

Verkeers veiligheid

Jaarverslag 2015



Waarborgfonds
Motorverkeer

Verkeers veiligheid

Jaarverslag 2015



Waarborgfonds
Motorverkeer

Personalia

Het Bestuur

mr. drs. R.J. Hof, voorzitter

mr. L.J.H. Ceelen

mw. M.M. Heezen

mw. M.M. de Jager

mr. T.L.W.M. Mallant



Contactpersonen

mr. K. Redeker

Ministerie van Justitie

S. Verbaan

Ministerie van Financiën

Directie

Verenigde Assurantiebedrijven Nederland N.V.

voor deze:

mw. mr. I.A. Visscher

N.J.M. Barendse RA



Inhoud

Personalia	2
Bestuursverslag	
Inleiding	5
Financieel resultaat	7
Ontwikkelingen 2015	8
Governance	15
Risicomanagement	17
Compliance	19
Toekomstverwachting	21
Jaarrekening	
Balans per 31 december 2015	24
Staat van baten en lasten over 2015	25
Kasstroomoverzicht over 2015	26
Toelichting	27
Overige gegevens	44
Kerncijfers	46

Verkeersveiligheid: de rijdende computer komt



Dit is een tijd van snelle veranderingen. De komende vijf jaar verandert er meer in voertuigen en mobiliteit dan in de afgelopen halve eeuw. Voertuigfabrikanten, onderzoeksinstituten, hogescholen en universiteiten gaan steeds meer intelligente transportsystemen ontwikkelen die bestuurders ondersteunen, en zelfs de besturing overnemen. Voertuigtechniek en ICT worden één. Partijen als de SWOV, Rijkswaterstaat, CBR en Veilig Verkeer Nederland zijn belangrijke partners voor de RDW die ieder vanuit een andere invalshoek naar intelligente transportsystemen kijken. De RDW draagt al op innovatieve wijze bij.

Om partijen praktijkervaring op te laten doen met intelligente transportsystemen heeft de RDW een toelatingsprocedure op maat ontwikkeld. Systemen die bijdragen aan voertuigveiligheid, doorstroming of milieu mogen de openbare weg op. Onder voorwaarden, en na gedegen onderzoek. In februari 2015 reed het eerste konvooi van autonoom rijdende vrachtauto's over de A28. En sinds juli 2015 zijn grote praktijkproeven met zelfrijdende auto's in de wet geregeld. In 2016 is de eerste grensoverschrijdende proef, zes vrachtwagenfabrikanten rijden dan in konvooi vanaf hun fabriek in Europa naar Rotterdam. Als het voertuig ingrijpend verandert, veranderen de taken van de RDW ook. Om met de

veranderingen mee te kunnen gaan pleegt de RDW de komende jaren enorme investeringen in mensen en processen. Zodat we kennis hebben en houden van voertuigtechniek, regelgeving, ICT, data analyse en cyber security. Dit is voor de RDW prioriteit in de komende jaren.

Aan volledig autonoom rijdende auto's zijn we nog niet toe. Dat is een geleidelijk proces: wetten moeten aangepast en automobilisten moeten er mee leren omgaan. Ook de samenleving moet klaar zijn voor de komst van intelligente systemen. Zodat straks de rijdende computer daadwerkelijk een bijdrage levert aan een grotere verkeersveiligheid.



Ab van Ravestein, algemeen directeur van de RDW

Inleiding

In ieder Europees land bestaat vandaag de dag een Waarborgfonds Motorverkeer. In de Europese Unie mede als gevolg van regelgeving uit Brussel, waarbij de oprichting van zo'n fonds begin tachtiger jaren verplicht werd gesteld. Hoofddoel is en blijft de bescherming van verkeersslachtoffers tegen onverzekerde en onbekende motorvoertuigen. In Nederland bestaat deze instelling al veel langer. In 2015 vierde het Waarborgfonds Motorverkeer zijn 50 jarig bestaan! In ons vorig jaarverslag dat verscheen in het jubileumjaar stonden we daarbij reeds stil met een uitgebreide terugblik op die 50 jaar. In dit verslag zullen wij wat ons jubileum betreft terugkomen op ons jubileumcongres *"Technologie en verkeersveiligheid, het blijft mensenwerk!"*



Technologie en verkeersveiligheid, het blijft mensenwerk!

Als uitvloeisel van dat jubileum besloten wij om in de toekomst actief aandacht te gaan besteden aan verkeersveiligheid en dat onderwerp is nu het centrale thema in dit jaarverslag. Wij nodigden een aantal stakeholders uit iets van hun visie op

dit onderwerp via een korte column via ons bekend te maken. Een goede manier om ook onze interesse te tonen en contacten met ons netwerk en het maatschappelijk veld te verlevendigen. Onze ambitie reikt echter verder: wij verwachten door onze samenwerking met Veilig Verkeer Nederland nog een extra impuls te kunnen geven aan onze maatschappelijke betrokkenheid en zien vol belangstelling uit naar de verdere ontwikkelingen in het project "Buurtveiligheid" waaraan we samen werken.

Uiteraard richten wij ons verder in dit verslag weer op de min of meer reguliere zaken. We lichten nader toe hoe de in 2015 ontvangen 44.000 nieuwe claims en de betaalde 60 miljoen euro over verschillende schadegroepen zijn verdeeld en gaan in op wat daar verder allemaal bij komt kijken. De neerwaartse trend zoals wij ook in voorgaande jaren zagen in aantallen schaden, heeft zich in 2015 voortgezet. In ieder geval tonen de aantallen en bedragen zonder twijfel aan dat het Waarborgfonds Motorverkeer nog steeds in een belangrijke behoefte voorziet.

Na een dienstverband van meer dan 20 jaar heeft de heer Blees besloten zijn directiefunctie per 31 december 2015 neer te leggen, waarmee hij een jarenlange en succesvolle carrière bij onze organisatie afsluit. Wij zijn de heer Blees veel dank verschuldigd voor zijn bijzondere toewijding in de afgelopen decennia.

