

De directe verkeersverzekering in het Nederlandse systeem van schadeafwikkeling: waarom nu wel?

AV&S 2021/31

De discussie over de introductie van een verplichte directe verkeersverzekering is in de afgelopen jaren opnieuw opgelaaid. De opkomst van de zelfrijdende, autonome auto en discussie over de afwikkeling van letselschade zijn twee belangrijke incentives geweest om opnieuw de vraag te stellen of een systeemverandering voor vergoedingen nodig is. Deze bijdrage zet de argumenten van toen en nu op een rij. Geconcludeerd wordt dat de discussie thans een andere is en dat de argumenten die thans worden genoemd voor een systeemverandering aanleiding bieden om de verschillende modaliteiten te onderzoeken en een daarvan te introduceren van overheidswege.

1. Inleiding

In de afgelopen jaren is de discussie over de directe verkeersverzekering opnieuw opgelaaid door de komst van de zelfrijdende, autonome auto en de kritiek op afwikkeling van langlopende letselschadedossiers. Tevens is over de directe verkeersverzekering gediscussieerd in de tweede helft van de vorige eeuw, ook op politiek niveau.² Daarbij is voor bijvoorbeeld arbeidsongevallen nagedacht over een verzekeringsplicht van de werkgever voor de schade van zijn werknemer³ en vindt er al jarenlang een debat plaats over de introductie van een no-faultsysteem voor medische ongevallen.⁴ Tot nu toe worden deze alternatieven voor de aansprakelijkheidsrechtelijke vergoedingssystematiek niet geïntroduceerd van overheidswege. Wel introduceert de overheid ad hoc specifieke

vergoedingsregelingen die losstaan van de aansprakelijkheidsvraag voor bijvoorbeeld bepaalde beroepsziektezaken, waarin zorgvuldigheidsnormen zijn geschonden.⁵ Deze vergoedingsregelingen laten zien dat het in complexe gevallen lastig kan zijn om schadevergoeding via het aansprakelijkheidsrecht te ontvangen, wat een verandering van vergoedingssystematiek in specifieke dossiers rechtvaardigt.

Het Verbond van Verzekeraars zet nu zelf de stap naar de directe afwikkeling door de eigen aansprakelijkheidsverzekeraar van zaakschade veroorzaakt in het verkeer.⁶ De roep van verzekeraarszijde blijft echter om van overheidswege over te gaan tot een *verplichte* directe verkeersverzekering, waarvoor interventie door de overheid nodig is.⁷

Het dilemma is en blijft welk vergoedingssysteem of welke combinatie van systemen het meest geschikt is om een vergoeding aan gedupeerden te bieden en waarom.⁸ Het doel van deze bijdrage is niet om die omvangrijke en abstracte vraag te beantwoorden, maar om daaraan een bijdrage te leveren door de 'oude' argumenten voor een directe verzekering te plaatsen in de context van nieuwe inzichten uit wetenschap en praktijk. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan de rechtvaardiging en doelstelling van schadeafwikkeling.⁹

De structuur van deze bijdrage is als volgt. In paragraaf 2 wordt kort ingegaan op de verschillende modaliteiten van een directe verzekering en hoe die zich verhouden tot de

1 Mr. dr. R. (Rianka) Rijnhout is als Universitair hoofddocent verbonden aan het Utrecht Centre for Accountability and Liability Law en het onderzoekscluster Empirical Legal Studies into Institutions for Conflict Resolution, Universiteit Utrecht. Zij bedankt Ivo Giesen, Marlou Overheul en Roos Gomes voor hun opmerkingen bij de conceptversie. Citeerwijze: R. Rijnhout, 'De directe verkeersverzekering in het Nederlandse systeem van schadeafwikkeling: waarom nu wel?' AV&S 2021/31, afl. 5.

2 *Kamerstukken II* 1997/98, 25759, nr. 3, p. 10-12 (MvT); *Kamerstukken II* 1997/98, 25759, nr. 4, p. 4 (ronde-tafel); *Kamerstukken II* 1998/99, 25759, nr. 5, p. 4 (afwijzing).

3 Het betrof de 'Extra Garantieregeling voor Beroepsrisico's'. Hierover M. Nikkels-Agema, 'Komt de Extra Garantieregeling Beroepsrisico's er alsnog?', <http://www.csverbindt.nl/wp-content/uploads/2016/03/Komt-de-Extra-Garantieregeling-Beroepsrisicos-er-alsnog-CS9.pdf>; A.J.J.G. Schijns, *Naar een verzekerd slachtofferrecht*, Amsterdam: ACCL 2017, p. 320-321.

4 *Kamerstukken II* 2011/12, 31765, nr. 52, p. 2; Brief minister voor Medische Zorg en Sport, d.d. 21 februari 2019; *Kamerstukken II* 2020/21, 2904, Aanhangel. Vergoeding voor rampschade heeft ook aandacht gehad, maar een direct vergoedingssysteem is niet gecreëerd, *Kamerstukken II* 2005/06, 28668, nr. 11. Hierover T. Hartlief, 'AV&S anno 2013. Nederland is geen België', AV&S 2013/17, afl. 5. In de wetenschappelijke literatuur zijn ook voor andere schadegevallen directe verzekeringen als optie voor verbetering besproken: misdrijven – Schijns 2017, p. 311-353 – , sportongevallen – A. Kolder, 'Naar een nieuw verzekeringsproduct voor de voetbalsport', AV&S 2017/38, afl. 6, p. 203-204 – en ongevallen van het leven – C.M.D.S. Pavillon en A. Kolder, 'Een garantie des accidents de la via voor Nederland?', AV&S 2018/8, afl. 2, p. 28-41.

5 Zo bestaat een tegemoetkomingsregeling voor bepaalde asbestslachtoffers. De regeling is gecreëerd als teken van maatschappelijke betrokkenheid voor het leed dat asbestslachtoffers ondervinden, *Kamerstukken II* 1996/97, 25000 XV, nr. 58, p. 5. Ook zijn voor sommige chroom-6-slachtoffers regelingen getroffen. Deze beogen een tegemoetkoming te bieden om hen zo de belastende weg van verhaal via het aansprakelijkheidsrecht te besparen (gemeente Tilburg [tilburg.nl/actueel/chroom-6/](http://actueel/tilburg.nl/actueel/chroom-6/); Regeling Uitkering chroom-6 Defensie, Rijksoverheid, rijksoverheid.nl/onderwerpen/chroomverf/regeling-uitkering-chroom-6-defensie). De achtergrond van deze regelingen is in zoverre anders dat de initiatiefnemers wel hun zorgplicht hebben geschonden jegens degenen die een beroep kunnen doen op de regelingen. Er bestaat ook een zwaar bevochten regeling voor OPS-slachtoffers (TK 39-42-1, stelling motie Verkenning naar de bereidheid van brancheorganisaties van werkgevers om aan slachtoffers van de beroepsziekte OPS een eenmalige financiële tegemoetkoming te verstrekken; *Kamerstukken II* 2018/19, 29544, nr. 893). Een vergoedingssysteem voor tegemoetkoming van oud-werknemers met een ernstige beroepsziekten veroorzaakt door de blootstelling aan gevaarlijke stoffen, is aangekondigd, *Kamerstukken II* 2020/21, 25883, nr. 417, p. 3-4.

6 'Directe schadeafwikkeling', <https://www.verzekeraars.nl/verzekeringstemas/schade/directe-schadeafhandeling#&reload=true>.

7 Vanuit het Verbond van Verzekeraars, de rechtsbijstandsverzekeraars hebben zich nog niet uitgesproken.

8 De term 'vergoedingssysteem' wordt hier gebruikt voor systemen die nadeel bij benadeelden wegnemen, dus ook systemen die nadeel (feitelijk) wegnemen op basis van verbintenissen die niet voortvloeien uit het aansprakelijkheidsrecht.

9 De termen 'compensatie' en 'schadevergoeding' hebben in het onderstaande betrekking op vergoedingen uit hoofde van het aansprakelijkheidsrecht. De 'tegemeetkoming' wordt daarvan onderscheiden, in die zin dat dit een uitkering is die weliswaar nadeel kan wegnemen, ook als dat nadeel is veroorzaakt door een onrechtmatige daad, maar niet zijn grondslag vindt in de verplichting om schade te vergoeden uit hoofde van verbintenissen tot betaling van een schadevergoeding die voortvloeit uit aansprakelijkheid. De term 'uitkering' wordt hier gebruikt voor uitkeringen uit een no-faultsysteem of de directe, private verzekering.

huidige systematiek van schadeafwikkeling in Nederland. Daarna wordt in paragraaf 3 ingegaan op het vroegere debat over de invoering van een directe verkeersverzekering. In paragraaf 4 ga ik in op het actuele debat over een directe verkeersverzekering. Paragraaf 5 gaat nader in op de verschillen in context tussen toen en nu. Paragraaf 6 bevat de afsluiting.

2. De verschillende modaliteiten van directe verkeersverzekeringen en voor schadeafwikkeling

2.1 Verschillende modaliteiten

De directe verzekering kent verschillende modaliteiten die gemeen hebben dat aansprakelijkheid geen vereiste is voor vergoeding. De variant die thans centraal staat in de discussie over de afwikkeling van verkeersongevallen, is de directe verkeersverzekering die de bestuurder/eigenaar/houder van de auto (als verzekeringnemer) voor zichzelf en zijn meerijders afsluit.¹⁰ Dekking wordt dan geboden voor het eigen nadeel, en niet voor de schade die onrechtmatig is veroorzaakt bij een ander (aansprakelijkheidsverzekering). Een andere modaliteit is die waarin de verzekering dekking biedt voor een bepaalde gebeurtenis die nadeel veroorzaakt, en de verzekering een directe actie geeft aan een derde-verzekerde. Om deze constructies als alternatief te noemen voor aansprakelijkheidsrechtelijke schadevergoeding is wel nodig dat de aansprakelijkheidsvraag niet doorslaggevend is voor de uitkering. Een voorbeeld hiervan is een verzekering die een werkgever voor zijn werknemers afsluit, en die uitkering biedt, ook als geen sprake is van aansprakelijkheid van de werkgever.

