

vWvC over verkeersverzekering

interview door Marc Renckens en Ruud van Leeuwen

Inleiding

Een van de belangrijkste Nederlandse verkeersregels is tevens een van de minst bekende en zeker de minst begrepen regel. Artikel 185 WVV (voorheen art. 31) was in oorsprong slechts een omkering van de bewijslast ten gunste van de voetganger of fietser die ontwaakt in het ziekenhuis zonder te weten hoe hij daar terecht is gekomen. Al vroeg is het besef doorgedrongen dat het niet netjes was iemand in die situatie op te zadelen met de onmogelijke bewijslast, dat hij daar kwam door een bepaald omschreven fout van een met name te noemen automobilist. Deze laatste was verplicht verzekerd en moest betalen, tenzij hij "overmacht" aannemelijk maakte. Geleidelijk heeft die regel zich in de rechtspraktijk verder ontwikkeld vanuit het besef, dat er geen verkeersregels nodig waren als iedereen liep of fietste en dat de ernst van met name letselschade in zeer overwegende mate wordt bepaald niet zo zeer door de ernst van de wederzijds ge-

maakte fouten die aan de menselijke feilbaarheid eigen zijn en die we, met sterk wisselende gevolgen, allemaal op z'n tijd in het verkeer maken, als wel door de vernietigende hoeveelheid energie die vrijkomt bij een botsing tussen zo'n duizend kilo staal, in beweging gebracht door talloze paardekrachten, en een weerloos mensenlichaam.

Dit besef moest met moeizame kunstgrepen ingepast worden in een stelsel van onrechtmatige-daadsrecht dat doordeemd is van calvinistisch besef van schuld, verwijt en boete. Die menselijke feilbaarheid gaat intussen heel ver: het is heel gemakkelijk een 19-jarige blaag met een overdosis jeugdige overmoed en een omgekeerd evenredige dosis rijervaring dood door schuld in het verkeer – of zelfs voorwaardelijk opzet tot doodslag – te verwijten, maar wie werpt de eerste steen? De 18 tot 24-jarigen hebben de helft van alle doden in het verkeer op hun

geweten, maar u, waarde lezer van Verkeersrecht, bent ook zo jong (geweest).

De civiele kamer van de Hoge Raad nadert inmiddels het stadium waarin de overmacht van art. 185 WVV wordt beperkt tot de gevallen waarin de voetganger zijn middenvoetsbeentje breekt doordat hij met voor dat doel ongeschikt schoeisel tegen het portier van uw geparkeerde Mercedes schopt. Ofschoon het weinig voorkomt dat automobilisten in zulke gevallen met smartegeldclaims voor dat letsel worden besprongen achtte het ministerie van Justitie in april 1996 de tijd rijp om informeel een proefballon voor een herziene verkeersaansprakelijkheidswet op te laten.

Had je verwacht dat het ministerie met een wetsontwerp verkeersaansprakelijkheid zou komen?

Ik wist dat er mensen mee bezig waren. Er is de laatste jaren sprake van een mentaliteitsomslag bij automobielassuradeuren: die willen nu zelf naar een eenvoudiger regeling. In die wereld heeft een overtuigd voorstander als Jan Misana (Delta

Lloyd Schade; R/vL) veel invloed. Het is een vreemde golfbeweging: in de zeventiger jaren riepen de verzekeraars om een algemene verkeersverzekering, acht jaar later werd die als totaal onbetaalbaar en dus onbespreekbaar met een schouderophalen afgedaan. Nu heeft de rechtspraak zich zo ver ontwikkeld dat driekwart van de letselschade van voetgangers en fietsers wordt vergoed en zie, de premies zijn niet torenhoog gestegen, de maatschappijen nog niet failliet. Men kan de letselschadelast nu veel beter dan vroeger overzien. Het is te betalen, dus ze verzekeren het graag. Een eenvoudige aansprakelijkheidsregeling kan een groot bedrag aan afhandelingskosten besparen.

Een groot deel van de discussie in de afgelopen 30 jaar is gewijd aan de vraag: verkeersverzekering of risico-aansprakelijkheid. Het wetsontwerp kiest een tussenweg: vrijwel risico-aansprakelijkheid voor voetgangers en fietsers, een verkeersverzekering voor inzittenden met uitzondering van de bestuurder. Vind je dat een logische keuze?