Rijswijk, 15 april 2016

Bestuur

mr. drs. R.J. Hof (voorzitter)
mr. L.J.H. Ceelen
mw. M.M. Heezen
mw. M.M. de Jager
mr. T.L.W.M. Mallant

Directie

Verenigde Assurantiebedrijven Nederland N.V.
namens deze:
mw. mr. I.A. Visscher
N.J.M. Barendse RA

ANWB: samenwerken aan het verbeteren van verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid staat al jaren hoog op de prioriteitenlijst van de leden van de ANWB. Zij verwachten dat de ANWB zich onverminderd blijft inspannen voor vermindering van het aantal verkeersslachtoffers. Dat dit hard nodig blijft, bewijst de flinke stijging van het aantal zwaargewonden in het verkeer in 2015. In totaal ging het om een kleine 21.000 zwaargewonden; 1.000 meer dan het jaar ervoor. Het aantal verkeersdoden bleef stabiel. Daarmee zijn de doelstellingen voor 2020 (maximaal 500 doden en 10.700 zwaargewonden) nog ver buiten bereik. In Nederland worden veel goede initiatieven ondernomen om verkeersveiligheid te verbeteren. Maar we zijn er nog lang niet. Een structurele verlaging van het aantal verkeersslachtoffers vraagt om een gezamenlijke inspanning van veel partijen: uit de maatschappelijke hoek en uit het bedrijfsleven, uit wetenschappelijke kringen en uit de overheid. De ANWB heeft daarom in 2015 het initiatief genomen om al deze betrokkenen samen te brengen. Met de organisatie van een 'Verkeersveiligheidsdiner' hebben we heel veel partijen die zich bezig houden met verkeersveiligheid letterlijk aan tafel gekregen. Natuurlijk was het Waarborgfonds ook vertegenwoordigd. Door het bundelen van krachten, kennis en ideeën moeten we in staat zijn om het aantal slachtoffers omlaag te brengen. Het heeft ertoe geleid dat verschillende thema's zoals 'afleiding in het verkeer', 'verkeersgedrag', 'veilige

infrastructuur', 'ouderen in het verkeer' met enthousiasme door deze partijen zijn opgepakt.

Naast het samenbrengen van partijen zal de ANWB zich ook blijven richten op veilige (fiets)infrastructuur, veilige voertuigen en een goede opleiding van de weggebruiker. Met onze meetmethodieken EuroRAP en CycleRAP brengen we de veiligheid van fiets- en autowegen in kaart. Verkeerseducatie voor scholieren t/m 12 jaar via ons Streetwise programma blijft ook een belangrijk speerpunt. Onder andere hiermee blijft de ANWB zich met onverminderde energie inzetten voor het verbeteren van de verkeersveiligheid.



Ferry Smith, directeur algemeen ledenbelang, ANWB

Financieel resultaat

De door Verzekeraars en de Staat te betalen bijdrage aan het Waarborgfonds is voor 2015 gedaald ten opzichte van 2014 als gevolg van de lagere bijdrage per motorrijtuig. Deze daling van de bijdrage kon worden gerealiseerd doordat de schadelast lager wordt en het Waarborgfonds de afgelopen jaren een overschot aan middelen heeft opgebouwd. Door de verlaging van de bijdrage zal het overschot in enige jaren worden “teruggegeven” aan de verzekeraars en de Staat.

Ook in 2015 zijn de aantallen schaden verder gedaald, alhoewel de daling minder scherp was dan in de afgelopen jaren. Ten opzichte van 2014 daalde het aantal schaden met bijna 900, ofwel 1,9%. De achterstanden die in 2014 waren ontstaan als gevolg van de invoering van een nieuw schadebehandelingspakket zijn in de loop van 2015 ingelopen.

De schadelast over 2015 werd daarnaast in positieve zin beïnvloed door een vrijval in de afwikkeling van oude schaden ad € 12,9 miljoen ten opzichte van een vrijval in 2014 van € 8,6 miljoen.

De bedrijfskosten stijgen als gevolg van afschrijvingskosten op de nieuwe schadeapplicatie. De vorige applicatie was al enige jaren volledig afgeschreven. Daarnaast zijn eenmalige kosten gemaakt voor het congres in het kader van het 50-jarig bestaan van het Waarborgfonds.

Het saldo van baten en lasten wordt verrekend met de in komende jaren van verzekeringsmaatschappijen en de Staat te ontvangen bijdragen.

Ontwikkelingen 2015

In dit hoofdstuk staan wij stil bij een aantal gegevens die kenmerkend zijn voor onze processen en prestaties, zoals aantallen claims, betaalde bedragen, doorlooptijden, toewijzingspercentages, klanttevredenheid en klachten. Ook gaan we in op het door ons gepleegd verhaal en onze inspanningen op het gebied van fraudebestrijding. Bij vergelijking met voorgaande jaren past de algemene kanttekening dat de implementatie van een geheel nieuw schadebehandelingssysteem eind 2014 hier en daar tot vertekening kan leiden wegens onregelmatige verwerkingsprocessen in de maanden erna. Laten we echter starten met een terugblik op ons jubileum congres.

“Technologie en verkeersveiligheid, het blijft mensenwerk!”

Tijdens het Jubileumcongres blikten we uiteraard terug op de afgelopen 50 jaar, maar keken we ook vooral vooruit. We gingen dieper in op vragen als: hoe beïnvloeden de laatste technologische ontwikkelingen onze verkeersveiligheid? Hoe passen wij ons gedrag hier op aan? Gaan we niet teveel vertrouwen op de technische systemen? Oftewel: vergroten de ontwikkelingen de verkeersveiligheid, of is het een valse veiligheid? Verder werd een partnership tussen het Waarborgfonds Motorverkeer en Veilig Verkeer Nederland bekend gemaakt en werd een Safety Deal gesloten tussen het Verbond van Verzekeraars, de ANBO, het ministerie van I&M, en de ANWB. Een volledig verslag van deze boeiende dag is op onze website beschikbaar.

De Monstertruck

Eind 2014 vond een tragisch ongeval plaats in Haaksbergen door een zogenaamde monstertruck. Toen bleek dat slachtoffers mogelijk in de kou zouden blijven staan door discussies tussen betrokken partijen over verzekeringsdekking en aansprakelijkheid, hebben wij besloten de schade van de benadeelden te gaan regelen. Uiteindelijk zullen wij de schade verhalen op de partij(en) die hiervoor aansprakelijk zijn. Onze medewerkers hebben inmiddels samen met belangenbehartigers een deel van de claims in 2015 kunnen afwikkelen. De ernstiger letsels zullen nog langer onze aandacht vragen. Deze interventie is een goed voorbeeld van onze bijzondere maatschappelijke positie in het veld van slachtofferbescherming voor schade door motorvoertuigen.

