



VU Research Portal

Zelfrijdende auto's, aansprakelijkheid en verzekering; over nieuwe technologie en oude discussies

van Wees, K.A.P.C.

published in

Tijdschrift voor Vergoeding Personenschade
2016

document version

Publisher's PDF, also known as Version of record

[Link to publication in VU Research Portal](#)

citation for published version (APA)

van Wees, K. A. P. C. (2016). Zelfrijdende auto's, aansprakelijkheid en verzekering; over nieuwe technologie en oude discussies. *Tijdschrift voor Vergoeding Personenschade*, 2016(2), 29-34.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal ?

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

E-mail address:

vuresearchportal.ub@vu.nl

Zelfrijdende auto's, aansprakelijkheid en verzekering; over nieuwe technologie en oude discussies

*Dr. mr. K.A.P.C. van Wees**

1. Inleiding

De zelfrijdende auto lijkt aan een onstuitbare opmars bezig. Autofabrikanten brengen steeds geavanceerdere bestuurderondersteunende systemen op de markt. In navolging van sommige staten in de VS heeft de Nederlandse overheid haar wetgeving aangepast om het testen van (gedeeltelijk) zelfrijdende auto's op de openbare weg mogelijk te maken.¹ Het huidige EU-voorzitterschap werd aangegegrepen om de ontwikkeling van de zelfrijdende auto en zijn juridische inpasbaarheid op de Europese agenda te zetten.² Het lijkt slechts een kwestie van tijd voordat we ons tijdens het autorijden met andere zaken kunnen bezighouden dan remmen, sturen en gas geven.³ De in rap tempo toenemende automatisering van de rijtaak roept echter ook de nodige vragen op op het terrein van aansprakelijkheid en verzekering. Vastgesteld wordt dat bestaande kaders zich slecht lenen voor toepassing op autonoom rijdende auto's.⁴ In het verkeersaansprakelijkheidsrecht staat in belangrijke mate nog steeds het gedrag van de bestuurder centraal en de bestaande risicoaansprakelijkheden laten zich niet eenvoudig toepassen op auto's die zelf beslissingen nemen. Nog complexer wordt het als voertuigen met elkaar en met de infra-

structuur gaan communiceren (zogenaamde coöperatieve systemen). Deze onderlinge technische verknoping zal tot lastige bewijs- en toerekeningvragen leiden als er onverhoopt iets misgaat.

De opkomst van de (deels) zelfrijdende auto dwingt dan ook om na te denken over alternatieven voor ons huidige stelsel van aansprakelijkheid.⁵ Een van die alternatieven is de invoering van een vergoedingsstelsel dat (deels) gebaseerd is op directe schadeverzekering (*first party*-verzekering), een zogenaamde verkeersverzekering.⁶ Het kenmerkende van een directe of *first party*-verzekering is dat niet het aansprakelijkheidsrisico, maar het risico op schade wordt verzekerd. De schadelijders spreken niet langer de verzekeraar van de aansprakelijke partij aan, maar claimen hun schade bij de verzekeraar van het motorrijtuig waarin zij zich bevonden.⁷

Ook het Verbond van Verzekeraars ziet in de verkeersverzekering een mogelijke oplossing voor de aansprakelijkheidsvraagstukken rond toenemende voertuigautomatisering. In een recent gepubliceerd visiedocument stelt het Verbond dat een directe verzekering goede mogelijkheden biedt 'om de klant nog beter centraal te kunnen stellen, schades efficiënter af te kunnen wikkelen en tegelijk de letselschadelast beter te kunnen inschatten en te beheersen'.⁸

* Dr. mr. K.A.P.C. van Wees is universitair docent privaatrecht aan de Vrije Universiteit Amsterdam.

1. Besluit van 15 juni 2015 tot wijziging van het Besluit ontheffingverlening exceptionele transporten (ontwikkeling zelfrijdende auto), Stb. 2015, 248.
2. Zie <www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2015/11/23/schultz-zelfrijdende-auto-op-europese-agenda>.
3. Experts waarschuwen echter dat de verwachtingen wel eens te hooggespannen kunnen zijn gezien de huidige stand van de techniek. Zie Hidden obstacles for Google's Self-Driving Cars; Impressive progress hides major limitations of Google's quest for automated driving, MIT Technology Review, 28 augustus 2014. Dezelfde boodschap verkondigde Marieke Martens, hoogleraar Intelligent Transport Systems & Human Factors aan de Universiteit Twente, tijdens haar presentatie op het PIV-congres op 18 maart 2016. Zie voor een verslag PIV Bulletin, april 2016 (afl. 2), p. 3-4.
4. Zie o.a. E. Tjong Tjin Tai & S. Boesten, Aansprakelijkheid, zelfrijdende auto's en andere zelfbesturende objecten, NJB 2016/496; K.A.P.C. van Wees, Aansprakelijkheidsaspecten van (deels) zelfrijdende auto's, AV&S 2015/28; R. van Eijck & G. van Dijk, Pelotonrijden en aansprakelijkheid, AV&S 2015/29; K. de Vey Mestdagh & J. Lubbers, 'Nee hoor, u wilt helemaal niet naar Den Haag...' Over de techniek, het recht en de toekomst van de zelfrijdende auto, Ars Aequi 2015, p. 267-280; A.I. Schreuder, Aansprakelijkheid voor 'zelfdenkende' apparatuur, AV&S 2014/20.

