkeling in lijn met afdeling 6.1.10 BW hangt – in mijn geval – samen met het feit dat ik mij in het debat dat in Nederland gevoerd is, in voorkomende gevallen een tegenstander van invoering van de directe verkeersverzekering heb getoond. In een redactionele bijdrage aan een themanummer in het tijdschrift AV&S over de directe verzekering schreef ik er dit over:

‘De vraag die bij mij al jaren speelt, is of we die systeemwijziging [van WA-verzekering naar directe verkeersverzekering, NvT] moeten willen. En als, of zij dan verplicht dient te worden doorgevoerd. Ik ken de geschetste rooskleurigheid die hoort bij de directe verzekering (de zgn. *first party*-afwikkeling) en toch heb ik er altijd moeite mee (gehad en gehouden).

Zie jezelf eens als iemands slachtoffer. Of, als ik dat pad in gedachten in ga: ik woon op het allerlekkerste plekje van Rotterdam, maar als mijn arbeidsvermogen door toedoen van een ander in het geding komt, waar laat dat mij dan bij een *first party*-afwikkeling? Word ik dan niet langer teruggebracht in de positie waarin ik was voordat een ander mij (feitelijk) raakte? Is het rechtvaardig als je niet kan blijven wonen waar je woont omdat *repeat players* een praktische afwikkeling nastreven? Zijn we ons ervan bewust hoe mooi ons aansprakelijkheidssysteem in wezen is?

En wordt de *first party*-afwikkeling niet té rooskleurig voorgesteld? Een deel van het debat dat onder het aansprakelijkheidsregime gevoerd wordt, speelt bij afwikkeling van letselschade onder het *first party*-regime immers evenzeer een rol. In zijn brief van afgelopen zomer wijst demissionair Minister voor Rechtsbescherming op de tijd die de vaststelling van causaal verband blijft kos-

41 K.A.P.C van Wees & A.J. Akkermans, ‘Naar een toekomstbestendig compensatiesysteem voor verkeersongevallen. Over zelfrijdende auto’s, herstelgerichte schadeafwikkeling en de mogelijkheden van een systeem van directe schadeverzekering’, *TVP* 2020, afl. 3, p. 89 (hierna: Van Wees & Akkermans 2020).

Vergoeding van schade in het verkeer op basis van de WA-verzekering. Een voldoende waarborg?

ten.⁴² Even in mijn woorden: ook met je eigen (AOV-, SVI-, brand-)verzekeraar kun je prima van mening verschillen. Ook in breder polisverband.⁴³

De vraag of systeemwijziging in Nederland gewenst is, hoefde ik als columnist/schrijver van dit stuk en als dagvoorzitter in 2021 niet te beantwoorden en toch sprak ik uit dat ik gerustgesteld was door de opvatting van onze demissionair minister Dekker:

‘Ik ben, zo leerde ik, geen aanhanger van het *first party*-regime op dit punt en ik begrijp demissionair minister Dekker, waar hij – in vervolg op gevoerde rondetafelgesprekken – concludeert dat het wat hem betreft “niet in de rede ligt over te gaan op een stelsel van verplichte directe verzekeringen”.⁴⁴ Ook meent hij dat de gesprekken laten zien dat met name in de meest complexe zaken en voor de meest complexe schadeposten, zoals het verlies aan arbeidsvermogen, niet het werken met normbedragen, maar een meer concrete schadeberekening voor de hand ligt.⁴⁵

Vooralsnog andermaal rust wat mij betreft, al blijft het materie die in beweging is. Ik wil dat als jurist ook blijven en bijt me niet vast; ik ben alleen nog niet overtuigd door nut en noodzaak van die grote systeemwijziging.⁴⁶

Mijn bedenkingen zijn daarmee – ook nu, anno 2024 – genoegzaam verwoord en ik kan me voorstellen dat bedenkingen als deze ook op Curaçao kunnen leven. Want onder meer dat terugbrengen in de hypothetische situatie van voor een ongeval is zo aantrekkelijk aan het WA-systeem. Waarom bespreek ik dan toch vanuit een positieve insteek de mogelijkheid om op Curaçao tot een systeemwijziging over te gaan? Dat is omdat ik me kan voorstellen dat – met de nodige creativiteit – ervoor gezorgd kan worden dat bijvoorbeeld het terugbrengen in de situatie van voor het ongeval als uitgangspunt kan blijven gelden.⁴⁷ Ik misken daarmee niet dat daarmee hoge kosten gemoeid gaan. Ik zou er alleen wel voor willen pleiten dat het systeem toelaat dat aansluiting gezocht kan worden bij de persoonlijke omstandigheden.

42 In een rondetafelgesprek dat door de Minister van Rechtsbescherming in vervolg op het onderzoek van de Universiteit Utrecht over langlopende letselschadezaken is geïnitieerd, zijn de ervaringen met de Schadeverzekering voor Inzittenden, de SVI, genoemd als een voorbeeld van een directe verzekering die niet tot een snellere, harmonieuzere of rechtvaardiger afhandeling van de schade leidt. De SVI is een verzekeringsproduct dat grote gelijkenis vertoont met de Curaçaose POI. Zie de brief van de Minister voor Rechtsbescherming van 28 juni 2021, *Kamerstukken II 2020/21, 33552*, nr. 84, p. 4 (hierna: brief van 28 juni 2021).