De vaststelling van claims ‘Wegmeubilair’

De regeling van schade aan vangrails, verkeersborden en lichtmasten is voor ons een belangrijke schade-categorie, zowel in aantallen als in uitgaven. Het objectief vaststellen van het juiste schadebedrag voor deze objecten is niet eenvoudig. Vaak hebben aannemers raamcontracten voor het totale onderhoud van de buitenruimte met de eigenaar van het wegmeubilair zoals gemeenten, waarbij specificaties per losse claim niet voorhanden zijn. Dit was voor ons reden met een aantal claimanten van lichtmast-schaden rond de tafel te gaan en in overleg met hen te komen tot een convenant waarbij de claim kan worden vastgesteld op basis van een aantal standaard uitgangspunten en bedragen. Inmiddels is dit convenant definitief ondertekend en wij zullen meer partijen (gemeenten, verzekeraars) in de gelegenheid stellen te participeren. Een vergelijkbare afspraak over de schadevaststelling voor vangrails (standaardvergoeding per strekkende meter) kwam met Rijkswaterstaat al eerder tot stand.

Ontwikkeling in aantallen claims

Vanaf de oprichting van het Waarborgfonds Motorverkeer groeide het aantal claims voor materiële schade, vaak even snel als het Nederlandse wagenpark. Vanaf 2004 zien we hierin een kentering en kregen we te maken met een daling van die schademeldingen. Deze daling lijkt zich als een trend voort

te zetten. In 2014 hebben wij naar de mogelijke oorzaken hiervan een nader onderzoek ingesteld om te bezien of wij deze ontwikkeling aan de hand van interne en/of externe bronnen kunnen verklaren, mede om tot een betere voorspelling voor de toekomst te komen.

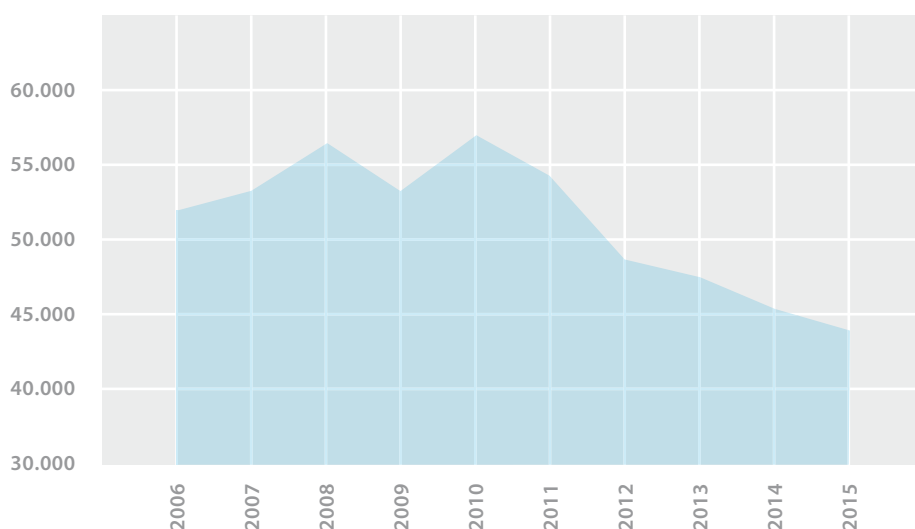
Zowel interne als externe factoren spelen een rol. Wij hebben zelf invloed op het aantal ingediende claims door de mate waarin wij heldere voorlichting geven aan potentiële claimanten en onterechte claims daarmee niet ontvangen of terechte claims juist wel ontvangen.



Met de website 'Schadezonderdader.nl' helpen wij claimanten met een aantal eenvoudige vragen zelf te bepalen of het indienen van een claim een kans van slagen heeft. Ook het claimportaal op onze website, waarbij men geheel papierloos zelf digitaal een claim kan indienen, bevat filters die onvolledige claims buiten onze administratie houden. Met onze campagne 'Schade zonder dader' werken we aan onze bekendheid, om ervoor te zorgen dat degenen die ons nog niet kennen ons in geval van schade wel weten te vinden.

De meest bekende externe factor voor aantallen schaden is het aantal gereden kilometers in Nederland, dat op zich een correlatie heeft met algemene economische ontwikkelingen, maar ook met ontwikkelingen zoals telewerken. Verder speelt de ontwikkeling van verkeersveiligheid een rol, voor ons in het bijzonder dat steeds meer auto's zijn voorzien van parkeersensoren, hoewel ook die voorziening geen garantie is tegen een parkeerongelukje. Tot slot noemen wij de trend dat men tegenwoordig meer lichte en kleinere auto's koopt. Voor zover dit al niet van invloed is op het veroorzaken van schade geldt vaak dat de omvang van de schade aan (en door!) deze voertuigen kleiner is.

ONTVANGEN SCHADEN



In 2015 werden 44.316 (2014: 45.174) schaden bij ons gemeld, waarvan 22.359 (2014: 22.796) voor schaden aan geparkeerde voertuigen, 16.266 (2014: 15.987) schaden aan wegmeubilair, 1.083 (2014: 1.186) gevallen van personenschade en 4.608 (2014: 5.205) meldingen in de categorie 'overige'. Daaronder vallen schaden in het rijdende verkeer.

