

De Bedrijfsregeling Directe een opmaat naar de directe

Mr. J.J. van Noortwijk *



* Bedrijfsjurist schade & inkomen bij Achmea.
Deze bijdrage is een bewerking van het essay dat door hem is geschreven ter behaling van de postacademische leergang verzekeringsrecht van de Universiteit van Amsterdam.

1. Inleiding

Sinds juli 2021 zijn verzekeraars die zijn aangesloten bij het Verbond van Verzekeraars gestart met het afhandelen van de materiële schades aan personenauto's via de weg van directe schadeafhandeling. Vanaf eind jaren zestig wordt er al stilgestaan bij de vraag of een directe verzekering een goed idee is. Ik verwijs hierbij naar Bloembergen en Bongers in hun preadvies voor de jaarvergadering van de Nederlandse Juristen-Vereniging 1967.²⁾ Ook daarna is er in de vorige eeuw terugkerend aandacht geweest voor het fenomeen van de directe verzekering. Speciaal wijs ik hierbij op het leesbare artikel van Frenk.³⁾ De nodige voor- en nadelen worden ook behandeld in meer recente literatuur.⁴⁾ Ook in het parlement heeft het voorstel van het Verbond de nodige aandacht gekregen. Er zijn Kamervragen gesteld en beantwoord naar aanleiding van de toekomstige bedrijfsregeling.⁵⁾ Daarnaast is in het notaoverleg van 28 oktober 2020 aan de toenmalige minister van Rechtsbescherming, minister Dekker, gevraagd om de mogelijkheden van het stelsel van een directe verzekering nader te onderzoeken. Dit om te

1. <https://www.verzekeraars.nl/media/8251/bedrijfsregeling-directe-schadeafhandeling.pdf>
2. A.R. Bloembergen, H.A. Bongers, 'Dient de wettelijke aansprakelijkheid bij verkeersongevallen vervangen te worden door een stelsel van verzekering?' Preadvies NJV 1967; *Handelingen der Nederlandse Juristen-Vereniging* 1967, Zwolle: Tjeenk Willink 1967.
3. Mr. N. Frenk, 'De directe schadeverzekering als vervanging van aansprakelijkheid', *NJB* 1999/32.
4. 'Zelfrijdende auto's, aansprakelijkheid en verzekering; over nieuwe technologie en oude discussies', dr. mr. K.A.P.C. van Wees, *TvP* 2016, nr. 2, en mr. A.J.J.G. Schijns, 'First partyverzekeringen voor verkeersongevallen', *VR* 2019/88.
5. Brief van 6 oktober 2020 van minister Hoekstra (2020-0000151184).

Schadeafhandeling¹⁾: verkeersverzekering?

bezien of dit de afwikkeling van vooral langlopende letselschades ten goede komt.⁶⁾ In dat licht is ook van belang de brief van minister Dekker van 12 oktober 2020⁷⁾ naar aanleiding het rapport Langlopende Letselschadezaken van de Universiteit van Utrecht.⁸⁾ De Kamer heeft aan minister Dekker gevraagd om concrete maatregelen in het belang van een zorgvuldige schadeafhandeling waarin het slachtoffer centraal staat.

In deze bijdrage neem ik de bedrijfsregeling van het Verbond onder de loep. Wat zijn de verschillen tussen de bedrijfsregeling en een directe verkeersverzekering? Vervolgens sta ik stil bij de vraag of een stelsel waarin de directe verkeersverzekering een plaats heeft in het belang van slachtoffers is. Om deze vraag te kunnen beantwoorden, sta ik stil bij de kenmerken van een directe verkeersverzekering. Daarna ga ik in op de in de literatuur genoemde voor- en na delen van de directe verkeersverzekering. Dit resulteert in een waardering van de directe verkeersverzekering. Ten slotte concludeer ik dat de stap van de bedrijfsregeling naar een directe verkeersverzekering nog behoorlijk groot is.

2. De Bedrijfsregeling Directe Schadeafhandeling (DSA)

Op 16 december 2020 is de voorgestelde bedrijfsregeling in een algemene ledenvergadering aangenomen. Per 1 juli 2021 is de bedrijfsregeling in werking getreden.

a) *Argumenten van het Verbond voor invoering van de bedrijfsregeling*

Het Verbond geeft een aantal argumenten voor invoering van de bedrijfsregeling. De eerste aanleiding om na te denken over een directe wijze van schadeafhandeling was de succesvolle afwikkeling van de kettingbotsingen in Zeeland in september 2014. Autoverzekeraars hebben toen de handen ineengeslagen. Iedere verzekeraar heeft de schade van hun eigen verzekerden afgewikkeld. Later hebben verzekeraar zich pas bekommerd om onderling regres. In feite hebben verzekeraars zich toen gedragen als directe verzekeraars.

Als tweede argument wordt genoemd dat de verzekeraar met de directe schadeafhandeling dicht bij zijn klant staat. De verzekeraar van het slachtoffer heeft meer reden om tot een snelle schadeafwikkeling te komen dan de aansprakelijkheidsverzekeraar van de veroorzaker.

Ten derde wijst het Verbond op de ontwikkeling

van de zelfrijdende auto. In de toekomst is het steeds meer de vraag: is de bestuurder van het schadeveroorzakende motorrijtuig verantwoordelijk voor de schade of de fabrikant van het zelfrijdende voertuig? Een directe verkeersverzekering sluit hier beter bij aan.

Bij directe schadeafhandeling kijkt de consument bij de aanschaf van een WA-autoverzekering niet alleen naar de premie, maar ook naar de kwaliteit van de schadebehandeling. Ook zullen er positieve effecten zijn op de schadelast. Er kan namelijk bij reparatie gestuurd worden naar het eigen schadeherstelnetwerk. Ten slotte verwacht het Verbond een vermindering van de buitengerechtelijke kosten.

b) *De scope en hoofdlijnen van de bedrijfsregeling*

Het Verbond stelt voorop dat de bedrijfsregeling geen nieuwe verzekering of een apart product introduceert. De bedrijfsregeling betekent alleen een wijziging in het schadebehandelingsproces. De klant kan zich wenden tot zijn eigen verzekeraar. Verder wijst het Verbond erop dat op dit moment nog niet in alle situaties een beroep kan worden gedaan op de bedrijfsregeling. Onder andere zijn letselschades, overlijdensschades en meervoudige botsingen uitgezonderd. De overige uitzonderingen bespreek ik aan het einde van deze paragraaf. Een jaar na invoering van de bedrijfsregeling zal een evaluatie plaatsvinden.⁹⁾



De stap van de bedrijfsregeling naar de directe verkeersverzekering is nog behoorlijk groot.