Ook andere modaliteiten worden onder de noemer directe verzekering geschaard, zoals een no-faultsysteem.¹¹ De vergoeding loopt dan niet via een verzekeringsproduct, maar via een vergoedingssysteem dat losstaat van het aansprakelijkheidsrecht en geldt voor specifieke schadegevallen. Het vergoedingssysteem wordt van overheidswege gecreëerd en veelal gefinancierd door degenen die risico's creëren of daarvan profiteren en door de overheid.¹² Een no-faultsysteem kan het aansprakelijkheidsrecht vervangen als vergoedingssysteem; het kan ook *naast* het aansprakelijkheidsrecht bestaan en dus een alternatieve route voor het – gedeeltelijk – wegnemen van nadeel bieden aan benadeelden. Ongetwijfeld zijn er ook nog andere modaliteiten denkbaar, maar voor deze bijdrage is deze driedeling afdoende.

2.2 Schadeafwikkeling in Nederland

In de afgelopen decennia is van overheidswege de nadruk gelegd op schadevergoeding via het aansprakelijkheidsrecht.

In de jurisprudentie is uitgemaakt dat het primair aan de aansprakelijke partij is om de benadeelde jegens wie aansprakelijkheid bestaat, terug te brengen in de hypothetische situatie zonder schadeveroorzakende gebeurtenis, of die ten minste zo goed mogelijk te benaderen via een financiële vergoeding.¹³ Als derden vergoeding bieden (in financiële zin of in natura), dan kunnen zij regres of verhaal nemen op de aansprakelijke partij, mits daarvoor bij wet of contract een mogelijkheid bestaat.¹⁴ Dit verhaal wordt gerechtvaardigd door de idee dat de schade moet komen te liggen bij degene die daarvan rechtens een verwijt kan worden gemaakt. Het is aldus, met de woorden van Engelhard, een reactie van de rechtsorde op verkeerd gedrag, en dus een vorm van rechtshandhaving.¹⁵ Kan aansprakelijkheid niet worden vastgesteld of is vanwege andere redenen geen sprake van aansprakelijkheid, dan vervult de sociale zekerheid een vangnetfunctie. Dit beeld van schadeafwikkeling/-vergoeding is wat ongenueanceerd, omdat voor bepaalde kosten wel directe verzekeringsverplichtingen bestaan. De meest bekende is de basisverzekering voor zorg. Als het gaat om schade veroorzaakt door *onrechtmatig gedrag* van derden, dan geldt echter in beginsel en primair het aansprakelijkheidsrecht als vergoedingssysteem.

Ondanks dat in verschillende dossiers concreet is gedebatteerd om de tweedeling aansprakelijkheid (risicoverschuiving)/niet-aansprakelijkheid (geen vergoeding, doch vangnet van overheidswege) te verlaten, gaat de overheid hiertoe in beginsel niet over.¹⁶ Daarvoor worden verschillende argumenten genoemd, zoals het principiële argument dat voor vergoeding verwijtbaarheid moet bestaan, de afbakings- en uitvoeringsmoeilijkheden die gepaard gaan met een systeemverandering en de idee dat een systeemverandering de knelpunten van het aansprakelijkheidsrecht niet ondervangt.¹⁷

10 Eventueel kunnen niet-gemotoriseerden ook een beroep doen op deze verzekering. Zie over de verschillende dekkingsmogelijkheden en de voor- en nadelen daarvan: H. A. Bouman en A.J.O. van Wassenauer van Catwijk, 'Verkeersaansprakelijkheid op de helling', *VRA* 1993, p. 3-4 (online versie).

11 Zie bijvoorbeeld E.F.D. Engelhard en R.W. de Bruin, *EU Common approach on the liability rules and insurance related to connected and autonomous vehicles*, 2018 (Den Haag: Boom Juridisch 2018), p. 112.

12 In die zin onderscheidt dit systeem zich dus van de sociale zekerheid die vergoedingen en middelen biedt ongeacht de oorzaak van de ontstane behoefte.

13 HR 5 december 2008, *NJ* 2009, 387, m.nt. J.B.M. Vranken (*Stichting Ziekenhuis Rijnstate/Reuvers*), zie S.D. Lindenbergh en I. van der Zalm, *Schadevergoeding: personenschade* (Monografieën BW nr. B37), Deventer: Wolters Kluwer 2015, p. 19.

14 Over vergoeding voor hulp/dienstverlening: HR 28 mei 1999, *NJ* 1999, 564, m.nt. A.R. Bloembergen (*Johanna Kruidhof*); HR 6 juni 2003, *NJ* 2003, 504, m.nt. J.B.M. Vranken (*Krüter*) (afgewezen); HR 5 december 2008, *NJ* 2009, 387, m.nt. J.B.M. Vranken (*Stichting Ziekenhuis Rijnstate/Reuvers*); HR 11 juli 2008, *NJ* 2009, 385, (*Bakkum/Achmea*).

15 E.F.D. Engelhard, *Regres* (dissertatie Maastricht), 2003, p. 222-228.

16 De term 'in beginsel' wordt gebruikt, omdat in uitzonderingsgevallen hiertoe uit solidariteit of erkenning wel wordt overgegaan. Denk aan de tegevoetkomst in zaakschade veroorzaakt door rampen, de uitkering in de nasleep van de ramp in Enschede.

17 Over verwijtbaarheid in het debat over medische aansprakelijkheid: *Brief minister voor Medische Zorg en Sport*, d.d. 21 februari 2019, p. 7, gepubliceerd: *Kamerstukken II* 2018/19 1654, Aanhangsel. Zie ook *Kamerstukken II* 2011/12, 31765, nr. 52, p. 2. Over afbakings- en uitvoeringsproblemen in het debat over de 'Extra Garantiereregeling voor Beroepsrisico's': hierover M. Nikkels-Agema, 'Komt de Extra Garantiereregeling Beroepsrisico's er alsnog?', <http://www.csverbindt.nl/wp-content/uploads/2016/03/Komt-de-Extra-Gantiereregeling-Beroepsrisicos-er-alsnog-CS9.pdf>; Schijns 2017, p. 320-321. Een verzekeringsplicht voor werkgeversaansprakelijkheid is ook mede daarom afgewezen: *Kamerstukken I* 2001/02, 26824, nr. 128, p. 5. Gesuggereerd werd ook om een transparantieverplichting voor verzekeraars te introduceren. Die werd alleen als functioneel gezien in de combinatie met een verzekeringsplicht. Daartoe werd dus ook niet overgegaan (p. 6). Zie ook *Kamerstukken I* 2002/03, 26824, nr. 105, p. 4-5. Over het niet wegnemen van knelpunten in het debat over medische ongevallen: *Kamerstukken II* 2020/21, 2904, Aanhangsel.

Hoe verhoudt de directe verkeersverzekering zich dan tot dit systeem van schadeafwikkeling? Als een strikte interpretatie van *schade* afwikkelen wordt gekozen, dan kan de conclusie kort zijn. Een verzekering biedt een *uitkering* gebaseerd op polisvoorwaarden en geen *schadevergoeding* in de zin van afdeling 6.1.10 BW. Niet de 'onrechtmatigheid', maar de 'gebeurtenis', het 'toepassingsbereik' en de 'dekking' zijn doorslaggevend voor het toewijzen en de omvang van de vergoeding. Een en ander betekent dat een uitkering uit een directe verkeersverzekering geen schadevergoeding biedt in de zin van het aansprakelijkheidsrecht of schadevergoedingsrecht. De verzekering kan wel aansluiting zoeken bij voorwaarden uit het aansprakelijkheids- of schadevergoedingsrecht, maar dat is vanzelfsprekend noch voorgeschreven.¹⁸ Er is dus veelal geen sprake van schadevergoeding, maar van een tegemoetkoming of uitkering die geheel of gedeeltelijk de juridisch relevante schade dekt. De uitkering uit een directe verzekering kan wel worden verhaald door de uitkerende instantie, mits daarvoor een mogelijkheid in de wet of in het verzekeringscontract is gecreëerd. Een directe verzekering sluit niet uit dat er alsnog en daarnaast een beroep op het aansprakelijkheidsrecht wordt gedaan. Dat is enkel anders indien als voorwaarde voor uitkering geldt dat afstand wordt gedaan op het recht om een beroep te doen op het aansprakelijkheidsrecht, of als de overheid een no-faultsysteem creëert dat de rol van het aansprakelijkheidsrecht expliciet overneemt.¹⁹

3. De oude discussie kort geschetst

In 2015 suggereerde het Verbond van Verzekeraars om een directe verkeersverzekering te introduceren.²⁰ Hierover is ook al in de jaren '90 gedebatteerd, ook op politiek niveau.²¹ Ik ga hier niet opnieuw volledig verslag doen van dat debat; Hartlief deed dat al in reactie op het rapport van het Verbond uit 2015.²² Ik bouw daarop voort. Een belangrijk argument voor introductie van een directe verkeersverzekering was toen dat beduidend meer potentiële slachtoffers een uitkering zouden ontvangen bij een verkeersverzekering. Niet enkel degenen jegens wie aansprakelijkheid bestaat

ontvangen een vorm van vergoeding, maar ook degenen jegens wie geen aansprakelijkheid kan worden gevestigd vanwege bewijsproblemen of eenvoudigweg omdat er geen aansprakelijkheid bestaat.²³ In het licht van het huidige debat is interessant wat Bouman en Van Wassenauer van Catwijck stelden: het gaat in eerste instantie *niet* om verkorten van het tijdsverloop van de afwikkeling, maar het gaat erom schadelijders die 'buiten de boot vallen, in de boot te hijsen'.²⁴ Ook betoogden Bouman en Van Wassenauer van Catwijck dat een directe verzekering in potentie voor een soepelere afwikkeling kan zorgen, omdat een schadegeval niet via een conflictmodel verloopt.²⁵ De verzekering moet wel verplicht worden, om zo een solidariteitsheffing mogelijk te maken. De premiestelling zou immers niet meer afgestemd zijn op het aansprakelijkheidsrisico maar op het schaderisico, wat ertoe zou leiden dat de kwetsbaren in het verkeer juist meer premie zouden moeten gaan betalen.²⁶ Uiteindelijk is het niet zover gekomen.²⁷ Hartlief noemt drie factoren die naar zijn indruk het debat van toen hebben bepaald. Een eerste factor was dat een stelselwijziging niet enkel betekenis heeft voor de vergoeding, maar ook gepaard gaat met kosten en preventievraagstukken. Ten tweede bestond onduidelijkheid over de 'gevolgen van het verlaten van het vertrouwde systeem (WAM)'. Ten derde waren er grote belangen van regresnemers (thans: gemeenten, UWV, etc.) in het geding.²⁸ Een regresnemer kan zich immers niet meer tot de afwikkelende verzekeraar wenden, omdat die niet in beeld is als aansprakelijkheidsverzekeraar, maar als first partyverzekeraar. Dit zou zorgen voor grote financiële nadelen voor regresnemers.