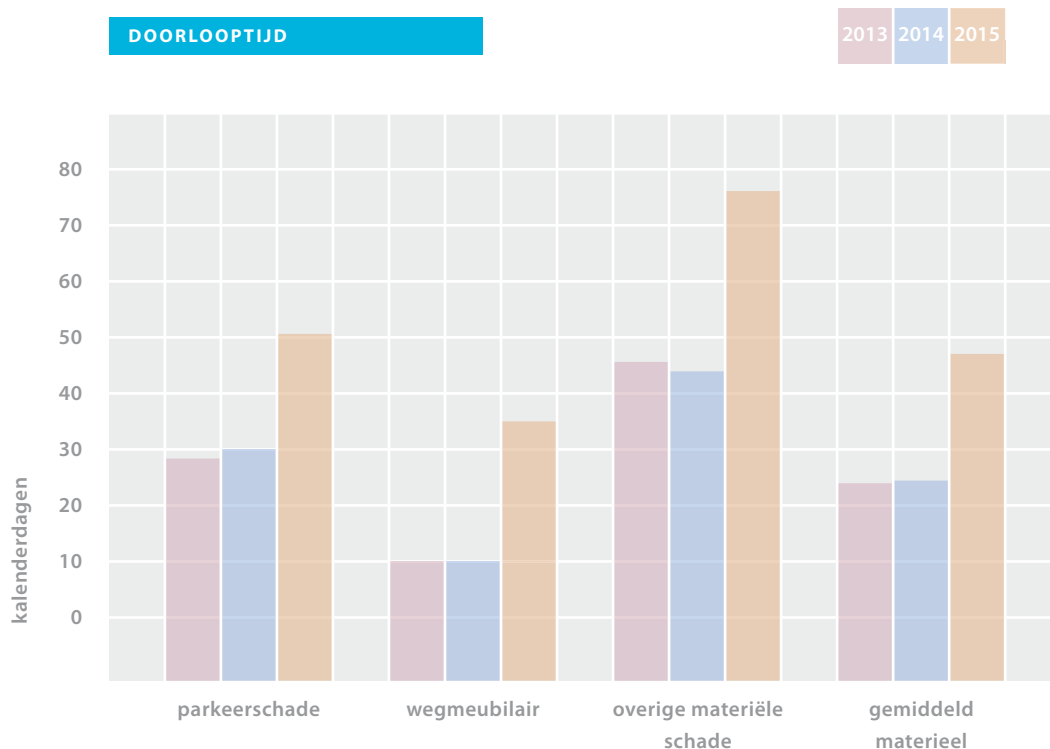
Uitgesplitst naar het type veroorzaker blijken 42.667 (2014: 43.235) schaden betrekking te hebben op doorrijders, 1.313 (2014: 1.544) op onverzekerde voertuigen, 231 (2014: 301) zijn veroorzaakt door gestolen voertuigen en 105 (2014: 94) door gemoedsbezwaarden.

In het verslagjaar keerden wij totaal € 60.649.000.- uit. Voor verdere specificaties en bijzonderheden verwijzen wij naar de jaarrekening.

Doorlooptijden

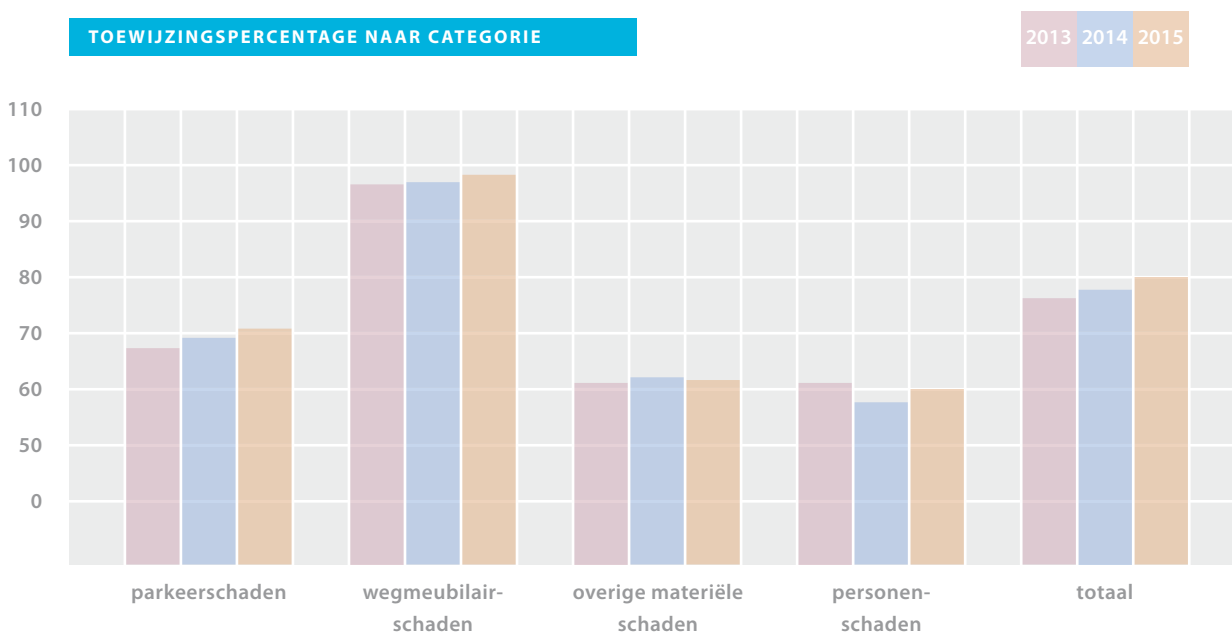
De snelheid waarmee wij de ingediende claims behandelen is een van de belangrijkste punten waarop onze klanten ons beoordelen. Daarom meten en sturen wij intensief op doorlooptijden, waarbij in de loop der jaren de behandeltijden structureel korter zijn geworden. In 2015 is er sprake van een teruggang, met name door de introductie van het nieuwe IT-systeem.

De getoonde tabel is exclusief 'personenschade'. De doorlooptijd van dat soort dossiers is mede afhankelijk van het genezingsproces en daarmee minder beïnvloedbaar. Volgens de Gedragscode Behandeling Letselschade (GBL) moet de erkenning van de aansprakelijkheid in beginsel binnen 90 dagen gebeuren. Over 2015 noteerden wij gemiddeld 120,3 (2014: 77,7) dagen.