6. Motie Van Toorenburg c.s. kamerstuk 33552, nr. 73.
7. Kamerstuk 33552, nr. 68.
8. Te downloaden op <https://deletselschaderaad.nl/wp-content/uploads/Langlopende-letselschadezaken-rapport.pdf>
9. Zie de toelichting op de bedrijfsregeling.



Bij de first party verzekering vindt schadeafwikkeling plaats door de eigen verzekeraar van de verzekerde.



Het is de bedoeling van het Verbond dat de regeling dan wordt uitgebreid. Het Verbond hoopt in de toekomst afhandeling van meervoudige botsingen en afhandeling van letselschades mogelijk wel in de bedrijfsregeling te kunnen betrekken.

De bedrijfsregeling is bindend voor alle WAM-verzekeraars die lid zijn van het Verbond. Ook staat de regeling open op basis van intekening voor verzekeraars die geen lid zijn van het Verbond en voor samenwerkende gevolmachtigd agenten. Voor wat betreft het toepassingsbereik geldt het volgende:

- de regeling is alleen van toepassing op de schade aan de personenauto van de benadeelde en op de overige materiële schade als gevolg van de aanrijding;
- er moet sprake zijn van een botsing tussen een personenauto die is verzekerd door een verzekeraar waarvoor de bedrijfsregeling bindend is en een ander motorrijtuig;
- het motorrijtuig van de aansprakelijke partij hoeft geen personenauto te zijn, maar moet wel ook zijn verzekerd door een bij de bedrijfsregeling aangesloten verzekeraar; en
- beide motorrijtuigen moeten een Nederlands kenteken hebben.

De eigenaar van de auto die is aangereden kan de schade melden bij zijn eigen verzekeraar. Ook als hij alleen WA is verzekerd. Hij wordt er dan op gewezen dat hij de keuze heeft. Hij kan de schade door zijn eigen verzekeraar op grond van de bedrijfsregeling laten afwickelen. Hij kan er ook voor kiezen op grond van artikel 6 WAM zelf de verzekeraar van de veroorzaker aan te spreken. Als de benadeelde zich als eerste wendt tot de WAM verzekeraar van de veroorzaker, wijst deze hem op de mogelijkheid dat hij zich ook kan wenden tot zijn eigen verzekeraar. De keuze ligt dus volledig bij de benadeelde.

Bij een beroep op de bedrijfsregeling vergoedt de eigen verzekeraar de schade aan de personenauto en de eventuele overige zaakschade die het gevolg is van de aanrijding. Echter alleen de schade wordt vergoed die de benadeelde ook had kunnen vorderen van de WAM-verzekeraar van de veroorzaker.

Voor wat betreft het onderling verhaal. De aansprakelijke WAM-verzekeraar vergoedt aan de verzekeraar van de benadeelde alleen de schade die daadwerkelijk is betaald tot aan het bedrag dat volgens de Overeenkomst Vereenvoudigde Schaderegeling (OVS)¹⁰ moet worden betaald. Het onderling verhaal tussen de verzekeraars vindt bij voorkeur plaats via Clearinghuis. Dit systeem wordt nu ook al gebruikt in het geval een cascoverzekeraar de uitgekeerde schade verhaalt op de aansprakelijke WAM-verzekeraar.

De bedrijfsregeling zondert een aantal zaken uitdrukkelijk uit. De uitzondering van meervoudige aanrijdingen en ongevallen waarbij er ook sprake is van letselschade of overlijden heb ik al

genoemd. De bedrijfsregeling is verder niet van toepassing als:

- de dekking op de WAM-verzekering van de benadeelde is geschorst;
- de aansprakelijkheid niet komt vast te staan;
- de aansprakelijke partij onbekend of onverzekerd is;
- er sprake is van een onder de WAM toegestane dekkingsuitsluiting; of
- de met elkaar in botsing gekomen personenauto en het andere motorrijtuig niet allebei zijn verzekerd bij of via een deelnemer van de bedrijfsregeling.

Na de algemene ledenvergadering van 16 december 2020 is er nog discussie geweest over enkele bekende, niet onder de WAM toegestane dekkingsuitsluitingen. Ook wil het Verbond de regeling niet toepassen in geval van fraude. Aan de tekst van de bedrijfsregeling zal daarom nog worden toegevoegd dat de bedrijfsregeling niet van toepassing is als er sprake is van fraude, alcohol, drugs, medicijnen die de rijvaardigheid beïnvloeden of als de bestuurder niet mag rijden.

3. Wat zijn de kenmerken van een directe verkeersverzekering?

Nu de hoofdlijnen van de bedrijfsregeling van het Verbond zijn geschetst, dient de vraag zich aan wat het verschil is tussen de bedrijfsregeling en een echte directe verkeersverzekering. Om dat te kunnen onderzoeken zal ik eerst bezien wat een directe verzekering inhoudt.

Schijns geeft in haar artikel in dit tijdschrift¹¹ een aantal belangrijke elementen van het begrip directe verkeersverzekering weer. Een directe verkeersverzekering (ook wel first party-verzekering genoemd) is een door of namens de (latente) benadeelde afgesloten verzekering die de schade van de verzekerde dekt. De schadeafwikkeling vindt plaats door de (eigen) verzekeraar van de verzekerde. Hierbij is het niet relevant of er sprake is van aansprakelijkheid van een derde. Dat betekent dat de schadeafwikkeling niet plaatsvindt volgens de beginselen van afdeling 6.1.10 BW (de wettelijke regels betreft de omvang van schadevergoeding). Uitgangspunt bij afdeling 6.1.10 BW is een volledige schadevergoeding en een concrete schadeberekening. De schadeafwikkeling bij een directe verzekering vindt plaats op grond van afdeling 7.17 BW (het verzekeringsrecht) en op basis van de inhoud van de gesloten verzekering (de polisvoorwaarden). Overigens merkt Schijns op dat klassieke functies van het aansprakelijkheidsrecht, te weten vergoeding van geleden schade, preventie en erkenning in een directe verzekering, geen rol meer spelen. Dat ben ik slechts gedeeltelijk met haar eens. Immers ook bij een directe schadeverzekering staat preventie (het voorkomen van schade) en vergoeding van geleden schade voorop. Alleen de focus verschuift

10. https://www.verzekeraars.nl/media/3396/overeenkomst_vereenvoudigde_schaderegeling.pdf

11. Mr. A.J.J.G. Schijns, 'First partyverzekeringen voor verkeersongevallen', VR 2019/88.

van de veroorzaker en diens verzekeraar naar het slachtoffer en diens verzekeraar.