5. Zie bijv. Van Wees 2015, par. 5.2; Van Eijck & Van Dijk 2015, par. 3.3. Zie ook T. Hartlief, Technische vooruitgang in het aansprakelijkheidsrecht, NJB 2016/70.
6. In dit artikel worden de begrippen directe verzekering, *first party*-verzekering en verkeersverzekering min of meer uitwisselbaar gebruikt. Waar het om gaat, is dat de verzekering de eigen schade van de verzekeringnemer en eventuele medeverzekerden dekt. Dit in tegenstelling tot een aansprakelijkheidsverzekering, die dekking biedt voor de schade door de verzekeringnemer en eventuele medeverzekerden aan derden toegebracht.
7. In feite is dit ook waar toepassing van het 'Draaiboek Kettingbotsingen' van het Verbond van Verzekeraars op neerkomt. Dit protocol vindt toepassing bij gecompliceerde, grootschalige kettingbotsingen waarbij de toedracht onvoldoende te reconstrueren is. Het protocol is in essentie ook toegepast op de afwikkeling van schade na de kettingbotsing van 16 april 2014 op de A58 in Zeeland. Zie nader G. Hulsbergen, Innovatieve aanpak bij kettingbotsing door dichte mist. Verslag van een gesprek met Leo de Boer (Directeur Verbond van Verzekeraars) en Marinus Schroevers (Directeur ZLM), VR 2016/77. Voorts vormt de bestaande Schadeverzekering Inzittenden (SVI) een verkeersverzekering die men op vrijwillige basis kan afsluiten.
8. Toekomstvisie Automotive, *Onderweg naar morgen*, Verbond van Verzekeraars (te raadplegen via <www.verzekeraars.nl>), p. 10.

Zoals menigeen zal weten, maar sommigen misschien ook niet, kent het denken over een verkeersverzekering als alternatief voor het aansprakelijkheidsrecht een lange geschiedenis.⁹ Voor Nederland zijn daaraan vooral de namen van Bloembergen en Van Wassenaer van Catwijk verbonden.¹⁰ Reeds een halve eeuw geleden werd door de Nederlandse Juristen-Vereniging op basis van livijge preadviezen van Bloembergen en Bongers gediscussieerd over de vraag of de wettelijke aansprakelijkheid bij verkeersongevallen diende te worden vervangen door een stelsel van verkeersverzekering.¹¹

Wie zich verdiept in de publicaties van Bloembergen en Van Wassenaer van Catwijk over de verkeersverzekering wordt getroffen door de gedegenheid en uitvoerigheid waarmee zij over het onderwerp hebben nagedacht en geschreven.¹² Voor wie zich, zoals het Verbond, heden ten dage buigt over de 'kansen en valkuilen' van de directe verzekering voor verkeersschade zijn deze geschriften zonder meer verplichte kost.¹³ Dat betekent echter niet dat er geen 'modernere' perspectieven te benoemen zijn die in dit verband een rol dienen te spelen. Daarbij valt in het bijzonder te denken aan de hedendaagse kennis en inzichten die er bestaan over de impact

van schadeafwikkelingsprocedures op het welzijn en herstel van slachtoffers.¹⁴

Dit artikel is bedoeld om een (hernieuwde) verkenning op hoofdlijnen te bieden van (potentiële) voor- en nadelen van een stelsel van verkeersverzekering,¹⁵ dit met een bijzondere blik op de huidige technologische ontwikkelingen en de bovenbedoelde inzichten. Daarbij dient men voor ogen te houden dat het begrip verkeersverzekering een label is waaronder vergoedingssystemen met uiteenlopende kenmerken worden gebracht. Kenmerkend voor een verkeersverzekering is het directe karakter. De verzekeraar handelt de schade af voor zijn eigen verzekerde. Als men spreekt over een stelsel van verkeersverzekering heeft men veelal het oog op een gecombineerd systeem, te weten een stelsel waarin op de bezitter/houder van een motorrijtuig de verplichting wordt gelegd een verzekering af te sluiten voor schade van de inzittenden van het eigen voertuig, alsmede voor schade toegebracht aan derden.

2. Voor- en nadelen verkeersverzekering

Omdat bij een verkeersverzekering uitkering niet afhankelijk is van aansprakelijkheid van een derde ontloopt men een aantal typische problemen van het aansprakelijkheidsrecht. Zo worden lastige en tijdrovende discussies over de schuldvraag vermeden.¹⁶ Ook ligt het voor de hand een beroep op eigen schuld te beperken, omdat anders de schuldvraagdiscussie via de achterdeur deels weer wordt binnengehaald.¹⁷ Voorts biedt een directe verzekering de mogelijkheid ook de bestuurder in het vergoedingsstelsel te betrekken. Dat is vooral van belang voor zover het gaat om eenzijdige ongevallen of ongevallen die te wijten zijn aan een eigen fout of gebrek (van het voertuig). Het huidige verkeersaansprakelijkheidsrecht heeft de bestuurder in die gevallen weinig te bieden. Enerzijds omdat hij in deze gevallen geen aansprakelijke wederpartij zal kunnen aanwijzen, anderzijds omdat schade van de bestuurder van het 'eigen' voertuig in de praktijk is uitgesloten van WAM-dekking.¹⁸ Vanuit een oogpunt van compensatie gooit een verkeersverzekering dus hogere ogen dan het aansprakelijkheidsrecht.