4. Nieuwe ontwikkelingen die zorgen voor een nieuwe context

4.1 Introductie

Mijns inziens hebben twee ontwikkelingen een belangrijke impuls gegeven aan de heropleving van de discussie over de directe verkeersverzekering: de ontwikkeling naar de zelfrijdende, autonome auto en de inzichten over de behoeften en ervaringen van letselschadeslachtoffers met het schadeafwikkelingsproces. In deze paragraaf beoog ik inzichtelijk te maken welke argumenten zijn opgekomen in de afgelopen jaren.

4.2 De komst van de zelfrijdende auto

4.2.1 Aanleiding

De komst van de zelfrijdende, autonome auto krijgt relatief veel aandacht in de wetenschappelijke literatuur. In eerste instantie omdat de aansprakelijkheid thans vooral

18 Dat het mogelijk is laten Pavillon en Kolder zien in hun bespreking van het Franse verzekeringsproduct *Garantie des accidents de la vie*, Pavillon en Kolder, *AV&S* 2018/8, afl. 2, p. 35. Ook in het Zweedse voor afwikkeling van personenschade na een verkeersongeval wordt aansluiting gezocht bij het schadevergoedingsrecht voor onrechtmatige daad, A.J.J.G. Schijns, 'First partyverzekering voor verkeersongevallen', *Verkeersrecht* 2019, nr. 6, p. 206.

19 De vraag is echter of een contractueel beding dat een beroep op het aansprakelijkheidsrecht uitsluit rechtsgeldig is. Het Nieuw Zeelandse no-faultsysteem is een voorbeeld van een vergoedingssysteem dat de route naar het aansprakelijkheidsrecht afsluit, (ACA 2001). Zie ook: R. Rijnhout, Alternatieve vergoedingssystemen in personenschadezaken en slachtofferbehoeften, *NTBR* 2017, nr. 9, p.281-282.

20 Verbond van Verzekeraars, *Toekomst Automotive. Onderweg naar morgen*, 2015.

21 *Kamerstukken II* 1997/98, 25759, nr. 3, p. 10-12 (MVT); *Kamerstukken II* 1997/98, 25759, nr. 4, p. 4 (ronde-tafel); *Kamerstukken II* 1998/99, 25759, nr. 5, p. 4 (afwijzing).

22 T. Hartlief, 'Een kwart eeuw later: van benzinemonster naar rijdende iPad', in: W.H. van Boom e.a. (red.), *Een kwart eeuw. Privaatrechtelijke opstellen, aangeboden aan prof. mr. H.J. Snijders ter gelegenheid van zijn emeritaat*, Deventer: Kluwer 2016, p. 127-135.

23 Bouman en Van Wassenauer van Catwijck, *VRA* 1993, p. 6 en 10 (online versie, originele versie start op p. 221).

24 Bouman en Van Wassenauer van Catwijck, *VRA* 1993, p. 7-8 (online versie).

25 Bouman en Van Wassenauer van Catwijck, *VRA* 1993, p. 7 (online versie).

26 Bouman en Van Wassenauer van Catwijck, *VRA* 1993, p. 9 (online versie).

27 *Kamerstukken II* 1998/99, 25759, nr. 5, p. 4.

28 Hartlief 2016, p. 134.

gerechtvaardigd wordt door verkeerd *weggedrag*,²⁹ terwijl met de komst van de zelfrijdende, autonome auto de nadruk komt te liggen op het technisch functioneren van de auto. Deze verandering heeft publicaties opgeleverd over verschuivingen in aansprakelijkheidsgrondslagen, zoals naar productaansprakelijkheid, bezittersaansprakelijkheid en de wegbeheerdersaansprakelijkheid.³⁰ Later in het debat verschuift de aandacht naar dekking en afwikkeling.³¹ Thans heeft de eigenaar of houder van een auto een verplichte wettelijke *Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen*. Onder een bestuurder wordt ook al verstaan: de bestuurder op afstand van een auto die zelfstandig op de weg rijdt.³² Het aansprakelijkheidsrecht levert echter geen schadevergoedingsverplichting per se op van de eigenaar/houder en dat wordt prangend als er wel schade veroorzaakt wordt, terwijl de 'bestuurder' die niet heeft kunnen voorkomen.³³ In het licht van deze ontwikkeling heeft zowel het Verbond van Verzekeraars (verplicht verzekeringsproduct)³⁴ als Evas, onderdeel van de *European Parliamentary Research Service*,³⁵ gepleit voor een directe verkeersverzekering (no-faultsysteem) op het niveau van de overheid. Daartoe is het vooralsnog niet gekomen, hoewel overleg op overheidsniveau in Nederland in deze context wel lijkt te worden gevoerd.³⁶ Daarnaast zijn in de wetenschappelijke literatuur argumenten voor en tegen de verplichte directe verkeersverzekering te vinden. In het onderstaande worden deze argumenten besproken.

4.2.2 Argumenten

Verschuivingen voor de verkeersverzekering worden afgeleid uit de vaststelling dat met de komst van de zelfrijdende autonome auto de complexiteit van de aansprakelijkheidsvraag toeneemt. Dat komt vooral door de verschuiving van verkeersgedrag naar techniek waardoor ongevallen met name zullen plaatsvinden vanwege de kwaliteit van hardware en software en het updaten daarvan, de kwaliteit en kwetsbaarheid van technische infrastructuur (netwerken) en risico's die samenhangen met bijvoorbeeld hacks.³⁷ Die verschuiving leidt niet alleen tot ingewikkelde (technische) toedrachtvragen, maar ook tot rechtsvragen over het bestaande aansprakelijkheidsrecht.³⁸ Uit deze vaststelling worden verschillende argumenten gehaald.

Evas wijst er – op Europees niveau – op dat instandhouding van de huidige systematiek ten koste zal gaan van de consumentenbescherming en van slachtoffers in het verkeer, zoals het materiële recht thans voorstaat.³⁹ Dat komt doordat het huidige recht niet is geschreven voor het nieuwe type risico's dat gepaard gaat met de komst van autonome auto's.⁴⁰ Het zal ook leiden tot onzekerheden onder rechters, tot toename van transactie- en proceskosten en tot verschillen tussen jurisdicties.⁴¹ Op een toename van de transactiekosten wijst ook het Verbond van Verzekeraars: een vergroting van de complexiteit van de aansprakelijkheidsrechtelijke discussie verhoogt de transactiekosten.⁴² Een directe verzekering die de verzekeringsnemer voor zichzelf afsluit, en die daarmee ook de verzekerde is, haalt dat weg, omdat aansprakelijkheid dan niet relevant is voor dekking. Ook ziet het Verbond een verschuiving. Doordat productaansprakelijkheid aan betekenis zal winnen, ligt het in de rede dat autoproducenten auto's inclusief (direct) verzekeringsproduct gaan verkopen. Dit zal veelal centraal op Europees niveau plaatsvinden, waardoor de nationale verzekeringsmarkten aan betekenis zouden inboeten en de *checks and balances* als het gaat om veiligheid zouden worden verminderd, waarmee de consument niet is gebaad.⁴³ Van Wees sluit hierbij aan: door een gericht acceptatiebeleid en een gerichte premiestelling zijn directe verzekeraars veel beter in staat om 'de aanschaf van veiligere voertuigen en veiliger rijgedrag te stimuleren'.⁴⁴ De vraag is echter of producenten deze *checks and balances* niet zelf kunnen bieden, omdat zij direct en centraal voor hun eigen productie kunnen

29 Met uitzondering van de situatie waarin een gemotoriseerde schade toebrengt aan een ongemotoriseerde op de openbare weg, zie art. 185 Wegenverkeerswet.
 30 Zie o.a. J.K. Gurney, 'Sue my car not me: products liability and accidents involving autonomous vehicles', *University of Illinois Journal of Law, Technology & Policy* 2013, nr.2, p. 247-278; K.A.P.C. van Wees, 'Aansprakelijkheidsaspecten van (deels) zelfrijdende auto's', *AV&S* 2015/28, afl. 5, p. 170-178 (ook over verkeersverzekering); K. de Vey en J. Lubbers, 'Nee hoor, u wilt helemaal niet naar Den Haag', *AA* 2015, p. 267-280; T.F.E. Tjong Tjin Tai en S. Boesten, 'Aansprakelijkheid, zelfrijdende auto's en andere zelfbesturende objecten', *NJB* 2016, nr. 10, p. 656-664; E.D.F. Engelhard, 'Wetgever, pas op! De (vrijwel) autonome auto komt eraan', *AA* 2017, p. 230-236; K.A.P.C. van Wees, 'Voertuigenautomatisering en productaansprakelijkheid', *MvV* 2018, nr. 4, p. 112-122; N. Lavrijssen en M. Weiting, 'De zelfrijdende auto en het overmachtsverweer van art. 185 WVW', *Verkeersrecht* 2019, nr. 5, p. 167-171; N.E. Vellinga, *Legal Aspects of Automated Driving* (dissertatie Groningen), eigen beheer 2020.
 31 Zie o.a. Van Wees, *AV&S* 2015, p. 179 (kort aangestipt); K.A.P.C. van Wees, 'Zelfrijdende auto's, aansprakelijkheid en verzekering; over nieuwe technologie en oude discussies', *TVP* 2016, nr. 2, p. 29-34; Engelhard en De Bruin 2018 (Den Haag: Boom Juridisch 2018); Schijns, *Verkeersrecht* 2019; R. de Bruin, 'De Automated and Electric Vehicle Act', *NJB* 2020, nr. 11, p.742-747; K.A.P.C. van Wees en A.J. Akkermans, 'Naar een toekomstbestendig compensatiesysteem voor verkeersongevallen', *TVP* 2020, nr. 3, p. 75-93.
 32 *Kamerstukken II* 2018-2019, 31305, nr. 264, p. 4.
 33 Van Wees, *AV&S* 2015, p. 175; Van Wees en Akkermans, *TVP* 2020, p. 79.
 34 Verbond van Verzekeraars 2015. Naar aanleiding van het onderzoek naar kenmerken van langlopende letselschadezaken leidde dit tot een Kamer motie die is aangenomen, *Kamerstukken II* 2020/21, 33552, nr. 73.
 35 T. Evas, *A common approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles, European added value assessment*, European Parliamentary Research Service 2018. Evas baseert het rapport sterk op de onderzoeken van Engelhard en De Bruin 2018 (juridische studie) en van Rand Europe, *Socio-economic analysis of the EU common approach on liability rules and insurance related to connected and autonomous vehicles*, 2018 (economische analyse).
 36 Althans blijkend uit een van eind 2018: *Kamerstukken II* 2018-2019, 31305, nr. 264.