Bij een directe verkeersverzekering is er sprake van een tweepartijenverhouding (slachtoffer versus diens verzekeraar). Dit in plaats van de klassieke driehoeksverhouding tussen de aansprakelijke/dader, het slachtoffer en de aansprakelijkheidsverzekering van de aansprakelijke/dader.

Daarnaast wordt er vaak vanuit gegaan dat een directe verkeersverzekering gepaard moet gaan met immuniteit van aansprakelijkheid. Tegelijkertijd zou er sprake moeten zijn van een verzekeringsplicht. Alleen dan kan er sprake zijn van een voldoende solidariteit waaruit een slachtoffer schadeloos zou kunnen worden gesteld. Dit aspect werd ook al door het Verbond onderkend in zijn Toekomstvisie Automotive 2015.¹²⁾ Het Verbond stelde toen al dat er in een dergelijk systeem geen plaats is voor regres door publieke en private partijen op WA-verzekeraars.

Het is overigens de vraag of het aansprakelijkheidsrecht volledig moet worden afgeschaft in het geval het risico wordt afgedekt door een directe verkeersverzekering. Van Wees wijst er bijvoorbeeld op dat het stelsel van de directe verkeersverzekering slechts een toevoeging vormt op het aansprakelijkheidsrecht. Het slachtoffer kan de veroorzaker niet meer aansprakelijk stellen voor de schade die wordt veroorzaakt door de directe verkeersverzekering. Andere beperkingen hoeven niet te worden gesteld aan een mogelijk beroep op het aansprakelijkheidsrecht naast een beroep op de directe verzekering.¹³⁾ Ofwel, bij een goed werkende directe verzekering uit hoofde waarvan het slachtoffer voldoende schadeloos wordt gesteld, is er veel minder behoefte om de veroorzaker nog aansprakelijk te stellen.

Als we deze kenmerken bezien, is het duidelijk wat het verschil is tussen een directe verkeersverzekering en de toekomstige bedrijfsregeling DSA. De bedrijfsregeling laat het aansprakelijkheidsrecht niet los, maar biedt wel de mogelijkheid om via een tweepartijenverhouding de schade te regelen. De bedrijfsregeling is hiermee een soort van tussenvariant.

Met alleen het benoemen van de kenmerken van de directe verkeersverzekering zijn we er nog niet. Ik zal daarom bij zowel de voordelen en als de nadelen van een directe verkeersverzekering stilstaan die vaker in de literatuur zijn genoemd.

4. Voordelen van een directe verkeersverzekering

Vaker genoemde voordelen van een directe verkeersverzekering zijn de volgende:

a) *Minder discussie over aansprakelijkheid.*

Omdat bij een afwikkeling door een directe verkeersverzekering de hobbel van aansprakelijkheid niet hoeft te worden genomen, wordt gesteld dat dit kan bijdragen tot een snellere harmonieuze afwikkeling van de schade. Dit kan gunstige gevolgen hebben voor het emotioneel herstel van het slachtoffer. De vraag hierbij is of de aansprakelijkheidsvraag wel het grootste struikelblok vormt bij de schadeafwikkeling van letselschades. Hierbij wijs ik er op dat uit het eerder genoemde rapport langlopende letselschadezaken¹⁴⁾ blijkt dat slechts in 4% van de onderzochte dossiers het dossier openstaat vanwege een discussie over de aansprakelijkheid of onrechtmatigheid. Daarnaast geldt dat ook als het regulier aansprakelijkheidsmodel wordt verlaten, er een discussie zal kunnen ontstaan over het causaal verband tussen geleden schade en de gebeurtenis die tot de schade zou hebben geleid. Uit het rapport langlopende letselschadezaken blijkt dat de causaliteitsvraag een veel voorkomend discussiepunt vormt in de onderzochte letselschadedossiers. In maar liefst 24% van de onderzochte dossiers. Daarnaast zal ook bij de directe verkeersverzekering bij letselschade de medische eindtoestand moeten worden vastgesteld om de uiteindelijk schadeomvang te kunnen bepalen. Sterker nog, uit het rapport langlopende letselschadezaken blijkt dat verhoudingsgewijs het ontbreken van een medische eindtoestand de vaakst voorkomende reden is dat letselschadedossiers lang openstaan. Uit het dossieronderzoek dat aan het rapport ten grondslag ligt, blijkt dit dat in 44% van de onderzochte dossiers aan de orde is. Om deze oorzaak weg te nemen, zou er voor kunnen worden gekozen om het beginsel van vergoeding van concrete schadevergoeding los te laten. Dat lijkt mij evenwel niet in het voordeel van het slachtoffer met een complexe letselschade. Het gevolg hiervan is namelijk dat gewerkt zal moeten worden met gestandaardiseerde schadebedragen, waardoor bij grote letselclaims het slachtoffer het risico loopt dat zijn schade slechts gedeeltelijk wordt vergoed.

b) *Afwikkeling door de eigen verzekeraar draagt bij aan een voortvarende afwikkeling van de schade.*

De directe band die er zou bestaan tussen de eigen verzekeraar en het slachtoffer zou bijdragen aan een meer voortvarende afwikkeling van de schade. De eigen verzekeraar zou juist belang hebben bij een snelle en bevredigende afwikkeling, waarbij er ook wordt gekeken naar de niet-financiële behoeften van het slachtoffer. Van Wees verwijst naar een tweetal studies die aantonen dat een first party-verzekeraar in een betere positie verkeert om het slachtoffer en daarmee zijn eigen klant centraal te stellen.¹⁵⁾ Ik vraag mij af of de relatie tussen first party-verzekeraar en zijn klant niet wordt overschat. Uiteraard is er een meer rechtstreekse klantrelatie tussen verzekeraar en klant, maar de vraag is in hoeverre dit leidt tot een andere benadering



Bij directe verkeersverzekering is er een tweepartijenverhouding, slachtoffer vs diens verzekeraar.