Vanuit een perspectief van slachtofferbescherming blijven de voordelen van een directe verzekering echter niet beperkt tot ruimere 'inclusiecriteria' voor een aanspraak op schadevergoeding. Het feit dat getwist over aansprakelijkheid, in ieder

9. Zie voor een korte schets A.J.O. van Wassenaer van Catwijk, *Verkeersverzekering* (oratie Amsterdam VU), Alphen aan den Rijn: Tjeenk Willink 1977, p. 5-7.
10. Maar ook vele anderen hebben over het onderwerp geschreven. Zie voor een kort overzicht M. van Dam, *Verkeersongevallen. Een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer* (diss. Maastricht), Den Haag: Boom Juridische uitgevers 2001, p. 100-109 en G.M. van Wassenaer, *Verkeersverzekering of risicoaansprakelijkheid. Schadevergoeding: personenschade* (Mon BW B37), Deventer: Kluwer 2008, nr. 15.
11. *Handelingen der Nederlandse Juristen-Vereniging 1967*, Zwolle: Tjeenk Willink 1967. Overigens pleitte Bloembergen in zijn preadvies niet voor een verkeersverzekering, maar stelde hij voor het verkeersaansprakelijkheidsrecht geheel af te schaffen. Later toonde hij zich voorstander van (een beperkte) verkeersverzekering. Zie A.R. Bloembergen, *Naar een nieuw verkeersongevallenrecht*, NJB 1973, p. 961-971 (I) en 998-1009 (II) en A.R. Bloembergen, *Het rapport over het verkeersongevallenrecht*, NJB 1978, p. 693-708.
12. In het bijzonder zijn de volgende publicaties te noemen: Bloembergen 1973; 1978; Van Wassenaer van Catwijk 1977; A.J.O. van Wassenaer van Catwijk, *Verkeersverzekering in Noord-Amerika*, VA 1988, p. 321-377; A.J.O. van Wassenaer van Catwijk, *Naar een Europees verkeersschaderecht* (afscheidscollage Amsterdam VU), Deventer: Kluwer 1993.
13. Ook kan in dit verband worden verwezen naar de rapporten van de Studiegroep Verkeersaansprakelijkheid over nieuwe stelsels van schadevergoeding van verkeersslachtoffers (Rapport van de Studiegroep Verkeersaansprakelijkheid I: Vergoeding van schade door dood en letsel (1978) en Rapport van de Studiegroep Verkeersaansprakelijkheid II: Vergoeding van zaakschade (1980)), de Notitie Verkeersaansprakelijkheid (Kamerstukken II 1989/90, 21528, 1) en naar het in 1997 ingediende wetsvoorstel Verkeersongevallen (Kamerstukken II 1997/98, 25759, 1-2). Dit wetsvoorstel was weliswaar gebaseerd op een risicoaansprakelijkheid, maar vertoonde ook trekken van een verkeersverzekering. Dat gold met name voor de positie van passagiers van het motorrijtuig. Het wetsvoorstel is later weer ingetrokken (Kamerstukken II 1998/99, 25759, 5). Dat hield met name verband met de kritiek die het wetsvoorstel ontmoette waar het de beperkte ontsnappingsmogelijkheden voor de aansprakelijke automobilist jegens fietsers en voetgangers betrof.

14. A.J. Akkermans & K.A.P.C. van Wees, *Het letselschadeproces in therapeutisch perspectief*, TVP 2007, p. 103 e.v.
15. Van meer dan een verkennend overzicht op hoofdlijnen is in dit artikel geen sprake. Ik verwijs de geïnteresseerde lezer naar de uitgebreide beschouwingen in de in noot 9 t/m 13 genoemde literatuur.
16. Het verzekerde evenement kan zo omschreven worden dat het slachtoffer slechts hoeft aan te tonen dat hij schade heeft opgelopen als gevolg van het zich verzevenlijken van een verkeersrisico. Zie nader par. 3.
17. Van Wassenaer van Catwijk 1988, p. 358.
18. Art. 4 WAM staat deze uitsluiting toe en deze wordt in de praktijk algemeen toegepast. De bestuurder-niet-tevens-bezitter kan dus ook niet de WAM-verzekeraar aanspreken in gevallen waar aansprakelijkheid van de bezitter zou kunnen worden aangenomen, bijv. in het geval het ongeval werd veroorzaakt door een gebrek in het voertuig en dat gebrek terug te voeren valt op het plegen van onvoldoende onderhoud door de bezitter.