37 Zie o.a. Evas 2018, p. 20-22; Engelhard en De Bruin 2018, p. 51.
 38 Verbond van Verzekeraars 2015, p. 7; Evas 2018, p. 23-24; Engelhard en De Bruin 2018, p. 105; Engelhard, *AA* 2017, p. 235-236; K.A.P.C. van Wees, 'Zelfrijdende auto's, aansprakelijkheid en verzekering; over nieuwe technologie en oude discussies', *TVP* 2016, p. 30; Hartlief 2016, p. 137; Van Wees en Akkermans, *TVP* 2020, p. 85. Zie ook B.P. Dekker, 'De (politieke) problemen van het schaderegelingsproces', *VRA* 2005, p. 4 (online versie).
 39 Evas 2018, p. 24; Engelhard, *AA* 2017, p. 235-236; Van Wees en Akkermans, *TVP* 2020, p. 79.
 40 Engelhard en De Bruin leggen bovendien uit dat de richtlijn productaansprakelijk niet van toepassing is op wetenschappelijk onzekere risico's 2018, waardoor het toepassingsbereik van de richtlijn beperkt is, p. 105-106.
 41 Evas 2018, p. 29-30.
 42 Over transactiekosten, premiestelling en premiedifferentiatie zie ook Van Wees en Akkermans, *TVP* 2020, p. 87; Van Wees, *TVP* 2016, p. 31.
 43 Verbond van Verzekeraars 2015, p. 7-8.
 44 Van Wees, *TVP* 2016, p. 31.

monitoren waar de veiligheidsrisico's zich voordoen, en ook direct kunnen ingrijpen. Dat beeld ontstaat niet direct als benadeelden buiten het blikveld van producenten een beroep doen op hun eigen directe verkeersverzekering.

Ten derde zou middels een directe verkeersverzekering klantgericht worden afgewikkeld, waarop ik in paragraaf 4.3 terugkom.⁴⁵

Ten vierde is ook de bestuurder meeverzekerd, wat gerechtvaardigd lijkt omdat die vanwege de autonome werking van de auto weinig tot geen invloed heeft op het weggedrag van de auto; de techniek neemt het over.⁴⁶

In de literatuur wordt, ten vijfde, gewezen op het potentiële *chilling effect* van het aansprakelijkheidsrecht op de ontwikkeling van autonome auto's. Een verplichte verkeersverzekering, waarbij wordt gewezen op het Zweedse no-fault-systeem, zou hieraan een tegenwicht kunnen bieden.⁴⁷ De vraag is echter of zo'n *chilling effect* zich daadwerkelijk voordoet.⁴⁸ Schroll gaat nog een stap verder: vanwege de verkeersveiligheid die wordt gecreëerd met autonome auto's, wat voor alle partijen voordelen oplevert (automobilisten, *car sharing companies*, en producenten) zodat de voortgang van de technologie niet mag worden geremd, bepleit zij een no-fault-systeem in combinatie met een nationaal verzekeringsfonds.⁴⁹ Een zesde argument dat in de literatuur wordt genoemd, is dat het vanuit verzekeringsperspectief lastig is om goede risico-inschattingen – en daarmee premiestellingen – te maken, omdat de impact op de maatschappij en de mogelijke risico's van zelfrijdende auto's nog niet wetenschappelijk zijn onderbouwd.⁵⁰ Het Verbond van Verzekeraars zet dit net anders neer. Gesproken wordt over een manier om de stijgende letselschadelast beheersbaar en betaalbaar te houden.⁵¹ Of daarmee hetzelfde wordt bedoeld, is onduidelijk.

Als *tegenargumenten* noemen Engelhard en De Bruin dat een no-faultsysteem wellicht meer onterechte vorderingen aantrekken, omdat toepassingsbereik breder en minder strikt gereguleerd is dan in een aansprakelijkheidsrechtelijke systeem. Hier ligt een taak om tot regulering te komen, ook om gelijke behandeling van consumenten te bewerkstelligen.⁵² Andere argumenten tegen worden in de literatuur ook genoemd; die passen inhoudelijk meer bij de discussie over de letselschadeafwikkeling en worden dus hieronder besproken.

De bovenstaande argumenten ademen uit dat bij het huidige stelsel blijven geen optie is. Belangrijk in dat verband is de analyse van Evas. Aanpassing van de richtlijn productaansprakelijkheid is niet gewenst, omdat die richtlijn een veel breder toepassingsbereik heeft.⁵³ Ook aanpassing van de richtlijn motorrijtuigenverzekering wordt niet geprefereerd, omdat die richtlijn weliswaar relevante bescherming biedt, maar geen betrekking heeft op het materiële aansprakelijkheidsrecht, terwijl daar nu juist het probleem zit.⁵⁴ Aanpassing van nationaal recht leidt bovendien tot verschillen tussen lidstaten, terwijl de productie door grote marktspelers plaatsvindt die auto's in het verkeer brengen in heel Europa.⁵⁵ Wat dan de *facto* nog overblijft, is een nieuw Europees no-faultsysteem, omdat dat een coherent systeem voor alle lidstaten kan opleveren. Uiteindelijk toetst Evas aan een zevental criteria, die niet allemaal juridisch van aard zijn, doch wel relevant zijn voor een toetsing op EU-niveau: rechtszekerheid op EU niveau, minimalisering van procesbelasting (kosten en tijd), waarborging van consumentenbescherming, aanmoediging van innovatie, minimale interventie in regulering, fase van politieke aanvaarding en onafhankelijkheid van medewerking van de stakeholders uit de industrie. Alles overziend scoort de no-faultsystematiek volgens Evas het beste, zij het dat deze optie vraagt om de grootste reguleringsaanpassing en daarom ingewikkeld ligt in politieke zin.⁵⁶ Hoe de uitwerking daarvan moet zijn, wordt niet toegelicht. Engelhard en De Bruin adviseren in hun onderzoek wel om voorlopig beide vergoedingssystemen naast elkaar te laten bestaan, om daarmee tijd te geven aan beleidsmakers en verzekeraars voor de verandering in vergoedingssystematiek – dat kan dan parallel aan de transitie naar autonoom rijden.⁵⁷ Het Verbond van Verzekeraars noemt twee belangrijke beperkingen voor de verkeersverzekering. Ten eerste zou geen ruimte meer moeten zijn voor regres door publieke en private verzekeraars, omdat dit verzekeringsproduct niet geënt is op aansprakelijkheidsrechtelijke situaties.⁵⁸ En wat betreft de schadevergoeding wordt nog opgemerkt dat de uitkeringen genormeerd en gemaximeerd moeten worden, zodat het systeem niet te duur wordt.⁵⁹

4.3.1 *Introductie*

Al geruime tijd wordt er bezwaar gemaakt tegen de lengte van de afwikkeling van sommige letselschadezaken.⁶⁰ Empirisch juridisch onderzoek heeft ook laten zien hoe belastend

45 Verbond van Verzekeraars 2015, p. 8. Zie ook o.a. Van Wees, *TVP* 2016, p. 30; Van Wees en Akkermans, *TVP* 2020, p. 80-83.

46 Verbond van Verzekeraars 2015, p. 8. Zie ook o.a. Van Wees, *TVP* 2016, p. 30; Hartlief 2016, p. 137.

47 M.H.M. Schellekens, 'Self-driving cars and the chilling effect of liability law', *Computer Law & Security Review* 2015, p. 506-517; C. Schroll, 'Splitting the bill: creating a national car insurance fund to pay for accidents in autonomous vehicles', 109 *Nw. U.L.Rev.* 2015, p. 820-822.

48 Hierover E.R. de Jong, 'Aansprakelijkheid en defensieve innovatie: staat het aansprakelijkheidsrecht nieuwe medische behandelmethoden in de weg?', in: I. Giesen e.a. (red.), *Assumpties annoteren, Rechterlijke veronderstellingen empirisch en juridisch getoets*, Den Haag: Boom Juridisch 2019, p. 67-81.

49 Schroll, *Nw. U.L.Rev.* 2015, p. 822-833.

50 F. Pütz, F. Murphy en M. Mullins, 'Driving to a future without accidents? Connected automated vehicles' impact on accident frequency and motor insurance risk', *Environment systems and decision*, 2019, p. 383-395.