12. Toekomstvisie Automotive, *Onderweg naar morgen*, Verbond van Verzekeraars (te raadplegen via www.verzekeraars.nl), p. 8-9.
13. 'Zelfrijdende auto's, aansprakelijkheid en verzekering; over nieuwe technologie en oude discussies', dr. mr. K.A.P.C. van Wees, *TvP* 2016, nr. 2.
14. Te downloaden op <https://deletselschaderaad.nl/wp-content/uploads/Langlopende-letselschadezaken-rapport.pdf>
15. Van Wees verwijst naar de studies N. Elbers e.a., Differences in perceived fairness and health outcomes in two injury compensation systems: A comparative study, *BMC Public Health* en 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.



De veroorzaker hoeft niet bekend te zijn en het is niet van belang of deze is verzekerd.



indien er sprake is van een grote en complexe (letsel)schade. Daarnaast geldt dat ook een aansprakelijkheidsverzekeraar gebaat is bij snellere afwikkeling als dat leidt tot sneller herstel en daarmee tot een lagere schade. Maar goed, dat hier enig voordeel te halen is, lijkt aannemelijk.

c) *Geen afhankelijke positie van het slachtoffer jegens de WA-verzekeraar van de veroorzaker*

Dit argument hangt met het vorige argument samen. De gedachte is dat de WA-verzekeraar van de veroorzaker opkomt voor de belangen van diens verzekerde en niet voor de belangen van het slachtoffer, terwijl een first partyverzekeraar de belangen van het slachtoffer dient. Ik ben van mening dat dit effect in de praktijk niet zo groot is. Er is alleen sprake van een ander verzekerd belang. Niet het aansprakelijkheidsrisico wordt verzekerd, maar het risico op eigen schade. In beide gevallen is het de verzekeraar die bij verwezenlijking van het risico de schade moet vergoeden. Dat het de schade is van de eigen verzekerde in plaats van een derde maakt hierbij, naar mijn mening, weinig verschil.

d) *Voor de verzekeraar beter calculeerbare en beheersbare schadelast*

De gedachte hierachter is dat de verzekeraar bij het aangaan van de directe verzekeringsovereenkomst het risico op schade beter kan inschatten dan een aansprakelijkheidsverzekeraar. Het is waar dat een directe verzekeraar weet wie het potentiële slachtoffer is. Namelijk degene die de verzekering afsluit, dan wel ten behoeve van wie de verzekering wordt afgesloten. Ik vraag mij af hoe dit kan leiden tot een beter calculeerbare en beheersbare schadelast. Immers, ook de directe verzekeraar weet niet hoe en wanneer de kans op schade ontstaat. En voor zover de verzekeraar dat in de acceptatiefase zal proberen uit te vragen, door bijvoorbeeld zich een beeld te vormen van de moraliteit van de verzekerde, is het de vraag of dit een wenselijke ontwikkeling zou zijn. Dat zou betekenen dat er een drempel zou kunnen worden opgeworpen voor slechte risico's. Zeker als we er vanuit gaan dat de directe verkeersverzekering verplicht zou moeten worden voor iedere (gemotoriseerde) verkeersdeelnemer, lijkt dit geen wenselijke situatie. Het is niet voor niets dat bij de verplichte basisverzekering voor ziektekosten er een acceptatieplicht geldt.

e) *Minder hoge afhandelingskosten*

Schijns stelt dat een directe verkeersverzekering zou kunnen leiden tot minder hoge afhandelingskosten.¹⁶⁾ Ze haalt in dat kader aan dat er is becijferd dat er in 2015 € 240 miljoen is uitgegeven aan buitengerechtelijke kosten. En deze kosten blijven stijgen. Deze cijfers ontleent Schijns aan het artikel van Charlier uit 2018.¹⁷⁾ Lydia Charlier pleit in het aangehaalde artikel voor een grotere rol voor mediation bij letselschades. Hierin zegt Charlier dat de kostenstijging vanaf 2015 ook

te maken heeft met de invoering van de Wet Deelgeschillen in 2015. Zou er meer ruimte zijn voor mediation, zo is de stelling van Charlier, dan zou dit leiden tot een minder grote stijging van de afhandelingskosten. Ook uit het eerder genoemde rapport Langlopende Letselschadezaken blijkt dat slechts in 2% van de onderzochte dossiers een beroep is gedaan op een mediator. Ik merk op dat Charlier de koppeling tussen een directe verkeersverzekering en daling van de afhandelingskosten niet legt. Charlier legt een koppeling tussen het meer gebruik kunnen maken van mediation en daling van de afhandelingskosten. De vraag die ik mij hierbij stel is of er ook sprake zal zijn van een significante daling van de afhandelingskosten door invoering van een directe verkeersverzekering. Hier zet ik mijn vraagtekens bij. Immers ook bij een directe verkeersverzekering zal er discussie ontstaan tussen het slachtoffer en de verzekeraar, maar dan met zijn eigen verzekeraar. Voor een eenvoudigere materiële schades zou het wel een verschil kunnen maken als de eigen verzekeraar de schade afwikkelt.

f) *Commerciële voordelen voor de verzekeraar*

Een goede schadeafwikkeling leidt tot tevredenheid van de eigen klant bij afwikkeling van de schade door de eigen verzekeraar. Dit kan ertoe leiden dat de klant ook andere verzekeringsproducten zou kunnen afsluiten bij zijn verzekeraar. Dit zal wellicht opgaan bij de minder complexe en lagere schades. Er zal zeker een commerciële prikkel zijn om de eigen klant ter wille te zijn om zo nieuwe producten te kunnen verkopen. Maar of deze prikkel er bij de verzekeraar is, in het geval van een complexe en hoge (letsel) schade, betwijfel ik.

g) *De veroorzaker hoeft niet bekend te zijn en het is niet van belang of deze is verzekerd*

Hier onderken ik dat dit een groot, zo niet het grootste voordeel is van de directe verkeersverzekering. De persoon van de veroorzaker is voor het (potentiële) slachtoffer onbekend en het is dus de vraag of hij verzekerd is. Bij een directe verkeersverzekering is dat niet aan de orde. Het potentiële slachtoffer heeft zich vooraf verzekerd en heeft ook vooraf een weloverwogen keuze kunnen maken bij welke verzekeraar hij zich voor eventuele schade verzekert en tegen welke voorwaarden.