geval waar deze de grondslag betreft, vermeden wordt en daarmee de schadeafwikkeling versneld kan worden, is belangrijke winst voor het slachtoffer. Onderzoeken wijzen uit dat letselschadeprocedures zeer belastend zijn voor slachtoffers.¹⁹ In dit verband is tevens van belang dat het slachtoffer, althans het gemotoriseerde slachtoffer, schadeloos gesteld wordt door de 'eigen' verzekeraar. Dat heeft een aantal (potentieel) belangrijke voordelen. De directe link met de uitkeringsgerechtigde maakt dat verzekeraars in een betere positie zijn – om met de woorden van het Verbond te spreken – om de klant centraal te stellen. De wijze waarop met de klant wordt omgegaan, kan niet alleen vanuit het perspectief van de verzekeraar een relevant *selling point* opleveren, maar heeft ook een serieuze impact op de emotionele en psychosociale belasting van het schadeafwikkelingsproces voor het slachtoffer. Dit kan zich zelfs vertalen in een positief effect op de schadelast. Onderzoeken laten zien dat er een duidelijke invloed is van de kenmerken van een compensatiesysteem op het welzijn en zelfs de gezondheid en het herstel van slachtoffers. Een directe verzekering scoort daarbij beter dan afdoening op basis van aansprakelijkheidsverzekering. In dit verband speelt het adverseriele karakter van het aansprakelijkheidsrecht een belangrijke rol (in dit verband wordt ook wel gesproken van het toernooimodel, in tegenstelling tot het harmoniemodel van de directe verzekering).²⁰ Ook is er onderzoek dat laat zien dat een actieve en op re-integratie gerichte aanpak van verzekeraars, iets waar de *first party*-verzekeraar veel meer ruimte toe heeft dan de *third party*-verzekeraar, een positieve invloed kan hebben op de gezondheid en de hervatting van activiteiten en werk.²¹

Kortom, naast een belangrijke welzijnsaanwinst voor slachtoffers van verkeersongevallen, kan invoering van een verkeersverzekering ook een besparing van maatschappelijke kosten opleveren die wel eens aanzienlijk groter kan zijn dan de verminderde uitvoeringskosten die men gebruikelijk is in de berekening te betrekken.

Daarmee zijn we bij een tweede voordeel van een verkeersverzekering beland: lagere afhandelingskosten. De aan het bestaande aansprakelijkheidssysteem verbonden kosten zijn hoog.²² Het beperken van aansprakelijkheidsdiscussies leidt tot lagere uitvoeringskosten.²³

Een derde voordeel betreft het feit dat een verzekeraar die de schade van de inzittenden van het eigen motorrijtuig dekt met het oog op preventie effectiever maatregelen kan stimule-

ren dan een verzekeraar die de schade van de inzittenden van een aangerezen voertuig dekt. Verzekeraars zijn bij een directe verzekering beter in staat door hun acceptatiebeleid en premiestelling de aanschaf van veilige(re) voertuigen en veiliger rijgedrag te stimuleren. Daarbij is niet alleen van belang dat de actieve veiligheidssystemen, zoals botspreventiesystemen, een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de verkeersveiligheid, maar ook dat de technologie geheel nieuwe mogelijkheden biedt om het gedrag van bestuurders te monitoren en daarop de premie aan te passen (*pay as you drive*-verzekeringen). Ook vanuit het oogpunt van preventie heeft een directe verzekering in potentie dus betere papieren dan een aansprakelijkheidsverzekering.

Bovendien biedt een directe verzekering ook meer mogelijkheden om de hoogte van de premie te laten afhangen van de inkomenspositie en de gezinssamenstelling van de verzekerde. Dat geldt overigens ook voor het risico dat het gebruik van een type voertuig met zich meebrengt, en dat kan voor kwetsbare motorrijtuigen, zoals motor- en bromfietsen, bepaald nadelig uitpakken. Zo is het overlijdensrisico voor een motorrijder 35 keer hoger dan dat van een inzittende van een auto.²⁴

Dit alles neemt natuurlijk niet weg dat invoering van een verkeersverzekering logischerwijs tot gevolg heeft dat er meer personen dan nu aanspraak zullen hebben op vergoeding van verkeersgerelateerde schade. Dat betekent dus ook dat een dergelijk stelsel qua uitkeringen in beginsel een duurder systeem is dan het bestaande, op aansprakelijkheid gebaseerde vergoedingssysteem.²⁵ Het voorkomen van een substantiële premiestijging (in collectieve zin, maar ook ten aanzien van individuele groepen²⁶) werd in het verleden steeds als een noodzakelijke voorwaarde gezien,²⁷ waarbij de te boeken besparingen als gevolg van lagere transactiekosten als onvoldoende werden beschouwd. Als het voorkomen van een substantiële premiestijging als noodzakelijke voorwaarde wordt aangemerkt, en dat is vermoedelijk een politiek gegeven, dan zal men dus andere mogelijkheden moeten zoeken om tot noodzakelijke besparingen te komen. Die besparingen worden – zo zal in paragraaf 3 nog nader aan de orde komen – onder andere gezocht in beperkingen en limieten ten aanzien van de gedekte schadeposten en/of in een afschaffing van de regresrechten. Een nieuw gegeven in deze discussie is evenwel de mogelijke bijdrage van voertuigautomatisering aan het terugdringen van

19. Akkermans & Van Wees 2007.

20. N. Elbers e.a., Differences in perceived fairness and health outcomes in two injury compensation systems: A comparative study, *BMC Public Health* (ingediend).