51 Verbond van Verzekeraars 2015, p. 9.

52 Engelhard en De Bruin 2018, p. 114.

53 Evas 2018, p. 30; Engelhard en De Bruin 2018, p. 106.

54 Evas 2018, p. 31. Engelhard en De Bruin 2018, p. 111.

55 Zie ook De Bruin, *NJB* 2020, nr. 11, p. 748.

56 Evas 2018, p. 36. Zie ook Engelhard en De Bruin 2018, p. 125.

57 Engelhard en De Bruin 2018, p. 114.

58 Verbond van Verzekeraars 2015, p. 9.

59 Verbond van Verzekeraars 2015, p. 10.

60 Wat de aanleiding vormde voor het onderzoek naar kenmerken van langlopende letselschadezaken: R. Rijnhout, E.G.D. van Dongen, D.W. van Maurik en I. Giesen, *Langlopende letselschadezaken. Een empirisch-juridisch onderzoek naar kenmerken van letselschadezaken die niet binnen twee jaar zijn afgesloten*, Den Haag: Boom Juridisch 2020. Het onderzoeksrapport is open access te raadplegen via de website van De Letselschade Raad: <https://deletselschaderaad.nl/wp-content/uploads/Langlopende-letselschadezaken-rapport.pdf>. Het onderzoek is uitgevoerd in opdracht van De Letselschade Raad.

gedupeerden van letselschadezaken het vinden om hun schade via het aansprakelijkheidsrecht af te wikkelen.⁶¹ Naar aanleiding van deze discussies is een Kamermotie aangenomen waarin de Minister voor Rechtsbescherming is gevraagd de introductie van de directe verkeersverzekering te onderzoeken.⁶² In deze paragraaf wordt van deze discussies verslag gedaan, waarbij de nadruk dus ligt op letselschadezaken.

4.3.2 Lengte van de afwikkeling van letselschadezaken

In 2020 publiceerden Rijnhout, Van Dongen, Van Maurik en Giesen een onderzoek naar kenmerken van langlopende letselschadedossiers, waarbij een dossier als langlopend wordt beschouwd als het twee jaar of langer openstaat.⁶³ Een combinatie van onderzoeksmethoden laat een complex beeld zien van de kenmerken van langlopende dossiers. Wat betreft de materieelrechtelijke afwikkeling is geconcludeerd dat relatief vaak geen sprake is van een medische eindtoestand bij gedupeerden, dat gediscussieerd wordt over de juridische causaliteit en de hoogte van schadevergoeding (met name verlies van verdienvermogen), dat re-integratie op verschillende manieren van invloed is op de lengte van de afwikkeling, en dat gedupeerden de materieelrechtelijke discussies belastend vinden.⁶⁴ Op dat laatste kom ik straks terug (paragraaf 4.3.3). In het kader van de kenmerken die samenhangen met de processuele afwikkeling wordt genoemd dat veel partijen betrokken zijn bij de afwikkeling. De 'lagen' zorgen vanzelfsprekend voor tijdsverloop. Ook neemt het medisch beoordelingstraject (advies en expertise) relatief veel tijd in.⁶⁵ Tot slot is ook aandacht uitgegaan naar het handelen van partijen. Hoewel wisselingen van belangenbehartiger zowel aan de zijde van de gedupeerde als van de verzekeraar regelmatig plaatsvinden,⁶⁶ doet niet-tijdig communiceren door professionals zich slechts voor in een gering aantal dossiers.⁶⁷ Desalniettemin is de beleving van gedupeerden dat met name de verzekeraar niet

voortvarend handelt.⁶⁸ Daaruit concluderen de auteurs, hoewel zij een slag om de arm houden, dat gepercipieerde voortvarendheid iets anders lijkt te zijn dan niet-tijdig communiceren. Hoe dit komt is niet helemaal zeker, maar het vermoeden bestaat dat ervaren procedurele rechtvaardigheid bij de gedupeerde een rol speelt. Ook geven geïnterviewde gedupeerden aan dat het steeds weer verantwoording moeten afleggen over de (hoogte van) schadevergoeding en/of het letsel, belastend voor hen is.⁶⁹ Dat levert een verband op met onderzoek naar de belasting van de afwikkeling voor gedupeerden (paragraaf 4.3.3).

In reactie op dit onderzoek suggereerde het Verbond van Verzekeraars om tot een stelselherziening te komen.⁷⁰ Ondertussen is gestart met de directe afwikkeling van zaakschade ontstaan in het verkeer door de eigen aansprakelijkheidsverzekeraar. Of dit een echte directe verkeersverzekering is die losstaat van het aansprakelijkheidsrecht, durf ik te betwijfelen. In de toelichting staat namelijk dat als de (gedupeerde) verzekerde enkel WA-verzekerd is, de discussie over aansprakelijkheid met de eigen verzekeraar wordt gevoerd.⁷¹ In die zin staat de directe afwikkeling dus niet geheel los van de aansprakelijkheidsvraag.

4.3.3 De belasting voor de gedupeerde van de schadeafwikkeling via het aansprakelijkheidsrecht

De belasting van de schadeafwikkeling voor gedupeerden is op verschillende manieren inzichtelijk gemaakt. Als eerste maakt onderzoek duidelijk dat de behoeften van gedupeerden niet enkel financieel zijn, terwijl het afwikkelingsproces daar wel goeddeels op focust.⁷² Financiële bestaanszekerheid is een onmiskenbare behoefte van gedupeerden.⁷³ Doch bestaat er geen duidelijke tegenstelling tussen de behoefte aan financiële compensatie en immateriële behoeften.⁷⁴ Als behoeften worden genoemd: erkenning, willen weten wat er is gebeurd, het 'ter verantwoording roepen van de wederpartij', 'niet willen boeten voor een fout van een ander', 'verkrijgen van gerechtigheid' en 'voorkomen dat een ander hetzelfde overkomt'.⁷⁵

Een tweede lijn van onderzoek betreft die naar de door gedupeerden ervaren uitkomst- en procedurele

61 Zie o.a. R.M.E. Huver et al, *Slachtoffers en aansprakelijkheid. Een onderzoek naar behoeften, verwachtingen en ervaringen van slachtoffers en hun naasten met betrekking tot het civiele aansprakelijkheidsrecht. Deel 1: Terreinverkenning*, Den Haag: WODC 2007; A.J. Akkermans, 'Achieving Justice in Personal Injury Compensation: The Need to Address the Emotional Dimensions of Suffering a Wrong', in: P. Vines & A.J. Akkermans (eds.), *Unexpected Consequences of Compensation Law*, Oxford: Hart Publishing 2020, p. 15-37; A.J. Akkermans & L. Hulst, 'De niet-financiële impact van schadetoebrenging en hoe daaraan tegemoet te komen', *TVP* 2014, p. 102-110; N.A. Elbers & A.J. Akkermans, 'Epidemiologische inzichten in het effect van letselschadeafwikkeling op herstel en de zoektocht naar mogelijkheden tot verbetering', *TVP* 2013, p. 33-39; N.A. Elbers et al., 'Differences in Perceived Fairness and Health Outcomes in Two Injury Compensation Systems: A Comparative Study', *BMC Public Health* 2016, nr. 16:658; S.D. Lindenbergh & A.J. Akkermans (red.), *Ervaringen met verhaal van schade. Van patiënten, verkeersslachtoffers, geweldsslachtoffers, burgers en werknemers*, Den Haag: Boom Juridisch 2014; Rijnhout e.a 2020; J.L. Smeehuijzen, K.A.P.C. van Wees, A.J. Akkermans, J. Legemaate, S. van Buschbach, J.E. Hulst, *Opvang en schadeafwikkeling bij onbedoelde gevolgen van medisch handelen*, Amsterdam: Vrije Universiteit Amsterdam, 2013.

62 *Kamerstukken II* 2020/21, 33552, nr. 73.

63 Rijnhout e.a. 2020.

64 Rijnhout e.a. 2020, p. 170-175.

65 Rijnhout e.a. 2020, p. 175-177.

66 Rijnhout e.a. 2020, p. 79-81.

67 Rijnhout e.a. 2020, p. 76-78.

68 Rijnhout e.a. 2020, p. 111.

69 Rijnhout e.a. 2020, p. 174-175. Zie ook Huver e.a. 2007, p. 67-68; Akkermans 2020, p. 15-37.

70 Verbond van Verzekeraars, 'Verzekeraars: fundamentele hervorming systeem letselschade noodzakelijk', <https://www.verzekeraars.nl/publicaties/actueel/verzekeraars-fundamentele-hervorming-systeem-letselschade-noodzakelijk>.

71 'Hoe werkt het?', Directe Schadeafhandeling (verzekeraars.nl).

72 Huver e.a. 2007.

73 Huver e.a. 2007, p. 81; Rijnhout e.a. 2020, p. 105.

74 Huver e.a. 2007, p. 79.

75 Huver e.a. 2007, p. 62-72 en 82. Het bestaan van deze behoeftes wordt bevestigd in ander onderzoek zie bijvoorbeeld W. Eshuis, 'Lessen uit de ervaringen van slachtoffers van arbeidsongevallen en beroepsziekten voor de opzet van een nieuw werknemerscompensatiesysteem', in: S.D. Lindenbergh & A.J. Akkermans (red.), *Ervaringen met verhaal van schade. Van patiënten, verkeersslachtoffers, geweldsslachtoffers, burgers en werknemers*, Den Haag: Boom Juridisch 2014, p. 67; K. van Doorn, 'De mensen achter de grote getallen: DSB-gedupeerden aan het woord over hun behoeften, verwachtingen en ervaringen met een collectieve afwikkeling van hun schade', *NTBR* 2016, afl.5, p. 144-151.

rechtvaardigheid.⁷⁶ Uit buitenlands onderzoek blijkt in het algemeen dat de hoogste beloning of vergoeding niet (altijd) als het beste wordt beoordeeld door de ontvanger.⁷⁷ Deutsch onderscheidt drie elementen van distributieve (uitkomst-) rechtvaardigheid: 'equity, equality and need'.⁷⁸ Dit drieledige kader is echter te statisch om de werkelijkheid weer te geven.⁷⁹ Iemands oordeelsvorming zou positief kunnen worden geholpen als deze persoon begrijpt waardoor een bepaalde reactie of vergoeding gerechtvaardigd is.⁸⁰ In Nederland is in de aansprakelijkheidsrechtelijke context weinig tot geen onderzoek gedaan naar ervaren uitkomstrechtvaardigheid, behalve dat wij weten dat financiële compensatie een belangrijke slachtofferbehoefte is en dat een belangrijke voorspeller van een behoefte aan compensatie aanwezig is als iemands financiële bestaanszekerheid in gevaar komt.⁸¹