5. Nadelen van een directe verkeersverzekering

Tot zover de bespreking van de vaker genoemde voordelen van een directe verkeersverzekering die ik in de literatuur ben tegengekomen. Naast deze genoemde voordelen ben ik in de literatuur ook een aantal vaker genoemde knelpunten tegengekomen.¹⁸⁾

16. Mr. A.J.J.G. Schijns, 'First partyverzekeringen voor verkeersongevallen', VR 2019/88, p. 4.

17. Mr. Lydia Charlier, 'Mediation in letsel-schade blijft ten onrechte achter', *Letsel & Schade* 2018, nr. 3.

18. Zie o.a. mr. N. Frenk *NJB* 1999/32 'De directe schadeverzekering als vervanging voor aansprakelijkheid'.

a) *Wettelijke schadevergoedingsrecht wordt ingewisseld voor polisrecht*

Zoals hiervoor al is aangestipt, is bij afwikkeling volgens het aansprakelijkheidsrecht een volledige vergoeding van de geleden schade door middel van een concrete schadeberekening het uitgangspunt van Afdeling 6.1.10 BW. Bij afwikkeling van de schade op grond van een directe verzekering zijn het in beginsel de verzekeraars die de omvang van de dekking (kunnen) bepalen. Politiek en rechtsontwikkeling worden dan grotendeels buitenspel gezet. Dit zou ondervangen kunnen worden door dwingend verzekeringsrecht ten aanzien van minimale verzekerde sommen en ten aanzien van de causaliteit. De vraag is daarbij of dit voldoende tegenwicht zal bieden. Immers, het Verbond heeft in haar toekomstvisie zelf al als uitgangspunt verwoord dat om een first partyverzekering betaalbaar te houden, beperkingen in de te vergoeden schadeposten en een maximering van de omvang noodzakelijk zijn.¹⁹⁾

Om te bezien hoe verzekeraars in de praktijk kunnen omgaan met dekkingsverlening op basis van een directe schadeverzekering, kan worden gekeken naar de schadeverzekering voor inzittenden (SVI). In 2017 heeft Dufour een onderzoek gedaan naar de werking van de SVI in de praktijk.²⁰⁾ Hiertoe heeft zij zes willekeurige SVI's van verschillende verzekeringsmaatschappijen vergeleken. Daaruit bleek dat de gangbare verzekerde som € 1.000.000 per gebeurtenis is voor alle inzittenden gezamenlijk. Daarnaast bleek onder andere dat de betrokken verzekeraars verschillend omgaan met de omstandigheid dat het slachtoffer geen gordel draagt. Een aantal verzekeraars sluit dekking geheel uit als de inzittende niet op een normale zitplaats zit (en dus geen gordel draagt), terwijl andere verzekeraars een pro rata vermindering van het schadebedrag hantieren. Ter vergelijking met het aansprakelijkheidsrecht, daarin wordt doorgaans in zo'n geval een eigen schuld percentage van 25% aangenomen.

Wat betreft niet-objectiveerbare klachten sluiten verschillende verzekeraars deze onder de SVI van dekking uit. Dit terwijl onder het aansprakelijkheidsrecht bij de afwikkeling van een normale kop-staart botsing aan het causaal verband tussen het ongeval en de door het slachtoffer ervaren klacht niet al te hoge eisen gesteld worden, anders dan dat de klachten aanwezig, reëel en niet ingebeeld, voorgewend of overdreven moeten zijn. Betreft het verlies aan verdienvermogen, wordt dit eenzijdig vastgesteld en vaak gemaximeerd op 30% van het inkomen.

Verder bleek dat in geval van schade die is veroorzaakt door een bestuurder die onder invloed verkeert beperkter is dan onder het aansprakelijkheidsrecht en sluiten sommige verzekeraars schade van derden uit.

Juist de maximaal te verzekeren sommen en andere dekkingsbeperkingen die kunnen volgen

uit het polisrecht, kunnen leiden tot een omgekeerde solidariteit. Zwaar getroffen slachtoffers moeten dan genoegen nemen met slechts een gedeeltelijke schadevergoeding.

b) *Verplichtingen van benadeelde als verzekerde*

Omdat de potentieel benadeelde zelf de directe verzekering sluit, heeft dit tot gevolg dat op hem uit hoofde van het verzekeringsrecht een aantal verplichtingen rust ten opzichte van de verzekeraar. De belangrijkste zijn de precontractuele mededelingsplicht, de meldings- en inlichtingenplicht en de bereddingsplicht. Daarnaast kan een verzekeringspolis ook diverse vervalbedingen bevatten.

De mededelingsplicht

Een directe verzekeraar zal bij het aangaan van de verzekering vragen kunnen stellen over de persoon van de toekomstig benadeelde (dat is de verzekeringsnemer en de personen ten behoeve van wie de verzekering wordt gesloten). De verzekeringsnemer wordt dan geacht om de feiten te kennen en dit mede te delen aan de verzekeraar. Bij het niet juist nakomen van deze mededelingsplicht kunnen er gevolgen bestaan ten aanzien van de mogelijke schade-uitkering. Dit probleem doet zich niet voor bij de aansprakelijkheidsverzekering. Immers, er is geen verzekeringsrelatie tussen verzekeraar en benadeelde.

De meldings- en inlichtingenplicht

In het geval van de directe verzekering geldt er ook een meldings- en inlichtingenplicht van de verzekerde/benadeelde jegens zijn verzekeraar. De verzekerde is verplicht om zo spoedig als redelijkerwijs mogelijk de schade aan de verzekeraar te melden. Komt verzekerde deze plicht niet na, dan kan de verzekeraar de uitkering verminderen met de schade die de verzekeraar lijdt door het niet nakomen van de meldingsplicht. Echter in de praktijk zal de verzekeraar een meldingsvervalclausule opnemen. De verzekeraar moet dan alleen aantonen dat hij in een redelijk belang is geschaad door de late melding. Dit is dan grond om de schade-uitkering te weigeren of te verminderen. In het geval van de aansprakelijkheidsverzekering geldt de meldingsverplichting van de benadeelde jegens de aansprakelijkheidsverzekeraar niet. Uiteraard geldt de wettelijke verjaringstermijn (artikel 3:310 BW), maar hierbij heeft de benadeelde na aanvang van de verjaringstermijn 5 jaar de tijd om de verantwoordelijke aansprakelijk te stellen. Ook van de klachtplicht uit artikel 6:89 BW heeft het slachtoffer geen last. De klachtplicht is vooral van toepassing bij contractuele verplichtingen zoals het geven van zaken of het verrichten van diensten. Op een vordering uit onrechtmatige daad ziet de klachtplicht niet, behalve als de onrechtmatige daad is gegrond op een gebrek in de te leveren prestatie.²¹⁾ Door de invoering van 3:310 lid 5 in 2003²²⁾ is er voor letselschade geen verjaringprobleem bij een long tail schade. De absolute verjaringstermijn van artikel 3:310 BW



Verzekeraars gaan verschillend om met omstandigheid dat slachtoffer geen gordel draagt.