21. F. Schaafsma e.a., Changing insurance company claims handling processes improves some outcomes for people injured in road traffic crashes, *BMC Public Health* 2012, afl. 12, p. 36.

22. In navolging van Bloembergen (zie bijv. Bloembergen 1973, p. 969) hoort men vaak zeggen dat het een euro kost om een euro aan schadevergoeding aan het slachtoffer uitbetaald te krijgen. Weterings komt voor de afwikkeling van letselschade in het algemeen tot lagere percentages. Zie W.C.T. Weterings, *Vergoeding van letselschade en transactiekosten*, Een kwalitatieve en kwantitatieve analyse, Deventer: Tjeenk Willink 1999, p. 113.

23. Zie voor enige buitenlandse empirische inzichten Van Dam 2001, p. 542 e.v.

24. Zie W.A.M. Weijermars, *Verkeersonveiligheid*, TVP 2016, p. 15. In de Notitie Verkeersaansprakelijkheid werd bijv. becijferd dat bij invoering van een verkeersverzekering de schadelast ter zake van letselschade voor bromfietzers met een factor 14,6 zou stijgen (Kamerstukken II 1989/90, 21528, 1, p. 9).

25. In de MvT bij het wetsvoorstel Verkeersongevallen (Kamerstukken II 1997/98, 25759, 3, p. 14-15) werd becijferd dat een stelsel van verkeersaansprakelijkheid waarbij alle verkeersslachtoffer onder (vrijwel) alle omstandigheden hun schade vergoed krijgen, zou leiden tot een premiestijging van 44 tot 52%.

26. Vgl. wat hierboven werd gezegd over de mogelijke premieconsequenties voor kwetsbare groepen zoals motorrijders.

27. Dit werd ook in het wetsvoorstel Verkeersongevallen als reden gegeven voor het afwijzen van een stelsel van verkeersverzekering. Kamerstukken II 1997/98, 25759, 3, p. 12 en 14-15.

verkeersongevallen. Een belangrijke drijfveer achter deze ontwikkelingen is immers verbetering van de verkeersveiligheid. De verwachtingen zijn bepaald hooggespannen.²⁸ Als deze belofte wordt ingelost, zal dat een compenserend en wellicht zelfs een verlagend effect op de premies kunnen hebben.

Naast de kosten (als gevolg van een toenemend aantal aanspraken op vergoeding) kan als mogelijk bezwaar tegen een verkeersverzekering naar voren worden gebracht dat een dergelijk stelsel geen recht doet aan het uitgangspunt dat de veroorzaker betaalt. Met andere woorden: het strookt niet met een rechtvaardige en maatschappelijk verantwoorde kostenallocatie. Dit argument hangt echter in belangrijke mate samen met de vraag of invoering gepaard gaat met afschaffing of beperking van het aansprakelijkheidsrecht (zie nader par. 3.5). Dat men door middel van een verkeersverzekering voorziet in ruime en soepele vergoeding van verkeersschade aan de directe slachtoffers hoeft nog niet te betekenen dat in een dergelijk stelsel geen rol meer is weggelegd voor kostenallocatie op basis van het aansprakelijkheidsrecht. Deze aansprakelijkheidsdiscussie kan echter plaatsvinden in het kader van het onderling verhaal tussen verzekeraars en wordt aldus verschoven naar de achterkant van het stelsel, waarbij omwille van de kosten afwikkeling vanzelfsprekend niet op dossierniveau hoeft plaats te vinden.

Ten slotte zou men als nadeel kunnen betitelen dat invoering van een verkeersverzekering wetgevend ingrijpen vereist.²⁹ Dat vergt tijd. Bij het vormgeven van een concreet stelsel ziet de wetgever zich bovendien geconfronteerd met uiteenlopende maatschappelijke belangen en rationaliteiten. Er dienen zich in dit verband dan ook allerhande principiële en praktische vragen aan. Hieronder zal ik een aantal van deze vragen bespreken. Van enig streven naar volledigheid kan in het bestek van dit artikel geenszins sprake zijn. Ik verwijs de geïnteresseerde lezer naar de literatuur.³⁰

28. Zo spraken Britse deskundigen recentelijk de verwachting uit dat toepassing van zelfrijdende auto's in vijf jaar tot een halvering van de premies zouden leiden. Zie <www.telegraph.co.uk/finance/personalfinance/insurance/motorinsurance/11623218/Driverless-cars-will-shave-265-off-insurance-premiums-in-five-years.html>.