Toewijzingspercentages

De mate waarin wij kunnen erkennen dat een schade inderdaad voor rekening van ons fonds komt verschilt sterk per categorie claims. Dit hangt sterk samen met de juridische bewijspositie in de gegeven omstandigheden. Bij een schade aan vangrails is de betrokkenheid en aansprakelijkheid van een motorvoertuig snel gegeven; bij een parkeerschade komt meer kijken (bijvoorbeeld getuigen) en spelen mogelijk andere schadeoorzaken een rol (winkelwagen of fiets). Door het geven van goede voorlichting proberen wij ook onterechte claims buiten de deur te houden; deze benadering leidt er dan toe dat weliswaar het totaal aantal schademeldingen licht daalt, maar het toewijzingspercentage iets stijgt. In dit verband noemen wij onze aanpak met 'Schade zonder dader' en ook ons webportaal. Beide dragen bij aan minder onterecht ingediende claims.



Klanttevredenheid

Degenen die bij ons een claim indienen hebben hun 'dienstverlener' niet kunnen kiezen; juist daarom vinden wij het belangrijk om al onze claimanten klantgericht te behandelen, wij spreken dan ook van 'klanten'. In dit kader past het om ook jaarlijks de tevredenheid van onze klanten te peilen. Sinds een aantal jaren doen wij dit door middel van een NPS (Net Promoter Score) in samenwerking met een onafhankelijk marktonderzoek bureau. De score komt tot stand door de aantallen respondenten die een 8, 9 of 10 geven voor de dienstverlening te vergelijken met degenen die lager dan een 6 geven. Vanuit een steekproef werden 4.000 claimanten uitgenodigd deel te nemen aan het onderzoek en dat leidde tot een respons van 12% (472). Lastig is dat degenen die een uitkering krijgen over het algemeen heel positief over ons zijn en degenen die een afwijzing ontvangen juist heel ontevreden. Niettemin doen wij ons best om ook in geval van afwijzing tot een goede score te komen. De totaalscore over 2015 kwam uit op: -13 (2014 '+7'). Zoals bij de inleiding van dit hoofdstuk aangeven, ligt de belangrijkste oorzaak hier in het tijdelijk teruglopen van onze doorlooptijden wegens de introductie van een geheel nieuw IT-systeem.

Verkeersveiligheid naar een hoger plan



Verzekeraars keren jaarlijks € 8 miljard aan schade uit, waarvan een groot deel met 'onveiligheid' te maken heeft. De bedrijfstak heeft dus samen met de overheid belang bij een veilige samenleving. Veiligheid op de weg is daarbij een bijzonder speerpunt. Verkeersongevallen zorgen allereerst voor onnoemelijk veel leed bij slachtoffers. Daarnaast brengt het ruim 2 miljard aan letsel- en materiële schade met zich mee. Verzekeraars en overheid werken steeds meer samen om verkeersveiligheid te vergroten. Dat doen ze onder andere via Safety Deals, een convenant waarin verzekeraars en partners een gezamenlijke doelstelling hebben vastgelegd op het gebied van verkeersveiligheid.

Een concreet voorbeeld... automobilisten tussen de 18 en 24 jaar hebben vijf keer zoveel kans om bij een auto-ongeval betrokken te raken dan bestuurders tussen de 30 en 59 jaar. Deze ongevallen veroorzaken veel maatschappelijk leed. Daar willen de regionale overheden en verzekeraars wat aan doen. Zo ontstond rijvaardigheids-training Trials voor jonge automobilisten die net hun rijbewijs hebben gehaald. Verzekeraars en de regionale overheden dragen hun steentje bij in de financiering van de trainingen en verzekeraars belonen het volgen van de training met premie korting. Al 16.000 jongeren volgden een Trialstraining én met effect. Deelnemers claimen beduidend minder schade in vergelijking met verzekerden

in dezelfde leeftijdscategorie, zo blijkt uit onderzoek van het Verbond. Ook de groep oudere automobilisten vanaf 60 jaar, is kwetsbaar. Voor deze doelgroep is eveneens een Safety Deal gesloten tussen verzekeraars en partners die in de loop van 2016 nadere invulling krijgt.

Daarnaast hebben verzekeraars veel kennis over waar de risico's zitten en hoe het verkeer veiliger kan. Die kennis delen zij breed met partners en stakeholders om de verkeersveiligheid te vergroten. Concrete voorbeelden zijn de Risicomonitor Verkeer en STAR (Smart Traffic Accident Reporting via de MobielSchadeMelden-app). Beide initiatieven laten zien waar en wanneer aanrijdingen zich voordoen en wat belangrijke oorzaken zijn. Daar kunnen

verzekeraars, overheden, wegbeheerders en verkeersveiligheidsorganisaties, hun voordeel mee doen. Beter inzicht in de verkeersveiligheidssituatie maakt een effectievere aanpak mogelijk. Zo pakken we samen verkeersveiligheid gericht aan.



Leo de Boer, directeur
Verbond van Verzekeraars

Met ingang van 2016 zijn wij gestart met een continue meting van de klanttevredenheid. Hiermee kunnen we de kwaliteit van de dienstverlening door de jaren heen nauwkeuriger volgen en daar op sturen.

Uit het onderzoek van 2015 blijkt dat de bekendheid van onze extra website 'schadezonderdader.nl' toeneemt. Ruim een derde van de respondenten heeft deze website bezocht en 82% daarvan was er positief over.

Klachten

In ons streven naar hoge klanttevredenheid past uiteraard ook een goed klachtenbeleid. Op vrijwillige basis houden wij ons aan de regels die gelden voor financiële instellingen op grond van de Wet financieel toezicht. Wij hebben al sinds de tweede helft van de jaren '90 van de vorige eeuw een eigen klachtencommissie met een onafhankelijk voorzitter voor het geval dat de ontevreden claimant niet na een verhelderend gesprek met de dossierbehandelaar tot een oplossing kan komen. In 2015 behandelde het klachtenbureau 37 klachten (2014: 50) waarvan er twee gegrond werden verklaard. Na een afwijzing door het klachtenbureau staat voor klager de weg open naar het KIFID. In 2015 werden daar 7 klachten ingediend. Daarvan zijn er inmiddels drie ongegrond verklaard en zijn er nog 4 in behandeling.