43 N. van Tiggele-van der Velde, ‘Tets met “direct”. Een redactioneel over de directe schadeafhandeling, de directe verzekering en de belangen van de direct betrokkenen’, *AV&S 2021/30*, p. 153 (hierna: Van Tiggele-van der Velde 2021). De redactionele bijdrage van mijn hand leidde het themanummer in, dat zeven bijdragen over de directe verkeersverzekering bevatte. Het kwam uit in vervolg op een (digitaal) symposium over dit onderwerp.

44 Brief van 28 juni 2021, p. 4.

45 Brief van 28 juni 2021, p. 4.

46 Van Tiggele-van der Velde 2021, p. 153-154.

47 Ook Van Wees & Akkermans 2020, p. 89 gaan ervan uit dat afwijking van de regels van afdeling 6.1.10 BW beslist geen onvermijdelijk kenmerk van een systeem van directe schadeverzekering is.

Prof. dr. mr. N. van Tiggele-van der Velde

Voorstelbaar is immers dat door verzekerde verzekeringnemer gekozen kan worden voor (de inkoop van) een dekkingsomvang op maat: meer premie voor een hogere dekking is eenvoudig in te regelen, zoals nu ook gekozen kan worden tussen de verplichte WA, WA+ of WA-casco. Er is veel mogelijk en het is aan de wetgever om hier de voorwaarden te schetsen, waarbinnen de branche de keuzemogelijkheden dient in te regelen.⁴⁸ Dat geldt ook voor de vraag of de systeemwijziging een totale uitsluiting van het aansprakelijkheidsrecht met zich mee brengt, of dat de mogelijkheid blijft bestaan om alsnog tot verhaal van volledige schadevergoeding te komen.⁴⁹

Al met al lijkt een systeemwijziging als door mij hier bedoeld het onderzoeken meer dan waard, want de situatie hier te lande is nu eenmaal anders. Er kleven (dus) nadelen aan het systeem van de directe verzekering, maar in de weging zouden die nadelen weleens van een minder gewicht kunnen zijn dan de nadelen die kleven aan (de onvoldoende naleving van) de verzekeringsplicht en (het ontbreken van) het vangnet van het Waarborgfonds.

Ik realiseer me terdege: de invoering van een verplichte directe verkeersverzekering vergt evenzeer naleving daarvan en ook dan is controle op de verzekeringsplicht nodig. Maar het grote verschil is er voor mij in gelegen dat het risico van niet-verzekerd zijn bij de directe verzekering ligt waar het thuishoort: bij de (niet-) verzekerde zelf. En niet, zoals nu het geval is, bij de medeweggebruiker. Het verdient om deze redenen aanbeveling om ook dit systeem op een gedegen manier en met inachtneming van de lokale situatie uit te denken.

8. Tijd voor een afronding

Ik heb daarmee veel besproken en de vraag is hoe dan verder? We staan – om in de terminologie van de weggebruiker te blijven – op een splitsing en we moeten met elkaar bedenken of we links- of rechtsaf gaan. Niet kiezen is geen optie. Dat is eigen aan een splitsing en misschien moeten we de auto zelfs even stilzetten om de materie die de keuze bepaalt in de breedte te beschouwen. Breng in kaart wat de meest haalbare, meest effectieve keuze voor het eiland is. Betrek daarbij dan zelfs wat onderdelen die niet bij mijn vakgebied horen, zoals de noodzaak van vervoer per auto, de toegankelijkheid van het openbaar vervoer, de infrastructuur van het eiland en de veiligheid van de weg voor andere verkeersdeelnemers, zoals fietsers en voetgangers. Zet het voertuig langs de weg en stel als overheid een commissie in

48 Ik spreek bewust over het inregelen van keuzemogelijkheden door de wetgever. Vanzelfsprekend is het de verzekeraar die in de branche de modaliteiten uitvoert, maar het is aan de wetgever om een juiste balans te vinden tussen de voor- en nadelen van invoering van de directe verkeersverzekering, alsook over de voorwaarden die aan die verzekeringsvorm gesteld moeten worden. Of, om met Van Wees & Akkermans 2020, p. 89, te spreken: 'God verhoede dat men in Den Haag gaat roepen dat men dit wel aan de markt kan overlaten. Voor wetgeving is natuurlijk wel enige politieke moed vereist. Het landsbelang vergt dat de politiek die verantwoordelijkheid durft te nemen.'

49 Een dergelijk systeem heeft in Zweden te gelden. Zie voor een bespreking daarvan D.B. van Ark, 'De directe autoverzekering. Inrichting van een stelsel en vragen voor de letselschadeafwikkeling', AV&S 2021/32.

Vergoeding van schade in het verkeer op basis van de WA-verzekering. Een voldoende waarborg?

die het palet in de breedte schetst. De verkeersdeelnemer heeft recht op bescherming (door de overheid). Dus op naar een voldoende waarborg.