29. Overigens kunnen verzekeraars ook op eigen initiatief maatregelen nemen, waardoor de schadeafwikkelingspraktijk meer in de richting van een verkeersverzekering schuift. Daarbij valt in de eerste plaats te denken aan het stimuleren van een betere verspreidingsgraad van de SVI. Ook kan in dit verband worden gewezen op een aangekondigd voorstel tot wijziging van de Bedrijfsregeling Schuldloze derde (Bedrijfsregeling 7). De ervaringen met de afwikkeling van de schade als gevolg van de A58-kettingbotsing hebben geleid tot een – later deze zomer te presenteren – voorstel tot wijziging van de Bedrijfsregeling Schuldloze derde. Op basis van dit voorstel dienen inzittenden de verzekeraar van het 'eigen' voertuig als regeland verzekeraar aan te spreken. Zie Hulsbergen 2016, p. 181.

30. Zie de in noot 9 t/m 13 genoemde literatuur en in het bijzonder het verslag van het onderzoek van Van Wassenaer van Catwijck naar *no-fault*-systemen in de VS en de lessen die daaruit getrokken kunnen worden voor Nederland (Van Wassenaer van Catwijck 1988).

3. Te maken keuzes

3.1 Voor welke risico's dient de verzekering dekking te verlenen?

De verzekering zal dekking moeten verlenen voor schade als gevolg van een verkeersongeval, het verkeersrisico. Daartoe zou bijvoorbeeld kunnen worden aangesloten bij de formulering van het huidige artikel 3 van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (WAM).³¹ Dekking vindt plaats wanneer schade is toegebracht door een gebeurtenis waartoe het motorrijtuig in het verkeer aanleiding geeft.

Een andere vraag is of de verkeersverzekering zich dient te beperken tot zelfrijdende auto's. Een dergelijke beperking lijkt echter geen serieuze optie. Enerzijds omdat dit veronderstelt dat er een werkbaar onderscheid gemaakt kan worden tussen zelfrijdende en 'traditionele' motorrijtuigen, anderzijds omdat dit tot een moeilijk verdedigbare tweedeling in bescherming zou leiden.

3.2 Wie dient de verzekering af te sluiten?

In theorie is denkbaar dat ook ongemotoriseerde verkeersdeelnemers (kort gezegd: fietsers en voetgangers) voor zichzelf een verkeersverzekering afsluiten voor eventueel te lijden schade als gevolg van een verkeersongeval,³² maar doorgaans wordt gedacht aan een stelsel waarin op de bezitter/houder van een motorrijtuig de verplichting wordt gelegd een verzekering af te sluiten voor schade van de inzittenden van het eigen voertuig (dit element betreft dus een directe verzekering), alsmede voor schade toegebracht aan derden (een 'ouderwetse' aansprakelijkheidsverzekering dus).

3.3 Welke personen dienen onder het beschermingsbereik van de verzekering te vallen?

Als men de doelstelling van slachtofferbescherming vooropstelt, ligt het voor de hand alle categorieën van slachtoffers (dus ook bestuurders) onder het bereik van een dergelijke verzekering te brengen.³³ Een argument om de bestuurder buiten het stelsel van verplichte verzekering te houden, kan zijn dat deze de keuze heeft voor zichzelf op vrijwillige basis een verzekering af te sluiten.³⁴ Anderzijds vormen de huidige ontwikkelingen rond de zelfrijdende auto nu juist reden om nog eens goed naar de positie van de bestuurder te kijken. Enig paterna-

31. Vgl. Van Wassenaer van Catwijck 1988, p. 356.

32. Het Verbond ziet dit als een serieuze optie. Zie Toekomstvisie Automotive, p. 9.

33. Zoals eerder aangegeven, ga ik er in deze bijdrage van uit dat de door de automobilist af te sluiten verkeersverzekering ook dekking dient te verlenen voor de schade toegebracht aan fietsers en voetgangers. Denkbaar is – het Verbond noemt deze optie ook (zie p. 9) – dat ook op deze personen een verzekeringsverplichting komt te rusten. Dat lijkt echter minder realistisch.

34. Bloembergen 1973, p. 1001; Van Wassenaer van Catwijck 1988, p. 346. Dit was ook het argument om de positie van de bestuurder in het wetsvoorstel Verkeersongevallen ongemoeid te laten (m.u.v. de werknemerbestuurder). Zie Kamerstukken II 1997/98, 25759, 3, p. 18-19.

lisme lijkt hier op zijn plaats, afgaand op de kennelijk beperkte verspreidingsgraad van de bestaande SVI.³⁵

Overigens lijkt het in het leven roepen van een stelsel van verkeersverzekering waar alleen de bestuurder onder valt niet logisch, zeker niet als daarbij qua uitkeringen zou worden aangehaakt bij het aansprakelijkheidsrecht, met het uitgangspunt van volledige vergoeding. Het is gek om alleen voor de bestuurder een heel ruime bescherming in het leven te roepen en voor de rest de bestaande situatie in stand te laten. Het ligt voor de hand om voor alle verkeersdeelnemers het systeem te verbeteren. Het verplicht stellen van een SVI, waar ook de passagiers van het verzekerde voertuig onder vallen, zou in dit kader een belangrijke stap zijn.