Verhaal

Wij verhalen onze uitkeringen in verband met schaden door onverzekerde rijden. Dit past ook bij onze maatschappelijk taak: wij menen dat veroorzakers er niet mee mogen weggkomen dat wij in hun plaats de schade van benadeelden vergoeden. De wet kent ons daartoe een verhaalsrecht toe dat wij ook zo goed mogelijk proberen te effectueren o.a. door een gespecialiseerde interne afdeling. Als een uitkering door ons niet in één betaling kan terugkomen, maken wij gebruik van afbetalingsregelingen. Blijkt ook dit niet mogelijk dan schakelen wij met enige regelmaat deurwaarders in. Daarmee is het risico van onverzekerde rijden voor de eigenaar / bestuurder van de onverzekerde auto veel groter dan de boetes die door de overheid worden opgelegd. Degene die onverzekerde aan het verkeer deelneemt en schade veroorzaakt, loopt sterk het risico dat hij de veroorzaakte schade en kosten alsnog geheel aan ons moet terugbetalen. Over 2015 noteerden wij een verhaalsopbrengst van € 2.596.000.

Fraudebestrijding

De meeste schademeldingen hebben betrekking op schaden veroorzaakt door onbekende daders. Hierdoor zijn wij bovengemiddeld blootgesteld aan fraude, aangezien we ons niet kunnen baseren op de lezing van onze eigen verzekerde. Verdachte zaken worden door ons nader onderzocht al dan niet samen met externe onderzoeksbureaus. Al onze inspanningen hebben afgelopen jaar uiteindelijk geleid tot een geregistreerde besparing ad € 852.000. Uiteraard zijn we ons ervan bewust dat we hiermee niet alle fraudegevallen boven water hebben; wij zullen onverminderd onze inzet in dit verband voortzetten.

In overeenstemming met het fraudeprotocol van het Verbond van Verzekeraars melden wij betrokkenen in daarvoor in aanmerking komende gevallen ook in externe registers. In 2015 hebben wij 82 meldingen gedaan aan het Externe Verwijzing Register.



Maximale verkeersveiligheid gewaarborgd

Schade is altijd vervelend. Al helemaal als de dader onbekend of onverzekerd is. Gelukkig hebben we in ons land daar het Waarborgfonds Motorverkeer voor. Goed geregeld!

Er is gelukkig wel meer goed geregeld in Nederland. Zo was ons land jarenlang wereldkampioen in het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. En die goede score is geen toeval. Het is te danken aan de jarenlange en gezamenlijke inzet van overheden en maatschappelijke organisaties zoals ANWB, Fietserbond en ook verzekeraars. Maar vooral heeft het werken met een risicogestuurde, systematische aanpak succes gehad. Het motto bij die aanpak is altijd geweest: duidelijke en tegelijkertijd 'vergevingsgezinde' wegen aan te leggen. Het klinkt bijna poëtisch, zou je kunnen zeggen, maar het doel is simpel: goed ingerichte wegen die veilig rijgedrag stimuleren en – als het toch misgaat – de gevolgen van menselijke fouten zoveel als mogelijk beperken. De Nederlandse aanpak – ontwikkeld door SWOV – wordt in het buitenland vaak geprezen.

Tegelijkertijd mogen we niet tevreden zijn: er vallen nog altijd honderden doden in het verkeer (570 in 2014) en het aantal ernstig gewonden kent zelfs een recordhoogte (meer dan 20.000). Met name oudere fietsers zijn daar debet aan en hun aantal neemt de komende jaren toe. Met onderzoek naar onder meer veilige infrastructuur,

fietsveiligheid, het tegengaan van alcohol in het verkeer, handhavingsinstrumenten en nieuwe technieken blijft SWOV daarom investeren in de systematische aanpak van verkeersonveiligheid.

Ongevallen voorkomen, letsel beperken, levens redden: dáár gaat het om. Minder schade is het gevolg. Investeren in verkeersveiligheid behoren volgens het CPB tot de meest rendabele publieke uitgaven. Op dus naar een maximaal niveau van verkeersveiligheid!



Dr. Peter van der Knaap
directeur van SWOV,
Instituut voor
Wetenschappelijk
Onderzoek Verkeers-
veiligheid

Governance

Het Waarborgfonds Motorverkeer heeft de rechtsvorm van een stichting. Het hoogste orgaan is het bestuur. Het bestuur is samengesteld uit vijf leden, waarvan twee leden worden aangewezen door het Verbond van Verzekeraars, twee leden door het Centraal Overleg, een samenwerkingsverband van een vijftal organisaties van weggebruikers (ANWB, Transport en Logistiek Nederland, KNV, EVO en de KNAC) en een voorzitter, die – op niet bindende voordracht van Verbond van Verzekeraars en Centraal Overleg – wordt benoemd door de ministers van Financiën en van Veiligheid en Justitie.

Het bestuur bepaalt het beleid van de stichting binnen de kaders die door wet- en regelgeving, in het bijzonder de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen, zijn getrokken. Het bestuur stelt de begroting en de jaarrekening vast alsmede de hoogte van de bijdrage die elke motorrijtuigverzekeraar die in Nederland aansprakelijkheidsverzekeringen voor motorrijtuigen sluit aan het Waarborgfonds dient te betalen.

De samenstelling van het bestuur is in 2015 ongewijzigd gebleven. Het bestuur heeft in het verslagjaar viermaal vergaderd. Daarbij kwam primair de financiële gang van zaken zoals begroting, tussentijdse cijfers en de jaarrekening aan de orde. Daarnaast werd er aandacht voor de diverse aspecten van onze dienstverlening en bedrijfsvoering, waaronder de uitbesteding van management en operationele activiteiten aan de VAN, de afspraken over het gewenste niveau van dienstverlening, mogelijke belangenverstrengeling en informatieverstrekking door VAN aan het bestuur. Voorts heeft het bestuur zich bezig gehouden met strategische onderwerpen.

Het bestuur heeft in 2015 een zelfevaluatie uitgevoerd onder externe begeleiding gericht op de samenwerking tussen de leden van het bestuur en door het bestuur met de directie.