Iemands rechtvaardigheidsoordeel wordt niet alleen gevormd door de uitkomst van een geschil, maar ook, en volgens sommigen vooral,⁸² door de wijze waarop die uitkomst tot stand is gekomen. Dat is ervaren procedurele rechtvaardigheid.⁸³ Tyler onderscheidt vier elementen die van belang zijn voor iemands procedurele rechtvaardigheidsoordeel:⁸⁴ de mogelijkheid om te participeren in het oplossen van conflicten of problemen (*voice*); de neutraliteit van de beslissende autoriteit of regel;⁸⁵ hoe iemand de motieven van de beslissende autoriteit beoordeelt;⁸⁶ en de mate waarin iemand zich rechtvaardig, beleefd en met respect behandelt

voelt.⁸⁷ Procedurele (on)rechtvaardigheid heeft invloed op het rechtvaardigheidsoordeel ten aanzien van de uitkomst, met name als de uitkomst negatief is.⁸⁸ Procedures en uitkomsten staan dus in een wisselwerking.⁸⁹

In de wetenschappelijke literatuur wordt nog één ander aspect genoemd, namelijk *het adversaire karakter* van het aansprakelijkheidsrecht.⁹⁰ Het systeem is zo ingericht, dat het initiatief om tot de uitkering van een schadevergoeding te komen bij de eisende partij ligt. Die bewijspositie wordt als belastend ervaren, met name doordat voor gedupeerden zelf duidelijk is wat de hoogte van een schadevergoeding of een voorschot is of in zijn beleving zou moeten zijn, terwijl de verzekeraar, als meer ervaren en machtigere partij, dan niet akkoord gaat of twijfelt aan de hoogte van het bedrag.⁹¹ Ook het medisch traject wordt als belastend ervaren, met name omdat herhaaldelijk verteld moet worden wat men mankeert.⁹² In een aantal gevallen leidt een en ander zelfs tot negatieve gezondheidseffecten en een minder goede re-integratie.⁹³

4.3.4 Argumenten

Vertrekkend vanuit deze tweede discussie en nieuwe inzichten, worden de volgende argumenten genoemd voor en tegen de directe verkeersverzekering.

De argumenten voor de verzekering die door het Verbond worden genoemd, zijn toegespitst op de klantrelatie: nauwer contact met de eigen verzekeraar, bij ontevredenheid kan worden gewisseld van verzekeraar in de toekomst, verzekeraars kunnen hun eigen klanten laten profiteren van netwerken voor bijvoorbeeld herstel van de auto en de afwikkeling wordt eenvoudiger en kan vlotter verlopen in termen van tijd en geld.⁹⁴ Voor verzekeraars is een achterliggend argument dat bij de afwikkeling van een grote kettingsbotsing in Zeeland inderdaad positieve ervaringen zijn opgedaan met (ad hoc) direct afwikkelen van de schade door de eigen verzekeraar. De schuldvraag heeft toen in de verhouding gedupeerde-verzekeraar geen rol gespeeld. Voor gedupeerden was snel duidelijk dat een verzekeraar hun

76 Voor de volledigheid moet ook gewezen worden op de ervaren retributieve rechtvaardigheid, zie daarover Rijnhout e.a. 2020, p. 34-35 en aldaar genoemde literatuur. De tekst over ervaren rechtvaardigheid is gebaseerd op de tekst daarover in Rijnhout e.a. 2020.

77 T. R. Tyler & H. Thorisdottir, 'A Psychological Perspective on Compensation for Harm: Examining the September 11th Victim Compensation Fund', 35 *DePaul Law Review* 2003-2004, p. 369; T.R. Tyler, P.A. Goff & R.J. MacCoun, 'The Impact of Psychological Science on Policing in the United States: Procedural Justice, Legitimacy, and Effective Law Enforcement', *Psychological science in the public interest* 2015, vol. 16(3), p. 97.

78 M. Deutsch, *Distributive Justice. A Social-Psychological Perspective*, New Haven en Londen: Yale University Press 1985, p. 31 e.v. Hierover ook Tyler & Thorisdottir, *DePaul Law Review* 2003-2004, p. 370-371; Tyler, Goff & MacCoun, *Psychological science in the public interest* 2015, p. 98.

79 Deutsch 1985, p. 44; Tyler & Thorisdottir, *DePaul Law Review* 2003-2004, p. 371. T.R. Tyler & S.L. Blader, 'The Group Engagement Model: Procedural Justice, Social Identity, and Cooperative Behavior', *Personality and Social Psychology Review* 2003, vol. 7, nr. 4, p. 350, zie de aldaar genoemde literatuurverwijzingen.

80 Tyler & Thorisdottir, *DePaul Law Review* 2003-2004, p. 371. Zie ook Deutsch 1985, p. 2-4. Tyler, Goff & MacCoun, *Psychological science in the public interest*, 2015, p. 106-107.

81 Huver e.a. 2007, p. 81.

82 Tyler, Goff & MacCoun, *Psychological science in the public interest*, 2015, p. 106-107.

83 Tyler, Goff & MacCoun, *Psychological science in the public interest*, p. 102 (vrijwel letterlijk vertaald). In Nederlandse literatuur bijvoorbeeld: Huver e.a. 2007, p. 37; L. Klaming & B. Bethlehem, 'Procedurale rechtvaardigheid. Kunnen inzichten uit onderzoek naar procedurele rechtvaardigheid bijdragen aan de verwezenlijking van de functies van het aansprakelijkheidsrecht?', *TVP* 2007, p. 120-122.

84 Tyler, Goff & MacCoun, *Psychological science in the public interest* 2015, p. 104. Hierover R. Hollander-Blumoff, 'Fairness Beyond the Adversary System: Procedural Justice Norms for Legal Negotiation', 85 *Fordham Law Review* 2017, p. 2085.

85 Tyler, Goff & MacCoun, *Psychological science in the public interest* 2015, p. 104; Hollander-Blumoff, *Fordham Law Review* 2017, p. 2085.

86 Tyler, Goff & MacCoun, *Psychological science in the public interest* 2015, p. 104.

87 Tyler, Goff & MacCoun, *Psychological science in the public interest* 2015, p. 104-105; Hollander-Blumoff, *Fordham Law Review* 2017/85, p. 2085; Huver e.a. 2007, p. 38; E.A. Lind, *Perceived Fairness and Regulatory Policy*, OECD (2013), Education at a Glance 2013: OECD Indicators, OECD Publishing 2015, p. 30-31. In de Nederlandse context: N.A. Elbers, K.A.P.C. van Wees & A.J. Akkermans, "Hij schreef dat hij contact op zou nemen zodra hij de tegenpartij had gesproken": letselschadeslachtoffers over hun belangenbehartiger. Empirisch onderzoek brengt vijf belangrijke factoren voor waardering belangenbehartiger aan het licht', *TVP* 2012, p. 102-113.

88 E.A. Lind & T.R. Tyler, *The Social Psychology of Procedural Justice*, New York en Londen: Plenum Press 1988, p. 67.

89 K. van den Bos, E. A. Lind, R. Vermund en H.A.M. Wilde, *Journal of personality and social psychology*, 1997, Vol. 72, no. 5, p. 1034-1046.

90 Huver e.a. 2007, p. 67-68; Akkermans 2020, p. 15-37; Rijnhout e.a. 2020, p. 174-175.

91 Over machtigere partij: Van Wees en Akkermans, *TVP* 2020, p. 82. Over twijfelen aan het bedrag: Rijnhout e.a. 2020, p. 144; Akkermans 2020, p. 24-25; Van Wees en Akkermans, *TVP* 2020, p. 81 en aldaar genoemde literatuur.

92 Hierover Van Wees en Akkermans, *TVP* 2020, p. 82.

93 Van Wees en Akkermans, *TVP* 2020, p. 80-81.

94 'Waarom overgaan op Directe Schadeafhandeling?', Directe Schadeafhandeling (verzekeraars.nl). Zie ook M.G. Faure en T. Hartlief, 'Een schadefonds als alternatief voor aansprakelijkheid en verzekering?', *RM Themis* 1998, nr. 7, p. 226; Engelhard en De Bruin 2018, p. 113.

schade en de afwikkeling oppakte, waardoor de afwikkeling snel opgestart kon worden.⁹⁵ Van Wees en Akkermans wijzen hier ook op: omdat er een directe band ontstaat tussen de gedupeerde en de verzekeraar, kan dat leiden tot een 'harmoniemodel' in tegenstelling tot een 'toernooimodel' in het aansprakelijkheidsrecht.⁹⁶ Dit is wel een punt van uitvoering, omdat een systeemverandering niet garandeert dat inrichting en uitvoering dienend is aan de belangen van gedupeerden, aldus Van Wees en Akkermans. Het gaat dan niet alleen om communicatie, maar ook over vlot handelen en vergoeden, het maken van een gezamenlijk plan van aanpak, focus op snelle werkhervatting, etc.⁹⁷ Van Wees en Akkermans wijzen op onderzoek waarin wordt bevestigd dat verkeersslachtoffers de afwikkeling onder een no-fault-systeem rechtvaardiger/eerlijker vonden dan diegenen die een beroep moesten doen op een faultstelsel.⁹⁸

Van Wees en Akkermans noemen nog een argument voor. De vergoeding is niet gebonden aan het schadevergoedingsrecht (afd. 6.1.10 BW), waardoor ingewikkelde discussies – die leiden tot conflicten – onder het schadevergoedingsrecht (hypothetische situatie zonder ongeval, redelijke toerekening, schadebeperkingsverplichting) kunnen worden voorkomen.⁹⁹ Ook biedt het de mogelijkheid om de vergoeding nadrukkelijker te richten op de toekomst. Dit brengt echter volgens de auteurs ook een risico met zich, omdat de verzekeraar de voorwaarden voor dekking bepaalt. Een en ander kan resulteren in een contract dat juist niet het herstel van slachtoffers dient.¹⁰⁰