Het is een marginale kwestie. Ik praat over letsel. Zaakschade is niet interessant: als iemand in een dure auto wil rondrijden kan hij die casco verzekeren, of niet. Dat is een simpele keuze op basis van economische motieven. Waar het om gaat en daarin is dit ontwerp een grote stap vooruit, is dat letselschade wordt vergoed zonder gekissebise over de schuldvraag. Of die vergoeding betaald wordt door een WAM-verzekeraar die een risico-aansprakelijkheid moet dekken, of dat die schade onder een schadeverzekering voor inzittenden (SVI) wordt gedekt, is een kwestie van uitvoering. Een domme fout is natuurlijk om die bestuurder erbuiten te houden. Hier duikt het calvinistische verwijtbaarheidsdenken weer even op. Weg ermee! Niemand veroorzaakt toch voor zijn plezier een verkeersongeval?

Juridisch onderlegde echtparen zouden hierdoor in de absurde discussie verzeild kunnen raken van rij jij of rij ik, niet omdat de een dan mag drinken maar omdat de bestuurder bij een ongeval zijn/haar letselschade niet vergoed krijgt.

Inderdaad en dat voorbeeld toont aan hoe absurd de uitzondering van de bestuurder is. Er zijn trouwens meer voorbeelden te bedenken. Deze uitzondering is alleen zinnig te verdedigen voor de bestuurder die tevens eigenaar is en een verkeersverzekering kan afsluiten, maar wat te denken van de chauffeur in loondienst als bestuurder? Waarom moet de taxichauffeur anders behandeld worden dan zijn passagiers? Dat is niet te verdedigen. Maar nogmaals, dat is marge. Kennelijk heeft

Het kon niet anders of Van Wassenaer, die een groot deel van zijn juridische carrière aan dit onderwerp heeft gewijd, moest daarover iets zeggen in Verkeersrecht. Hijzelf merkte in de redactievergadering van april van dit jaar echter op dat hij zich meer dan gemiddeld ervan bewust was slechts "sub conditione Iacobi" afspraken te kunnen maken, hetgeen hem te meer dwars zat toen in die vergadering werd besloten het novemhernummer aan dit onderwerp te wijden in verband met het eind november 1996 geplande Audalet-symposium in Zeist. Zo kwam hij met het voorstel voor dit interview, dat reeds op 4 mei 1996 heeft plaatsgevonden. Kort voor Van Wassenaers overlijden op 18 augustus 1996 werd bekend dat bij het ministerie van Justitie het werk aan een nieuwe verkeersaansprakelijkheidswet vertraging heeft opgelopen vanwege een opnieuw opgelaaide discussie over de budgettaire consequenties ervan. Het symposium en het daaraan gewijde VR-themanummer, waarvoor dit interview bedoeld was, gaan daarom niet door. Reden voor de redactie om de gedachten van vWvC over de verkeersverzekering reeds in deze aflevering, waarin hij herdacht wordt, te publiceren.

Om dezelfde reden wordt in dit nummer van Verkeersrecht de reeds in het begin van dit jaar door hem geschreven annotatie bij een bindend advies gepubliceerd (zie uitspraak nummer 194), die hij graag tezamen met het hierna opgenomen artikel van mr Rogmans over 'verkeersopvattingen' gepubliceerd wilde hebben.

men gekeken naar het voorbeeld van de Loi Badinter in Frankrijk.

Maar daar hebben de verzekeraars de SVI krachtig gepousseerd ten behoeve van de bestuurders. Waarom is dat in Nederland nooit gebeurd? Voor f 135,- per jaar of daaromtrent heb je een SVI, maar slechts weinigen maken daarvan gebruik. Waarom stelt de overheid de SVI niet verplicht?

Dit ontwerp komt heel dicht bij een verkeersverzekering. De beperkte populariteit van de SVI heeft wellicht ook te maken met het (inmiddels wel achterhaalde) gevoel dat men van de wieg tot het graf door collectieve verzekeringen is gedekt.

Het ontwerp sluit regres van sociale verzekeraars uit via art. 6:197 BW. Denk je dat hun standpunt van invloed zal zijn op de aanvaarding van dit ontwerp?

Ik heb niet de indruk dat de sociale- en volksverzekeringen een sterke politieke lobby hebben om de schadelast naar de particuliere sector door te schuiven. De verzekeraars zullen geld overhouden! Regres kost per saldo natuurlijk altijd alleen maar geld aan afwikkelingskosten¹⁾.

Je lijkt nogal tevreden met dit concept, terwijl je toch zo lang gepleit hebt voor een echte verkeersverzekering.