Per 1 juli 2011 zijn alle management- en operationele werkzaamheden van het Waarborgfonds Motorverkeer uitbesteed aan de Verenigde Assurantiebedrijven Nederland N.V. (VAN). VAN is een schadeverzekeraar die onder verschillende merknamen actief is op de Nederlandse markt. Het gaat daarbij hoofdzakelijk om motorrijtuig-, brand-, aansprakelijkheids- en rechtsbijstandverzekeringen voor personen die bij de reguliere maatschappijen geen dekking kunnen vinden en om beroepsaansprakelijkheidsverzekeringen voor financieel adviseurs, het notariaat en makelaars O.Z. Daarnaast voert VAN reeds gedurende vele jaren de directie en het management over andere organisaties en samenwerkingsverbanden: de Atoompool, de Nederlandse Herverzekeringsmaatschappij voor Terrorismeschaden N.V. en de Nederlandse Milieupool. Zo wordt een strategische combinatie gevormd met als missie "oplossingen bieden voor maatschappelijke issues in de verzekeringsbranche "Schade". Zie ook: www.verenigdeassurantiebedrijven.nl.

In de uitbestedingsovereenkomst tussen VAN en het Waarborgfonds Motorverkeer is nauwkeurig beschreven welke werkzaamheden door VAN worden verricht, op welke wijze met de gegevens van claimanten, etc. wordt omgegaan. Ook zijn afspraken gemaakt over de kwaliteit van de dienstverlening (service level agreement).

Het bestuur van het Waarborgfonds heeft een directie aangesteld. De directie van het Waarborgfonds wordt gevoerd door VAN. De directie is verantwoordelijk voor de uitvoering van het door het bestuur vastgestelde beleid.

Het Waarborgfonds Motorverkeer voert een wettelijke taak en wordt als zodanig gekwalificeerd als een “rechtspersoon met een wettelijke taak”. De ministeries van Financiën en van Veiligheid en Justitie houden toezicht op de wijze waarop het Waarborgfonds Motorverkeer zich van de wettelijke taak kwijt. Daartoe heeft elk ministerie een contactpersoon aangewezen aan wie alle voor de bestuursvergadering bestemde documenten worden toegezonden. Periodiek overlegt het bestuur, dan wel de voorzitter of de directie met de contactpersonen. De relatie met de overheid is vorm gegeven in een toezichtprotocol. In dit protocol zijn onder meer de bevoegdheden en de beleidsruimte van het Waarborgfonds omschreven alsmede de bevoegdheden van de verantwoordelijke ministers. De uitbesteding aan de VAN heeft geen invloed op de rol en de verantwoordelijkheid van de overheid.

Risicomanagement

Waarborgfonds Motorverkeer wordt geconfronteerd met onzekere gebeurtenissen met negatieve gevolgen (risico's) die het realiseren van haar doelstellingen in de weg kunnen staan. Risico's kunnen vanuit de organisatie zelf komen of van buitenaf. Voorzienbare risico's wil Waarborgfonds Motorverkeer kennen zodat deze op een gerichte manier kunnen worden behandeld.

Voorzienbare risico's kunnen optreden als gevolg van eigen handelen.

De risico's worden in kaart gebracht aan de hand van risicoanalyses waarbij onderscheid wordt gemaakt naar financiële en niet-financiële risico's (conform het FIRM-model van De Nederlandsche Bank (DNB)).

Per risico(gebied) wordt gekeken naar de kans en impact alsmede naar de beheersmaatregelen. Hieruit komt een ranking van risico's naar voren. Op basis van de analyses zijn wij van oordeel dat zowel de financiële als de niet-financiële risico's voldoende worden beheerst.

De financiële risico's worden verder toegelicht in de jaarrekening. Daarnaast worden de volgende niet-financiële risico's onderkend die een wezenlijke invloed kunnen hebben op het resultaat en de reputatie van de organisatie.

• Uitbesteding aan VAN

Door uitbesteding van de management- en operationele werkzaamheden aan de VAN heeft het bestuur van Waarborgfonds Motorverkeer minder rechtstreekse invloed op de uitvoering van de werkzaamheden. Via de uitbestedingsovereenkomst en afspraken over het niveau van dienstverlening wordt de kwaliteit van de werkzaamheden door de VAN bewaakt.

Daarnaast is in de arbeidsovereenkomst met de medewerkers van de VAN die betrokken zijn bij de schadebehandeling expliciet opgenomen dat de schadebehandeling van schade op onafhankelijke wijze dient te geschieden. In de uitbestedingsovereenkomst tussen VAN en het Waarborgfonds zijn daarnaast duidelijke bepalingen opgenomen over hoe omgegaan dient te worden met mogelijk tegengestelde belangen.

• Informatie- en communicatietechnologie

ICT-systemen en –processen zijn zo ontworpen dat storingen, fraude, beveiligingslekken en fouten zoveel mogelijk worden beperkt. Ook hebben wij risico beperkende maatregelen getroffen in de vorm van toegangsbeveiliging, een calamiteitenplan en uitwijkfaciliteiten.

• Juridische procedures

Het Waarborgfonds Motorverkeer loopt risico's voornamelijk als gevolg van juridische procedures in verband met zijn activiteiten als instantie die schadevorderingen in het wegverkeer vergoedt en als werkgever. Op dit moment lopen er – naast enige reguliere procedures inzake de behandeling van schadegevallen - geen juridische procedures door of tegen Waarborgfonds Motorverkeer die van wezenlijke invloed zijn op het resultaat en vermogen van de organisatie.



Het Waarborgfonds Motorverkeer stelt de mens in het verkeer centraal

Veilig Verkeer Nederland (VVN) en het Waarborgfonds Motorverkeer hebben in 2015 besloten de handen ineen te slaan om de verkeersveiligheid een extra impuls te geven. De samenwerkingsintentie werd op 4 november 2015 beklonken tijdens de conferentie 'Technologie en verkeersveiligheid, het blijft mensenwerk!' die het Waarborgfonds organiseerde ter gelegenheid van haar 50-jarig jubileum in het bijzijn van diverse belangrijke vertegenwoordigers uit de verkeersveiligheidswereld. Wat ons betreft een schot in de roos omdat ruim 90% van alle ongelukken in het verkeer voortkomt uit menselijk falen. De mens kan technische toepassingen die hem helpen om zo veilig mogelijk te rijden heel goed gebruiken. Daar is echt een wereld te winnen!