19. Toekomstvisie Automotive, *Onderweg naar morgen*, Verbond van Verzekeraars (te raadplegen via <www.verzekeraars.nl>), p. 8.
20. L.C. Dufour, 'De first partyverzekering in het verkeer', *VR* 2017/52.
21. HR 13 juli 2008, *NJ* 2020/7.
22. Wet van 27 november 2003 tot wijziging van de regeling van de bevrijdende verjaring in het Burgerlijk Wetboek voor gevallen van verborgen schade door letsel of overlijden *Stb* 2003, 495, verbeterd bij de Wet collectieve afwikkeling massaschade van 23 juni 2005, *Stb* 2005, 340.



Verjaringsregeling bij directe verkeersverzekering strakker dan bij aansprakelijkheidsverzekering.



is niet van toepassing bij letselschades. Dus ook in dat kader kleeft er geen extra voordeel aan een directe verzekering.

De bereddingsplicht

Op de verzekerde bij een directe verzekering rust ook een bereddingsplicht. Hij zal binnen redelijke grenzen alle maatregelen moeten nemen die tot voorkoming of vermindering van schade kunnen leiden zodra de verzekerde op de hoogte is of behoort te zijn van verwezenlijking van het risico of van het risico dat dreigt te ontstaan. Voor zover hij deze plicht niet naar behoren nakomt, kan de verzekeraar de schade-uitkering verminderen met de schade die de verzekeraar lijdt door het niet voldoen aan de bereddingsplicht. Kosten verbonden aan genomen bereddingsmaatregelen moet de verzekeraar vergoeden. In het geval van de aansprakelijkheidsverzekering heeft de benadeelde een schadebeperkingsplicht. Dit is een gehoudenheid op straffe van verlies van rechten, ook wel een *Obliegenheit* genoemd. De kosten die voortvloeien uit de schadebeperkingsplicht kunnen worden gevorderd op grond artikel 6:96 BW. Ik constateer dat op dit punt de uitwerking van een directe verkeersverzekering en een aansprakelijkheidsverzekering niet veel van elkaar verschillen.

c) Verjaring op grond van artikel 7:942 BW

Sinds de Invoeringswet titel 7.17 en 7.18 Burgerlijk Wetboek 2006 is er een specifieke verjaringsregeling voor het verzekeringsrecht ingevoerd. Voor de schadeverzekering is deze regeling opgenomen in artikel 7:942 BW. In 2010 is artikel 7:942 BW na veel discussie aangepast. De eerste zin van het eerste lid is onveranderd gebleven: *“Een rechtsvordering tegen de verzekeraar verjaart door verloop van drie jaren na aanvang van de dag, volgende op die waarop de tot uitkering gerechtigde met de opeisbaarheid daarvan bekend is geworden.”* Dit betekent dat bij een directe verzekering een subjectieve verjaringstermijn ten opzichte van de verzekeraar geldt van 3 jaar. Dit terwijl in het aansprakelijkheidsrecht op grond van artikel 3:310 BW er een verjaringstermijn geldt van 5 jaar voor schade door letsel en overlijden, en ingevolge artikel 3:310 lid 5 BW deze termijn bij minderjarigen pas start na het 18e levensjaar. Uiteraard kan artikel 7:942 BW ook een rol spelen bij de aansprakelijkheidsverzekering, maar dan start de verjaringstermijn pas (voor de veroorzaker) op het moment dat hij door de benadeelde aansprakelijk wordt gesteld. Ik constateer dat de verjaringsregeling ingeval van een directe verkeersverzekering strakker is dan ingeval van een aansprakelijkheidsverzekering.

d) Wijziging van het wettelijk stelsel is een lange weg

Er komt veel kijken bij de goede werking van het stelsel van een directe verkeersverzekering. Zoals hiervoor al is besproken, is het de vraag in hoeverre er sprake zal moeten zijn van immuniteit van de dader. Wettelijke aansprakelijkheid naast

het recht op directe schadevergoeding zal mogelijk moeilijk tot niet verzekeraar worden. Ook zal een wettelijke verzekeringsplicht niet makkelijk zijn om in te voeren. Het is uiteindelijk de vraag of een wijziging van het wettelijk stelsel haalbaar is. In ieder geval heeft (demissionair) minister Hoekstra aangegeven dat hij en zijn ambtsgenoot voor Rechtsbescherming pas een mogelijke rol voor de wetgever zien weggelegd als de wenselijkheid van een directe verzekering zonder meer vaststaat en verzekeraars niet in staat zijn een directe verzekering aan te bieden zonder aanpassingen in wet- of regelgeving. Hoekstra laat het initiatief aan de verzekeringssector.²³⁾ Duidelijk is in ieder geval dat wijziging van wetgeving een lang proces zal behelzen.

e) *Het niet aansprakelijk stellen van de dader kan afbreuk doen aan het rechtsgevoel van het slachtoffer*