Ik zal vertellen hoe ik daarbij gekomen ben. In 1967 moest Bloembergen een preadvies schrijven voor de Nederlandse Juristen Vereniging over de vraag of de wettelijke aansprakelijkheid bij verkeersongevallen vervangen diende te worden door een stelsel van verzekering. Ik had zijn proefschrift besproken in Themis en zo kwam hij bij mij met de vraag of ik het manuscript van zijn preadvies eens kritisch wilde lezen, want hij vreesde dat zijn

verhaal verkeerd zou vallen bij verzekeraars. Ik werkte in die tijd bij De Oude Haagsche van 1836, een schadeverzekeraar. Bloembergen vond het bestaande systeem een puinhoop en pleitte voor afschaffing van de WAM en invoering van een verkeersbelasting, te storten in een fonds dat slachtoffers bepaalde uitkeringen doet. Ik werkte in die dagen aan mijn proefschrift en we hadden een uitermate boeiende discussie, waarin wij het niet eens zijn geworden. Bongers, de medepreadviseur van Bloembergen, betoogde het volstrekt tegenovergestelde, namelijk dat het allemaal prachtig marcheerde en dat het huidige systeem hooguit op enkele kleine onderdelen verbetering behoefde. Dat geloofde natuurlijk niemand, maar ook Bloembergen kreeg voor zijn verkeersongevallenfonds weinig medestanders in het debat. Toen heeft zich in de beraadslagingen een groepje gevormd, waarvan ik een van de woordvoerders was, dat pleitte voor een first party-no-fault-verkeersverzekering. Een actuaaris van mijn kantoor, Scharroo, berekende voor mij de bedragen die met letselschade gemoeid zijn globaal. Dat verhelderde de discussie.

Toen ik vier jaar later op het onderwerp "eigen schuld" promoveerde drong het tot mij door dat juist die eigen schuld het grote gat in de slachtofferbescherming vormde. Daarom heb ik voorgesteld om dat voor personenschade te veranderen. In hetzelfde jaar, tijdens een symposium over verkeersschade, aansprakelijkheid en verzekering op 4 november 1971, heb ik die gedachte uitgewerkt. Dat is in 1977 weer uitgemond in mijn oratie over de verkeersverzekering. Ik kwam toen tot de conclusie dat de financiële stap naar een verkeersverzekering slechts een kleine was, omdat al zo'n 80% van de personenschade gedekt werd door de WAM en so-

ciala verzekeringen, terwijl er grote besparingen in de uitvoeringspraktijk mogelijk waren. Nu kan die verhouding overigens anders liggen.

Mijn onderzoek in de Verenigde Staten was de volgende stap en mijn afscheidsrede de laatste, dus vanaf 1967 heb ik over dit onderwerp meegedacht.

Zie je jezelf, misschien samen met Bloembergen, als geestelijke vader van de verkeersverzekering?

Nee en dat zal Bloembergen ook niet zeggen. Die geestelijke vaders zaten in Columbia University, die op hun beurt weer teruggrepen op een rapport uit 1916 van een Harvard-professor over afwikkeling van spoorwegongevallen. De Canadese provincie Saskatchewan kreeg in 1946 de eerste echte verkeersverzekering. In 1972 voerde Nieuw-Zeeland een regeling in voor alle ongevalsslachtoffers, dus niet alleen die in het verkeer. In Europa zijn Finland (1959) en Zweden (1975) ons ver vooruitgegaan met een verkeersverzekering. De latere Amerikaanse presidentskandidaat Mike Dukakis heeft in 1970 met succes geijverd voor een no fault automobile insurance in Massachusetts. Nederland heeft die Werdegang pas heel laat opgemerkt. Ik noem in dit kader Wachter en natuurlijk de dissertatie van Dries Simoens (Leuven, 1979) (zoekt in zijn boekenkast); Salomons in de rapporten van de Studiegroep verkeersaansprakelijkheid (1978 en 1980) en de voordracht van S. Frédéricq over verkeersverzekering (Gaudaius Thorbecke Colleges Leiden 1987). Simoens' proefschrift bevat een literatuuropgave van ik meen 21 pagina's. Het gaat dan ook om het leed van miljoenen mensen en er gaan miljarden guldens in om.

De publiciteit over dit wetsontwerp legt de nadruk op de vergaande bescherming van fietsers en voetgangers. Dat heeft bij de ANWB al geleid tot een stroom van boze telefoontjes van automobilisten die zich opwinden over deze "premie op roekeloos verkeersgedrag" van fietsers zonder licht e.d. Botst de risico-aansprakelijkheid van het ontwerp niet met het Nederlandse rechtsgevoel?

Ach, dat doet me denken aan de student die op een tentamen antwoordde: "professor, het rechtsgevoel is een op geld waardeerbare grootheid". Men is bang voor de no-claimkorting. Die protesten zijn lariekoek. Niemand werpt zich voor een auto om eens lekker schadevergoeding te kunnen vangen. De pijn en de ellende blijft. Maar als essentieel calvinistisch volk hebben we een grote behoefte aan schuldbesef.

Toch zit dat gevoel van "mijn kostbare auto moet bovenal beschermd worden"

diep in de Nederlandse samenleving.