Er worden ook tegenargumenten genoemd. De vergoeding zal waarschijnlijk geen volledige zijn.¹⁰¹ Dufour laat zien dat de verzekerde som van de reeds bestaande schadeverzekering inzittenden fors lager ligt in vergelijking met de aansprakelijkheidsverzekering. Bovendien is het dekkingniveau verschillend en ligt dit lager dan in het aansprakelijkheidsrecht.¹⁰² Ook zou een verzekeraar juist de ingewikkelde doch impactvolle schadezaken kunnen uitsluiten, denk aan whiplash.¹⁰³ Een en ander behelst een potentieel risico als de directe verzekering verplicht wordt gesteld maar geen waarborgen gelden wat betreft de verzekerde som en dekking.¹⁰⁴

Pavillon en Kolder maken in het licht van de Franse verzekering *Garanties accidents de vie* duidelijk dat het niet vanzelfsprekend is dat consumenten een goed geïnformeerde keuze kunnen maken tussen verzekeraars.¹⁰⁵ Ook is voor verzekerden op voorhand niet duidelijk wat van een schadevergoeding verwacht mag worden en dus of de betreffende polis daarbij en bij de eigen situatie past.¹⁰⁶

Bovendien zal de causaliteits- en omvangdiscussie niet zomaar verdwijnen. Dat kan anders zijn als het causaliteitsvereiste scherp wordt omschreven en de vergoeding wordt genormeerd.¹⁰⁷ Een ander veelgenoemde bezwaar – wat in wezen nog een vraag is omdat nog onduidelijk is welke limiteringen en beperkingen worden geïntroduceerd – is de betaalbaarheid.¹⁰⁸ Tot slot noemt Schijns het potentiële bezwaar dat de schade niet wordt gedragen door de aansprakelijke partij doch door hemzelf middels premiebetaling.¹⁰⁹ Zij legt een verband met correctieve rechtvaardigheid, wat de rechtvaardigheidstheorie is die ten grondslag ligt aan ons aansprakelijkheidsrecht.

Ondanks dat Van Wees en Akkermans een directe verkeersverzekering prefereren, wijzen zij op enkele aandachtspunten. Het succes is grotendeels afhankelijk van de vormgeving en uitvoering van het stelsel.¹¹⁰ Een tweede aandachtspunt is of gedupeerden bereid zijn om een minder volledige schadevergoeding te ontvangen in ruil voor een snellere en minder conflictueuze afwikkeling.¹¹¹ Ten derde wijzen zij op het belang van het inzetten van een neutrale derde om te beslissen over de vergoeding, waarmee voorkomen wordt dat beoordelen en betalen in één hand zit (die van de verzekeraar) en dus het adversaire karakter in de verhouding verzekeraar-gedupeerde wordt weggenomen.¹¹² In het licht van de aandachtspunten van Van Wees en Akkermans wordt duidelijk dat de wetgever een belangrijke rol heeft bij een mogelijke overgang naar een systeem van directe verzekering.

4.3.5 De Minister voor Rechtsbescherming

De Minister voor Rechtsbescherming heeft onlangs onderzoek gedaan naar de wenselijkheid van de invoering van een verplichte directe verkeersverzekering. De Kamermotie die hiertoe aanleiding gaf, was enkel gelinkt aan het onderzoek

95 G. Hulsbergen, 'Innovatie aanpak bij kettingbotsing door dichte mist', *Verkeersrecht* 2016, nr. 5, p. 181. Zie ook Van Wees, *TVP* 2016, p. 31.
 96 Van Wees en Akkermans, *TVP* 2020, p. 87; Van Wees, *TVP* 2016, p. 31.
 97 Van Wees en Akkermans, *TVP* 2020, p. 82 en 87.
 98 Van Wees en Akkermans, *TVP* 2020, p. 83, onder verwijzing naar Elbers e.a., *BMC Public Health* 2016, nr. 16:658.
 99 Van Wees en Akkermans, *TVP* 2020, p. 86. Zie ook Schijns, *Verkeersrecht* 2019, p. 204.
 100 Van Wees en Akkermans, *TVP* 2020, p. 86.
 101 Schijns 2017, p. 321; Engelhard en De Bruin 2018, p. 114. De laatste auteurs wijzen erop dat de kosten van het systeem wel zullen gaan dalen vanwege de toename van de verkeersveiligheid met de komst van de zelfrijdende auto, wat wellicht ruimte biedt voor toch hoge vergoedingen.
 102 L.C. Dufour, 'De first partyverzekering in het verkeer', *Verkeersrecht* 2017, nr. 5, p. 169-174. Zie ook Schijns 2017; Engelhard en De Bruin 2018, p.115.
 103 In stelligere bewoordingen: NLE, 'De directe verzekering is gunstig voor verzekeraars, maar erg nadelig voor slachtoffers', zie <https://www.nle-letsel.nl/nieuws/de-directe-verzekering-is-gunstig-voor-verzekeraars-maar-erg-nadelig-voor-slachtoffers/>.
 104 Zie ook Schijns, *Verkeersrecht* 2019, p. 205.

105 Pavillon en Kolder, *AV&S* 2018, p. 36.
 106 Pavillon en Kolder, *AV&S* 2018, p. 37.
 107 N. Frenk, 'De directe schadeverzekering als vervanging van aansprakelijkheid', *NJB* 1999, nr. 32, p. 1549.
 108 Zie bijvoorbeeld Dekker, *VRA* 2005, p. 4 (online versie); Schijns, *Verkeersrecht* 2019, p. 207-208; N.E. Vellinga, 'From testing to the development of self-driving cars: Legal challenges to policymakers on the road ahead', *Computer Law & Security Review* 2017, p. 861-863.
 109 Schijns, *Verkeersrecht* 2019, p. 206 en 208; Schijns 2017, p. 324. Schijns schrijft in de context van misdrijven, waarvan verondersteld mag worden dat dit aspect zwaar(der) weegt.
 110 Van Wees en Akkermans, *TVP* 2020, p. 88.
 111 Van Wees en Akkermans, *TVP* 2020, p. 90. Onbekend is hoe belangrijk de hoogte van de vergoeding is voor gedupeerden, B.H. Bornstein & S. Poser, 'Perceptions of procedural and distributive justice in the September 11th Victim Compensation Fund', *Cornell Journal of Law and Public Policy*, vol. 17, 2007, p. 92-93; J.D.W.E. Mulder, *Compensation The victim's perspective*, Oisterwijk: Wolf Legal Publishers 2013, p. 58, 61, 90-91, 96 en 98.
 112 Van Wees en Akkermans, *TVP* 2020, p. 91.

naar kenmerken van langlopende letselschadezaken en niet aan de opkomst van de zelfrijdende, autonome auto. Gesprekken zijn gevoerd met stakeholders en met academi-ci.¹¹³ Naar aanleiding daarvan concludeert de minister dat een systeem van verplichte verkeersverzekering niet in de rede ligt. De argumenten die de minister noemt, zijn bekend, en worden hier kort herhaald.

Argumenten voor

- De gedupeerde heeft te maken met de eigen, vertrouwde verzekeraar, wat kan leiden tot minder strijd tussen partijen. De minister noemt echter het risico van verschuiving van het toernooi tussen de gedupeerde en zijn eigen verzekeraar.¹¹⁴
- Verzekeraars kunnen hun eigen klanten zo goed mogelijk van dienst zijn.¹¹⁵

Argumenten tegen

- Huidige verzekeringsproducten met een direct karakter zouden niet leiden tot een 'snellere, harmonieuzere of rechtvaardiger afhandelen van die schade'.¹¹⁶
- Het huidige schadevergoedingsrecht zou niet verlaten mogen worden, met name zou dekking niet zomaar beperkt mogen worden.¹¹⁷ Als dat zo is, kan men zich afvragen of juridische vragen die nu discussie opleveren (causaliteit en schade) niet ook aan de orde zijn in een systeem van directe verzekering.
- Verschillen in financiële draagkracht tussen consumenten kunnen leiden tot verschillen in dekking (vanwege de premiestelling).¹¹⁸
- Er bestaan vragen over de betaalbaarheid van het stelsel.¹¹⁹

De introductie van een verplichte, directe verkeersverzekering zou uitgebreide regulering vergen en de afhandeling van langlopende letselschadezaken niet per se verbeteren. De optie is daarmee (voorlopig) van tafel.

4.4 Andere argumenten

Argumenten die zijn genoemd buiten de context van deze twee discussies, zijn de volgende. Frenk argumenteerde dat met de introductie van een verplichte verkeersverzekering, waardoor verzekeraars afstand kunnen doen van de reguliere regels van het aansprakelijkheids- en schadevergoedingsrecht, ook de invloed van de rechtsvorming door de rechter op de vergoeding wegvalt. De directe

verkeersverzekering is immers niet gebaseerd op het aansprakelijkheidsrecht.¹²⁰ Ook zou de invloed van de politiek grotendeels wegvallen, omdat het verzekeringsproduct wordt bepaald door de verzekeraar. Een mogelijke oplossing is om de wetgever een belangrijke rol te geven in de vormgeving van het product, maar daaraan kleeft een risico aldus Frenk:

“Het zijn immers de verzekeraars die deze dekking moeten bieden. Indien echter de dekkingsomvang in een voor verzekeraars onwelvallige richting dreigt te gaan, is het machtswoord ‘onverzekeraar’ snel gevallen. En omdat de verzekering verplicht is kan de wetgever daar niet aan voorbij gaan.”¹²¹

Met andere woorden, de verzekeraars hebben een onderhandelingsvoordeel ten opzichte van de overheid. Schijns betoogt dat de huidige praktijk van arbeidsongeschiktheidsverzekeringen (directe verzekering) laat zien dat ook in die context nog regelmatig wordt geprocedeerd over de polisvoorwaarden en over medische causaliteit.¹²² Faure en Hartlief wijzen ook op de volgende voordelen van directe verzekering/no-fault: controle over het moreel risico en beloning voor preventieve inspanningen.¹²³

5. De kernvraag: is het debat nu echt anders?

5.1 Ja

De kernvraag is of het huidige debat nieuwe argumenten oplevert voor of tegen een directe verkeersverzekering. Mijn conclusie kan kort zijn: ja. Waar vroeger vooral de nadruk lag op de bredere beschermingsreikwijdte, ligt die nu op de behoefte aan een systeemverandering. De komst van de zelfrijdende, autonome auto gaat zorgen voor complexe juridische vraagstukken. Op hoog niveau wordt hierover gediscussieerd. Verschuiving van gedrag naar techniek, consumentenbescherming, bescherming van kwetsbaren, belang van innovatie en berekenbaarheid van risico's worden als belangrijke factoren genoemd om te kiezen voor een ander vergoedingssysteem dan het huidige aansprakelijkheidsrecht. Ook is het mijns inziens gewenst dat centraal inzicht komt in de veiligheidsrisico's van bepaalde technieken of producten van bepaalde producenten of ontwikkelaars, juist omdat de consument afhankelijk gaat worden van deze techniek. Dat inzicht kan beter worden gecreëerd via directe verzekeringen dan via een verzekeringsstelsel dat gebaseerd is op het aansprakelijkheidsrecht, omdat in dat laatste systeem slechts de situaties zichtbaar worden waarin iets *onrechtmatig*s heeft plaatsgevonden. Tegelijkertijd leren we uit het debat over de afwikkeling van letselschadezaken dat niet te licht moet worden gedacht over de uitvoering van een transitie naar een verplichte directe verkeersverzekering. In die zin is een directe verkeersverzekering geen betere uitkomst per se. In het bovenstaande

113 De auteur van deze bijdrage heeft deelgenomen aan de ronde-tafel-gesprekken.

114 *Kamerbrief II 28 juni 2021*, 'Verbetering van afhandeling langlopende letselschadezaken', p. 3.