In het Preadvies Aansprakelijkheidsrecht en maatmens uit 2016²⁴⁾ staat de vraag naar de rechtvaardiging en de begrenzing van aansprakelijkheid en schadevergoeding centraal. Doelstellingen van aansprakelijkheid en de daarmee samenhangende te betalen schadevergoeding zijn genoegdoening en preventie. Wat betreft de doelstelling genoegdoening wordt ook gesproken van de correctieve rechtvaardigheid. De schadevergoeding moet afkomstig zijn van de veroorzaker. Recent zagen we dit ook naar aanleiding van de coronarellen. Door justitie wordt snelrecht toegepast, waarbij naast straf de daders ook aansprakelijk worden gesteld voor de veroorzaakte schade en er justitieel beslag wordt gelegd op waardevolle spullen van de veroorzakers. Hoewel deze schadevergoeding niet in verhouding staat tot de in totaal veroorzaakte schade, vervult de schadevergoeding uit de zak van de veroorzaker wel de functie van genoegdoening. De vraag hierbij is wel in hoeverre de correctieve rechtvaardigheid in het huidige aansprakelijkheidsstelsel tot uiting komt. Behoudens opzet zal in het algemeen de WAM-verzekeraar van de veroorzaker de schadevergoeding voor zijn rekening nemen. De vraag is dan gerechtvaardigd of in een stelsel van een directe verzekering er minder genoegdoening van het slachtoffer is dan in het aansprakelijkheidsrecht. Ik ben van mening dat het voor het slachtoffer niet zo'n groot verschil maakt. De uitwassen (grove schending van de norm) zullen wat betreft genoegdoening toch vooral worden bestreken door het strafrecht. In het genoemde preadvies wordt betoogd dat alleen een substantiële aantasting van de autonomie van het slachtoffer afwenteling op de veroorzaker rechtvaardigt. Daaronder ligt het in de rede de rekening niet neer te leggen bij de veroorzaker, maar bij een collectiviteit, aldus een conclusie uit het preadvies.

23. Brief van 6 oktober 2020 van minister Hoekstra (2020-0000151184).

24. Preadvies Beumers, Van Boom & Loth VASR, Kluwer 2016: http://www.vasr.nl/publications/9789013136517_Aansprakelijkheidsrecht%20en%20maatmens_V3_ZP.pdf

6. Een tussenbalans van de directe verkeersverzekering

Ik heb een groot aantal vaker genoemde voordelen van de directe verkeersverzekering behandeld, te weten: minder discussie over aansprakelijkheid, geen afhankelijkheid ten opzichte van de aansprakelijkheidsverzekeraar van de veroorzaker, een meer voortvarende afwikkeling van de schade, beter beheersbare schadelast, minder hoge afwikkelingskosten, commerciële voordelen voor de verzekeraar en de veroorzaker hoeft niet bekend of verzekerd te zijn om tot een afwikkeling van de schade te komen.

Bij het behandelen van deze voordelen ben ik tot de conclusie gekomen dat op een aantal van deze genoemde voordelen wel het een en ander is af te dingen. Toegegeven, er zal geen discussie meer zijn over de aansprakelijkheid, maar voor afhandeling van complexe letselschadeclaims is de aansprakelijkheidsvraag niet de grootste te nemen hobbel. Het grootste knelpunt vormt de vraag van de causaliteit en de vaststelling van de uiteindelijk omvang van de schade waarvoor bepaling van een medische eindtoestand noodzakelijk is. In dit kader is het dus maar de vraag of de klantrelatie tussen slachtoffer en verzekeraar bij complexere schades inderdaad tot een snellere afwikkeling van de schade leidt. In dat kader is het ook de vraag of het slachtoffer beter af is dan met een (afhankelijkheids)relatie met de aansprakelijkheidsverzekeraar van de veroorzaker. Een beter calculeerbare en beheersbare schadelast is vooral in het belang van de verzekeraar en vermindering van afhandelingskosten bij complexe schades zal vooral kunnen worden bereikt door meer gebruik te maken van instrumenten als mediation. Commerciële verkoopvoordelen zijn mooi, maar dan wel voor de verzekeraar. Het grootste voordeel van de directe verkeersverzekering is dat voor de afwikkeling van de schade van het slachtoffer niet vereist is dat de veroorzaker bekend of verzekerd is.

Daarnaast heb ik een aantal nadelen van een echte directe verkeersverzekering onder de loep genomen. Het inwisselen van het wettelijk aansprakelijkheidsrecht voor polisrecht kan leiden tot een verslechtering van de positie van het slachtoffer. Ook krijgt de direct verzekerde te maken met verplichtingen ten opzichte van zijn directe verzekeraar, zoals de precontractuele mededelingsplicht en de snelle meldingsplicht bij schade, waar het slachtoffer onder het aansprakelijkheidsrecht geen last van heeft. Daarnaast is het de vraag of het slachtoffer in voldoende mate een genoegdoening ervaart indien de veroorzaker civielrechtelijk niet wordt aangesproken, al denk ik persoonlijk dat dit aspect niet moet worden overschat. Tenslotte is een wijziging van het wettelijk stelsel vereist, wat zeker een lange tijd zal duren en waarvan de betrokken ministers hebben aangegeven dat ze daar niet onverdeeld enthousiast over zijn.

Bij een eventueel onderzoek naar een aanpassing van het wettelijk stelsel zullen al deze punten moeten worden afgewogen. En zeker, compromissen en alternatieven zijn te bedenken. Zo kunnen we kijken naar het Zweedse model dat een aantal scherpe kanten van het stelsel van een directe verkeersverzekering wegneemt of verzacht.²⁵⁾

In het Zweedse model wordt de zaakschade bij een verkeersongeval gewoon afgewikkeld op basis van het normale aansprakelijkheidsrecht. Personenschade wordt afgewikkeld via een directe verkeersverzekering. Een verzekeringsplicht geldt voor alle gemotoriseerde verkeersdeelnemers. De ongemotoriseerde slachtoffers krijgen hun schade vergoed door de verzekeraar van het betrokken motorvoertuig. De personenschade van de bestuurder en passagiers wordt vergoed door de verzekeraar van de eigenaar van het betrokken motorvoertuig. Bij meerdere betrokken motorvoertuigen kan door het ongemotoriseerde slachtoffer worden gekozen welke verzekeraar wordt aangesproken. De verzekeraar die schade vergoedt kan alleen regres nemen op de bestuurder bij opzet, grove schuld of bij rijden onder invloed. Het slachtoffer behoudt de mogelijkheid de bestuurder aan te spreken op grond van onrechtmatige daad. Hier wordt voor zover bekend weinig gebruik van gemaakt. Waarschijnlijk vanwege de ruime dekking onder de directe verzekering. De omvang van de personenschade die door de directe verzekeraar wordt vergoed is namelijk wel gebaseerd op het aansprakelijkheidsrecht waarbij uitgangspunt is een volledige schadevergoeding op grond van een concrete schadeberekening. Voor de omvang van de schade is er dus geen sprake van polisrecht. Regres tussen de verzekeraars geschiedt wel op grond van de aansprakelijkheidsvraag.