Niettemin blijft het dan nog steeds iets scheefs houden als voor ongemotoriseerde verkeersdeelnemers alles bij het oude zou blijven. Dat geeft een vreemde tweedeling in bescherming, terwijl juist de zwakke verkeersdeelnemers de meeste bescherming verdienen omdat ze geen deel hebben in de gevaarstelling van het gemotoriseerd verkeer. In dat opzicht zou men dus meer moeten doen dan ‘slechts’ het verplicht stellen van een SVI.

3.4 Welke schadeposten dienen onder de verzekering te vallen en dienen deze schadeposten onbeperkt gedekt te zijn?

Het is vanzelfsprekend dat een verkeersverzekering in ieder geval dekking behoort te bieden voor personenschade. Over de modaliteiten van de dekking zou men echter kunnen discussiëren. Bij een *first party*-verzekering is het in verhouding tot een *third party*-verzekering minder evident dat moet worden vastgehouden aan het met het aansprakelijkheidsrecht verbonden uitgangspunt van volledige vergoeding. Het Verbond ziet een systeem voor zich waarbij uitkeringen genormeerd dan wel gemaximeerd zijn, omdat het anders wel eens te kostbaar zou kunnen worden.³⁶ Ook in de voorstellen die in het verleden werden uitgewerkt door Bloembergen en Van Wassenaer van Catwijck werd uitgegaan van uitsluiting of limitering van bepaalde schadeposten (zoals smartengeld of inkomensschade).³⁷ Daarbij is van belang dat de verzekeringnemer zelf kan bepalen of hij zich aanvullend wil verzekeren. Het ligt dan wel voor de hand een onderscheid te maken tussen de verzekeringnemer en zijn familieleden en andere slachtoffers.

Voorts kan men de vraag stellen of een verkeersverzekering ook dekking moet bieden voor zaakschade. Daartegen pleit dat bij vergoeding van zaakschade overwegingen van slachtofferbescherming een veel minder prominente rol spelen. Ik volsta er op deze plek mee aan te geven dat deze vraag niet voor alle soorten zaakschade op gelijke wijze hoeft te worden beant-

woord en dat zich verschillende arrangementen laten denken om met deze kwestie om te gaan.³⁸

3.5 Dient er naast een uitkering op basis van een verkeersverzekering ook nog plaats te zijn voor een aanspraak op basis van onrechtmatige daad?

Veelal wordt ervan uitgegaan dat een stelsel van verkeersverzekering gepaard gaat met een afschaffing of beperking (bijvoorbeeld tot gevallen van opzet) van het aansprakelijkheidsrecht ter zake van vergoeding van verkeersschade. Immers, anders houden we het aansprakelijkheidsrecht met al zijn tekortkomingen alsnog binnen boord, zo is de gedachte. Vanzelfsprekend of noodzakelijk is een met invoering gepaard gaande afschaffing echter niet. Zeer wel denkbaar is dat het stelsel van verkeersverzekering slechts een toevoeging vormt zonder nadere beperkingen te stellen aan een mogelijk beroep op het aansprakelijkheidsrecht, anders dan het beginsel dat men geen schade – en dus geen aanspraak – meer heeft als men al uit andere bron schadeloos is gesteld.³⁹ Gezien de lagere drempels die zullen gelden voor een vergoeding op basis van de ‘eigen’ verkeersverzekering, zal mogen worden verwacht dat slachtoffers slechts een beroep op het aansprakelijkheidsrecht zullen doen als daar substantieel meer te halen is, bijvoorbeeld als gevolg van bepaalde beperkingen of limieten die bij de vergoeding op basis van de verkeersverzekering worden gehanteerd.⁴⁰

3.6 Dient de mogelijkheid tot regres te worden ingeperkt?

De in het verleden voorgestelde stelsels van verkeersverzekering werden slechts haalbaar geacht indien de regresrechten zouden worden afgeschaft of beperkt.⁴¹ De verwachting was dat anders de premies zodanig zouden stijgen dat de betaalbaarheid in het geding zou komen en dat zou het gevaar van onverzekerde rijden te zeer in de hand werken.⁴² Overigens is door een verbeterde handhaving het aantal onverzekerde ridders de laatste jaren significant teruggedrongen.

Ook het Verbond gaat in zijn visiedocument uit van de afschaffing van regresrechten.⁴³ Dat lijkt echter in het huidige tijdsgewricht geen reële optie. Daarbij dient te worden

35. Ik baseer dit op een opmerking van Th. Kremers, directeur van de Stichting Personenschade Instituut van Verzekeraars tijdens het PIV-congres op 18 maart 2016. Precieze cijfers zijn mij niet bekend.

36. Toekomstvisie Automotive, p. 10.

37. Bloembergen 1973, p. 1000; 1978, p. 700 e.v.; Van Wassenaer van Catwijck 1988, p. 354 e.v. De vraag in hoeverre dergelijke beperkingen toelaatbaar zijn in het kader van de Europese WAM-richtlijnen, laat ik hier verder buiten beschouwing.