115 *Kamerbrief II 28 juni 2021*, 'Verbetering van afhandeling langlopende letselschadezaken', p. 3.

116 *Kamerbrief II 28 juni 2021*, 'Verbetering van afhandeling langlopende letselschadezaken', p. 3.

117 *Kamerbrief II 28 juni 2021*, 'Verbetering van afhandeling langlopende letselschadezaken', p. 3-4.

118 *Kamerbrief II 28 juni 2021*, 'Verbetering van afhandeling langlopende letselschadezaken', p. 4.

119 *Kamerbrief II 28 juni 2021*, 'Verbetering van afhandeling langlopende letselschadezaken', p. 4.

120 Frenk, *NJB* 1999, nr. 32, p. 1550.

121 Frenk, *NJB* 1999, p. 1550.

122 Schijns 2017, p. 317.

123 Faure en Hartlief, *RM Themis* 1998, p. 226.

werden de belangrijke tegenargumenten en aandachtspunten al genoemd.

5.2 *Er blijven echter belangrijke vraagpunten liggen*

Als ik dan nu terugga naar de schadeafwikkeling in Nederland, en veronderstel dat het aansprakelijkheidsrecht in principe losstaat van de directe verkeersverzekering (het betreft twee naast elkaar staande systemen), dan doen zich met name gedragswetenschappelijke en uitvoeringsvragen voor:

- Zijn gedupeerden bereid om een minder volledige schadevergoeding te ontvangen in ruil voor een snellere en minder conflictueuze afwikkeling?¹²⁴
- Is het zo dat een directe verkeersverzekering ook voorziet in de behoefte aan correctieve rechtvaardigheid?
- Zo nee, voorziet het aansprakelijkheidsrecht daar dan in? Of wordt die route niet meer gevonden door slachtoffers?
- Hoe kan een neutrale derde een bijdrage geven aan de oordeelsvorming over de uitkomst, gegeven dat dit van belang lijkt voor de proceservaring en voor de bescherming van gedupeerden?
- Zouden de overheid en de rechterlijke macht een rol moeten spelen in de vormgeving van het toepassingsbereik, dekking, begroting en limieten? Zo ja, hoe? En valt dan een no-faultsysteem of een verzekeringsproduct te prefereren?
- Hoe kunnen verzekeraars ervoor zorgen dat in hun bedrijfsvoering klantgericht, dus niet adversair, wordt gehandeld?
- Hoe kan de overheid de verzekeringsplicht handhaven?
- Hoe zou de solidariteitsbijdrage eruit moeten zien?
- Hoe komt de wetgever tot een evenwichtig systeem, ook ten opzichte van andere gedupeerden (waarom voor de ene gedupeerde wel een verplichte directe verzekering en voor de andere niet?)?
- Of zou dit een voorloper moeten zijn voor andere schadegevallen? Daarin doen zich immers ook complexiteiten voor?

Uiteraard zijn er ook punten die een directe verkeersverzekering niet gaat oplossen:

- een directe verkeersverzekering garandeert niet dat letselschadedossiers vlotter afgewikkeld gaan worden, omdat er omstandigheden kunnen voordoen die losstaan van het juridische debat;
- tijdsverloop gaat plaatsvinden door het medisch traject;
- causaliteitsdiscussies blijven bestaan, tenzij er een welomlijnd causaliteitsvereiste wordt benoemd, maar dat zal ten koste van de dekking gaan;
- discussies over de hoogte van de vergoeding zullen zich blijven voordoen, tenzij de vergoeding sterk genormeerd wordt. De vraag is of dat mogelijk is;
- de rechter zal ingezet blijven worden, ook over vragen over de dekking en begroting.

5.3 *Hoe dan vooruit?*

Wat ik mij afvraag, en hier moet mijns inziens meer aandacht naar uitgaan, is in welke modaliteit moet worden doorgedacht. Een bijbehorende voorvraag is volgens mij *wie* de kosten zouden moeten dragen. Moet dat nog steeds degene zijn die het risico creëert vanwege het *op de weg brengen van een object*, of is dat degene die het object en software *in het verkeer brengt*? Dit hangt samen met de rechtshandavingsgedachte die reeds werd aangestipt in de context van regres. Wie creëert nu de facto het risico van een autonome auto? Als de auto echt autonoom rijdt en dus zelf keuzes maakt in het verkeer, en via door de producent gepushte updates onderhouden wordt, is dat niet meer degene die het object op de weg brengt, maar degenen die het object in het verkeer laten bewegen. Dat zou pleiten voor een systeem dat uiteindelijk wordt gefinancierd door bijvoorbeeld de auto-industrie, netwerk- en wegbeheerders. Toegegeven, dat financieel dragen kan plaatsvinden door middel van een verhaalsacties van de directe verkeersverzekeraar van auto-eigenaren op de verantwoordelijke. De vraag is echter of dat regres plaatsvindt. Het lijkt erop dat de uitkeringen afgedekt worden met premies voor de directe verkeersverzekeringen, betaald door de auto-eigenaren. Bestaan er dan nog incentives om regres te nemen op de uiteindelijk verantwoordelijke partij? Ook voor de directe verzekeraar zal gelden dat het geldende aansprakelijkheidsrecht bij regres zal leiden tot complexe en tijdrovende geschillen over de toedracht en interpretatie van het recht in de context van autonome auto's, met alle kosten van dien.

Een en ander zou pleiten voor een andere modaliteit, de handavingsgedachte in ogenschouw nemend. Een no-faultsysteem dat mede wordt gefinancierd door producenten en andere risicoveroorzakers zou vanuit dat perspectief meer voor de hand liggen. In dat systeem kunnen prikkels worden ingebouwd om een verdeling van risico's mogelijk te maken vertrekkend vanuit de theorie van correctieve rechtvaardigheid. Dat zou echter een behoorlijke krachtsinspanning voor de overheid betekenen, één die wellicht op het niveau van de Europese Unie moet worden geleverd. Het is een praktische gedachte om dit no-faultsysteem te koppelen aan nadeel veroorzaakt door een volledig zelfrijdende, autonoom handelende auto. Dat zou gerechtvaardigd kunnen worden door te wijzen op de argumenten voor zo'n systeem die samenhangen met het gegeven dat er geen bestuurder meer bestaat. Ik vraag mij echter af of dit te rechtvaardigen valt voor ongevallen veroorzaakt door auto's die in verre mate autonoom rijden doch de bestuurder nog net in charge is. Ook dan zal de bestuurder sterk vertrouwen op zijn auto en zou ook mogen gezien de technische vormgeving daarvan door de producent. Bovendien zullen ook in die gevallen complexe toedracht- en rechtsvragen bestaan, wat op dit moment een belangrijk argument is om over een systeemwijziging na te denken. Wat mij betreft vindt de ontwikkeling van zo'n no-faultsysteem op de achtergrond plaats. De pilot van bijvoorbeeld het Verbond biedt dan kansen voor evaluatie van de werking vertrekkend vanuit de behoeften en ervaringen van benadeelden. Op enig moment in tijd zal dan van overheidswege (op Europees of wellicht

124 Van Wees en Akkermans, TVP 2020, p. 90.

nationaal niveau) gekozen moeten worden voor de introductie daarvan voor verkeersongevallen.

6. Conclusie

Het doel van deze bijdrage was om de 'oude' argumenten voor en tegen een directe verkeersverzekering te plaatsen in de context van nieuwe inzichten uit wetenschap en praktijk. Die vergelijking zou dan weer gekoppeld worden aan de schadeafwikkeling in Nederland. De conclusie is dat de discussie op dit moment een andere is dan die van toen. Waar toen vooral de nadruk lag op de bredere beschermingsreikwijdte, ligt die nu op de behoefte aan een systeemverandering. Tegelijkertijd leren we uit het debat over de afwikkeling van letselschadezaken dat niet te licht moet worden gedacht over de uitvoering van een transitie naar een verplichte directe verkeersverzekering. In die zin is een directe verkeersverzekering geen betere uitkomst per se. De vraag is echter of nietsdoen beter is op de lange termijn. Zoals Hartlief terecht opmerkt, is alles bij het oude laten op de lange termijn niet meer mogelijk.¹²⁵ De stap naar een andere modaliteit lijkt haast onvermijdbaar, waarbij een no-faultsysteem dat van overheidswege wordt gecreëerd geprefereerd door mij wordt boven een privaat verzekeringsproduct. De creatie van zo'n nieuwe route zou gecontroleerd kunnen plaatsvinden, met monitoring door wetenschappers vanuit verschillende disciplines.¹²⁶ De pilot van het Verbond biedt daarvoor de eerste kansen. Voor sommige argumenten geldt immers: *the proof of the pudding is in the eating*.

125 Hartlief 2016, p. 138.

126 Zie ook Engelhard en De Bruin 2018, p. 114.