De hele weginrichting is gebaseerd op voorrang voor het snelverkeer. Alleen in Nederland heeft een fietser van rechts geen voorrang. Hoewel de automobilist ook vaak voetganger of fietser is, beseft hij, als hij in zijn stille, comfortabele auto zit, volstrekt niet hoeveel geweld hij daarmee op de weg brengt.

Een heel ander punt. We streven er steeds naar alle slachtoffers 100% vergoeding van materiële en immateriële schade te geven. Is dat eigenlijk wel nodig?

Vroeger had ik de neiging die vraag met nee te beantwoorden. Maar als je het onderzoek van Bloembergen en Van Wersch leest (Duizend botsingen, 1972; Verkeersslachtoffers en hun schade, 1973) blijkt toch dat immateriële schade ècht schade is die ook echt vergoed moet worden. Mijn laatste promotus Schirmeister komt in zijn "Amerikaanse toestanden?" (met nadruk op het vraagteken) tot de conclusie dat vergoeding van immateriële schade bepaald niet overdreven is.

Maar wat – ik aarzel juist jou die vraag te stellen – is het verschil met het slachtoffer van een ernstige ziekte?

Of met de huisvrouw die thuis van een trapje valt? In huis vallen meer slachtoffers dan in het verkeer. Het ene antwoord is: jammer. Maar het huishouden is geen onderscheiden groep die grote, geweldadige risico's in het leven roept, zoals het arbeidsvermogen van massa in beweging in het verkeer. Motoring must pay its way.

Dat zeggen de sociale verzekeraars ook.

En ik ook. Blijft de filosofische vraag waarom andere slachtoffers niets krijgen. Wellicht omdat men vreest dat dat onbetaalbaar wordt.

Je zou smartegeld aan een maximum kunnen binden.

Dat heb ik vroeger ook wel eens gezegd, voornamelijk om anderen en met name verzekeraars mee te krijgen voor het idee van een verkeersverzekering. Maar nogmaals, immateriële schade is echte schade. Er zit ook een element van genoegdoening in, dat bij ongevallen in huis en bij ziekte niet speelt.

De Duitsers hebben een opmerkelijk onderscheid tussen schuld- en risico-aansprakelijkheid. Bij risico-aansprakelijkheid behoeft alleen materiële schade vergoed te worden.

Dat bestaat nergens anders in Europa. Ik

heb vroeger wel geflirt met die gedachte, maar haar nooit omarmd. Als je goed beseft welk vernietigend geweld een rijdende auto teweegbrengt (denk aan die tv-spot van een duik in een leeg zwembad) praat je zo niet meer.

In de ontwerp-versie waarover we nu spreken is de reflexwerking (Saskia Mulder) gecodificeerd: bij 100% schuld van de fietser of voetganger krijgt de automobilist hooguit 50% van zijn schade. Is dat nog wel juist in dit land waar 85% van de bevolking gedekt is door een AVP-verzekering?

Als het gaat om personenschade (wat niet zo vaak voorkomt bij een botsing tussen auto en fiets), laat dan de eigen SVI van de automobilist die schade betalen. Zo komt die 50%-beperking (die wederom gebaseerd is op de intrinsieke gevaarstelling van gemotoriseerde voertuigen) niet aan de orde. Als het gaat om casco'schade, dan kan de eigenaar van het voertuig die zelf verzekeren. We moeten voor de "normale" verkeersongevallen af van dat geforceerde schulddenken. De maatschappij heeft behoefte aan een eenvoudig systeem zonder ifs en buts. Aan het begin van dit gesprek stelden we al vast dat het onzin is om de bestuurder van vergoeding uit te sluiten. Vaak zal de bestuurder tevens de eigenaar zijn die de SVI-premie betaalt. Hij die de premie betaalt zou als enige niet van de verzekering kunnen profiteren? Dat is toch niet te verkopen!

Op dit punt zit een fundamentele denkfout in het ontwerp.

Wat doe je met buitenlandse partijen bij een aanrijding die WA verzekerd zijn volgens een klassiek schuldstelsel?

Ik zie het probleem niet. Volgens de Groene Kaart-overeenkomst en de Brusselse richtlijnen vergoedt het Nederlandse bureau de hier opgetreden schade volgens het Nederlandse systeem, wat dat ook inhoudt, dus met of zonder verplichte SVI. De verstrekking van de groene kaart impliceert dat de buitenlandse verzekeraar alle betalingen van het Nederlandse bureau moet restitueren. Zodra een Nederlander in Göteborg de pont afrijdt is zijn Nederlandse WAM-verzekering een verkeersverzekering naar Zweeds recht. In zoverre levert een stelselwijziging dus geen nieuwe problemen op.

1. Ten tijde van dit interview leek dit een niet gewaagde veronderstelling. De politieke moeilijkheden met het reges dateren van begin juli.