Voor complexere personenschades (blijvende invaliditeit van tenminste 10% en derving levensonderhoud door het overlijden van de kostwinner) geldt dat deze verplicht moeten worden afgewikkeld door een onafhankelijke commissie. Deze afwikkeling duurt betrekkelijk lang. Dit komt door het wettelijk uitgangspunt van volledige schadevergoeding volgens een concrete schadeberekening.

Bezien wij de hoofdlijnen van het Zweedse model dan zien we dat ook in Zweden niet gekozen is voor een zuivere directe verkeersverzekering. Ook hier is er voor gekozen om polisrecht niet de omvang van de schadevergoeding te laten bepalen. En ook hier is het gevolg daarvan dat afwikkeling van de meer complexe letselschades betrekkelijk lang kunnen duren.

7. Zijn we met de Bedrijfsregeling op de goede weg?

Het product dat het Verbond nu op tafel heeft gelegd is een directe(re) vorm van schadeafwik-



Op een aantal voordelen van de directe verkeersverzekering is wel het een en ander af te dingen.



25. Zie ook mr. A.J.J.G. Schijns, 'First partyverzekeringen voor verkeersongevallen', VR 2019/88, die de hoofdlijnen van het Zweedse model beschrijft.



Ook bij de DSA wordt er gewoon afgewikkeld conform het commune aansprakelijkheidsrecht.



keling. Hierbij zijn de intenties goed en dit zal de gemiddelde autobezitter die geconfronteerd wordt met een materiële schade aan zijn auto zeker tot voordeel strekken. De voordelen voor hem zijn evident. Hij hoeft niet in discussie te gaan met de wederpartij en diens verzekeraar. Deze discussie zal in beginsel worden gevoerd door zijn eigen autoverzekeraar, ook als hij geen cascodekking heeft. Ook kan de klant gebruik maken van het schadenetwerk van zijn eigen verzekeraar. Uit een in februari en maart door Ipsos in opdracht van Achmea gehouden klantenonderzoek blijkt dat veel klanten niet weten dat ze nu hun schade zelf moeten verhalen op de WA-verzekeraar van de tegenpartij. Klanten ontvangen het nieuwe proces positief. Recent heeft ook het consumentenprogramma Kassa geconcludeerd dat de bedrijfsregeling een makkelijke manier is om de schade vergoed te krijgen.²⁶⁾ Ik ben dan ook bijzonder positief over de bedrijfsregeling die er nu ligt en denk dat deze aansluit bij de wensen van de gemiddelde autobezitter.

Het voornemen van het Verbond heeft wel de nodige kritiek opgeleverd. Ik wijs onder andere op (schrijvers als) Van Tiggele Van der Velde²⁷⁾, het Juridisch Bureau Letselschade & Gezondheidsrecht²⁸⁾ en het platform Verzekeren.com.²⁹⁾ Kern van de kritiek ziet nu juist op de elementen van een echte directe verkeersverzekering. Dit zijn de elementen van directe verkeersverzekering die in deze bijdrage aan bod zijn gekomen. Gewezen wordt op het feit dat er in de praktijk juist weinig discussie is over de aansprakelijkheid en dat de discussie juist ziet op causaliteit en de medische eindtoestand. Ook is men erg bang voor het polisrecht en wordt er in dat kader gewezen op de praktijk van schadeafwikkeling onder de SVI.

De kritiek komt ook door de visie die het Verbond heeft neergelegd. Namelijk om de directe verzekering uit te breiden tot letselschades en het feit dat het Verbond in haar toekomstvisie zelf al als uitgangspunt heeft verwoord dat om een first partyverzekering betaalbaar te houden, beperkingen in de te vergoeden schadeposten en een maximering van de omvang noodzakelijk zijn.

Ik wijs erop dat de Bedrijfsregeling Directe Schadeafhandeling nog geen directe verzekering is. De bedrijfsregeling doet wat ze ook al in haar naam aangeeft. Het geeft een andere vorm van afwikkeling van de schade. De benadeelde kan zich voor de afwikkeling van zijn autoschade, waarvoor een ander aansprakelijk is, wenden tot zijn eigen WA-verzekeraar. Maar er wordt gewoon afgewikkeld conform het commune aansprakelijkheidsrecht.

Het Verbond geeft aan de bedrijfsregeling een jaar na invoering te evalueren om te bezien of deze kan worden uitgebreid. Ik ben uiteraard benieuwd naar de ervaringen die zullen worden opgedaan met de schadeafwikkeling onder de bedrijfsregeling.

Zelf denk ik dat het in ieder geval in de lijn der verwachting ligt dat de regeling wordt uitgebreid

naar afwikkeling van materiële schade bij meervoudige aanrijdingen. Verzekeraars durven dit nu nog niet aan, maar als er ervaring is opgedaan met afwikkeling onder de bedrijfsregeling DSA, is dat een logische stap.

Het betrekken van de afwikkeling van letselschade onder de bedrijfsregeling DSA zal meer voeten in de aarde hebben. Gezien alle aspecten die een echte directe verkeersverzekering meebrengt, is daarvoor toch echt ook medewerking van de wetgever noodzakelijk. En juist als letselschades in een directe vorm worden verzekerd, zal er veel discussie zijn. Maar wie weet, als de schadeafwikkeling onder de bedrijfsregeling een groot succes wordt, kan dit wellicht van invloed zijn op het verdere (politieke) debat dat nodig zal zijn om een vorm van echte directe verzekering mogelijk te maken. Ik eindig dus met het uitspreken van de hoop dat de schadeafhandeling onder de bedrijfsregeling DSA een succes wordt en dat dit positief van invloed zal zijn op het verdere (politieke) debat dat nodig zal zijn om een vorm van echte directe verkeersverzekering mogelijk te maken.

26. <https://www.bnnvara.nl/kassa/artikelen/wa-direct-schade-door-ander-bij-je-eigen-autoverzekering-indienen>

27. Prof. dr. mr. N. van Tiggele van der Velde, 'De directe verzekering heeft nu vooral behoefte aan directie', *AV&S* 2020/29.

28. <https://www.juridischbureaualetselschade.nl/directe-verzekering-funest-voor-letselschadeslachtoffer/>

29. Wat is de impact van de directe verzekering? <https://verzekeren.com/artikelen/impact-directe-verzekering>