38. Bloembergen 1973, p. 1002 e.v.; Van Wassenaer van Catwijck 1977, p. 11; 1988, p. 351 e.v.

39. Vgl. de zogenaamde *add on*-systemen in de VS. Zie nader J. Anderson e.a., *The US experience with no-fault automobile insurance. A retrospective*, RAND Institute for Civil Justice, 2014.

40. In de Zweedse verkeersschadewet (Trafikskadslag) bestaat deze mogelijkheid, maar er wordt in de praktijk geen gebruik van gemaakt. S. Friberg & B.W. Dufwa, *The development of traffic liability in Sweden*, in: W. Ernst (red.), *The development of traffic liability*, Cambridge: Cambridge University Press 2014, p. 215.

41. Zie bijv. Bloembergen 1973, p. 1005 e.v. en Van Wassenaer van Catwijck 1988, p. 347.

42. Zoals reeds in noot 25 aan de orde kwam werd in de MvT bij het wetsvoorstel Verkeersongevallen becijferd dat een stelsel van verkeersaansprakelijkheid waarbij alle verkeersslachtoffer onder (vrijwel) alle omstandigheden hun schade vergoed krijgen, zou leiden tot een premiestijging van 44 tot 52%. Overigens is door een verbeterde handhaving het aantal onverzekerde ridders de laatste jaren significant teruggedrongen. Zie Verbond van Verzekeraars, *Verzekerd van cijfers 2015*, p. 46.

43. Toekomstvisie Automotive, p. 10.

bedacht dat de bulk van het uitgeoefende regres verkeersongevallen betreft.⁴⁴

Hoe men ook over de wenselijkheid van handhaving van regres moge denken, er valt mijns inziens een aantal relativerende opmerkingen te maken over de vermeende prohibitieve werking van de handhaving van bestaande regresrechten voor de haalbaarheid van een stelsel van verkeersverzekering. Een eerste relativering houdt verband met de technologische ontwikkelingen die nu juist aanleiding vormen voor de hernieuwde discussie over de verkeersverzekering. Toenemende automatisering van de rijtaak zou er wel eens toe kunnen leiden dat het aantal ongevallen en daarmee de schadelast nu juist substantieel zal verminderen. Het prijsopdrijvende effect van een verruiming van aanspraken zou dus kunnen worden gecompenseerd doordat deze voertuigen veiliger zijn en dus tot minder uitkeringen leiden. Een tweede relativering betreft het feit dat, zo werd hierboven reeds uiteengezet, een directe verzekering in potentie positieve effecten op welzijn, gezondheid en herstel kan hebben en daarmee ook (meer verborgen) gunstige effecten op de schadelast. Ook kan men in dit verband wijzen op de te verwachten bezuiniging voor het (collectief gefinancierde) Waarborgfonds. Het ligt immers niet voor de hand 'zwartrijders' onder het regime van een verkeersverzekering een beroep op het Waarborgfonds te gunnen.⁴⁵

Ten slotte kan vanzelfsprekend ter discussie worden gesteld of een betere bescherming ook gewoon niet iets meer mag kosten.

4. Besluit

Reeds in 2004 schreef ik dat de (verwachte) ontwikkelingen op het terrein van de voertuigautomatisering dwingen om na te denken over alternatieven voor ons bestaande stelsel van verkeersaansprakelijkheidsrecht, waarbij ik de voorkeur uitsprak voor een stelsel van verkeersverzekering.⁴⁶ Echter, ook los van deze ontwikkelingen was en is er reden genoeg om een dergelijk stelsel serieus te overwegen. Argumenten voor en tegen zijn al lang geleden in kaart gebracht en gewogen. Reeds in 1973 schreef Bloembergen: 'Er is nu lang genoeg gestudeerd en er liggen nu genoeg onderzoeksresultaten om tot wetgevende activiteiten over te gaan.'⁴⁷ Dat de opkomst van de (deels) zelfrijdende auto aanleiding vormt om de discussie nieuw leven in te blazen en om anno 2016 opnieuw de balans op te maken, is te verwelkomen. Zoals hierboven uiteengezet, zijn met name ook vanuit slachtofferperspectief in potentie belangrijke – voorheen deels onderbelicht gebleven – voordelen verbonden aan een stelsel van verkeersverzekering. Of en de mate waarin die voordelen worden verwezenlijkt, is vanzelfsprekend afhankelijk van de inrichting en uitvoering van een

dergelijk stelsel. Dat over de haalbaarheid en opzet opnieuw wordt nagedacht, is belangrijke winst.

44. In de MvT bij het wetsvoorstel Verkeersongevallen (Kamerstukken II 1997/98, 25759, 3, p. 14) werd gesteld dat 40% van de door WAM-verzekeraars ter zake van letselschade uitgekeerde bedragen regres betrof.

45. Van Wassenauer van Catwijk 1988, p. 349.

46. K.A.P.C. van Wees, *Intelligente voertuigen, veiligheidsregulering en aansprakelijkheid* (TRAIL Thesis Series), Delft: TRAIL Research School 2004, p. 237.

47. Bloembergen 1973, p. 205.