Uit meldingen die binnenkomen op ons Meldpunt Veilig Verkeer zien wij bijvoorbeeld dat de meeste meldingen die bewoners doen gaan over een te hoge snelheid in buurten en wijken. Dat gaat dus puur over gedrag! Het vertrekpunt is dat bewoners de verkeersveiligheid in hun buurt willen bevorderen, en daarmee de leefbaarheid. Meestal is er sprake van een actuele situatie die als gevaarlijk wordt ervaren en waar men iets aan wil doen. Alleen weten buurtbewoners vaak niet waar te beginnen en realiseren zich niet dat ze zelf best veel in gang kunnen zetten. Veilig Verkeer Nederland wil daarbij helpen. Buurtbewoners die bij ons een melding hebben

gedaan via www.meldpuntveiligverkeer.nl kunnen een buurtactie in de vorm van een "Snelheidsmeting" of een "Remwegdemo" bestellen die in de buurt wordt uitgevoerd. Het sterke hiervan is dat buurtbewoners er zelf direct bij betrokken zijn. Uit ervaring weten wij dat een buurtactie bijdraagt aan de bewustwording, attitudeverandering, hogere actiebereidheid en het bevorderen van sociale samenhang binnen een wijk. Betrokken bewoners kunnen vervolgens makkelijker de stap zetten naar de gemeente of het gemeentebestuur om een duurzame verkeersveiligheidsoplossing te bewerkstelligen op basis van onze expertise. Wij zijn bijzonder blij met de 3 jarige steun van het Waarborgfonds, die ons in staat stelt om buurtacties in de vorm van snelheidsmetingen uit te voeren.



Felix Cohen, directeur Veilig Verkeer Nederland

Compliance

Het Waarborgfonds Motorverkeer moet en wil voldoen aan een omvattend stelsel van interne en externe regels. In een door de directie goedgekeurd compliancebeleid is de compliancestructuur vastgelegd om de naleving van regels zoveel mogelijk te waarborgen.

In dit beleid is ook vastgelegd voor zowel interne als externe partijen hoe met de regels dient te worden omgegaan.

Rechtmatigheid

Het bestuur en de directie hebben als taak om toe te zien dat uitkeringen door het Waarborgfonds plaats vinden binnen de kaders van de wettelijke taak die aan het Waarborgfonds Motorverkeer is toegewezen. Door het Waarborgfonds Motorverkeer wordt de rechtmatigheid gewaarborgd door de inrichting van de administratieve organisatie, procedures en een stelsel van interne controle. De rechtmatigheid wordt vastgesteld aan de hand van een, met het Ministerie van Financiën afgestemd, controleprotocol. Aan de hand van eigen intern onderzoek op basis van het protocol legt de directie verantwoording af aan het bestuur en aan het Ministerie. Door de externe accountant wordt dit interne onderzoek gecontroleerd in het kader van de controleopdracht voor het jaarverslag. Aan de hand van de rapportage van de directie en de controlewerkzaamheden door de accountant is het bestuur van mening dat de in de jaarrekening verantwoorde bijdragen, opbrengst vrijstellingsbewijzen en bruto schadeschaden rechtmatig tot stand zijn gekomen. Het oordeel van de externe accountant is opgenomen in de controleverklaring bij de jaarrekening.

Integriteitsbeleid

De organisatie streeft ernaar integer te handelen. De VAN heeft hiertoe regels opgesteld over het gedrag van haar medewerkers op alle niveaus ten aanzien van nevenactiviteiten, het al of niet accepteren van relatiegeschenken en de omgang met vertrouwelijke gegevens. Alle medewerkers zijn gebonden aan de gedragscode inzake integriteit. De VAN heeft een compliance officer aangesteld, die toeziet op de naleving van deze regels. Er is een klokkenluiderregeling, die medewerkers de mogelijkheid biedt onverhoopte misstanden te melden, er is een incidentenregeling opgesteld en alle medewerkers hebben een overeenkomst inzake het zakelijk gebruik van computers en internet ondertekend. Al deze regels zijn onverkort van toepassing op de medewerkers die werkzaamheden verrichten voor het Waarborgfonds.

Beloning directie en bestuur

De beloning van Bestuur en Directie dient plaats te vinden binnen de kaders van de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector. Binnen het bestuur ontvangt alleen de voorzitter een bescheiden vergoeding voor zijn werkzaamheden. Deze vergoeding valt binnen de wettelijke kaders.

De Directie wordt gevoerd door de rechtspersoon VAN. In de afspraken die met de VAN zijn gemaakt is vastgelegd dat voor de topfunctionarissen, naar rato van de werkelijke tijdbesteding, de werkelijke kosten worden doorbelast doch gemaximeerd tot de bedragen die conform de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector zijn toegestaan.

Verbeter de positie van het verkeersslachtoffer



De Vereniging Verkeersslachtoffers streeft twee belangrijke doelen na: allereerst het verbeteren van de positie van verkeersslachtoffers in de Nederlandse samenleving (want die is wettelijk en juridisch nogal slecht) en het verminderen van de verkeersonveiligheid door lering te trekken uit ongevallen.

Het eerste punt wordt op wrange wijze geïllustreerd door het feit dat – wettelijk gesproken – het slachtoffer de “sterke” partij is. En omdat Justitie maar in een zeer beperkt percentage van de ernstige “ongevallen” (ca. 10%) tot vervolging overgaat, betekent dit dat de bewijslast voor de aansprakelijkheid bij het slachtoffer komt te liggen. Een, naar onze mening, volstrekt onacceptabele en beschamende situatie.

Het tweede punt proberen wij te bereiken door meer aandacht van de samenleving te vragen voor de gevolgen van de verkeersonveiligheid die, naast de enorme omvang van het – grotendeels onnodige – menselijke leed, de Nederlandse samenleving jaarlijks zo'n 13 MILJARD euro kost (bron: SWOV). Hierbij is gebleken dat er twee hoofdoorzaken zijn van de verkeersonveiligheid: alcoholmisbruik en te hard rijden. Daardoor is bij veel “ongevallen” in feite sprake van misdrijven, waartegen effectief zou kunnen worden opgetreden door het verplicht invoeren

van bestaande (!) technologie in motorvoertuigen.

Dit zou ook de vaststelling van de aansprakelijkheid sterk vereenvoudigen. De bovengenoemde problemen hebben wij eind vorig jaar in de vorm van een “Zwartboek” aan de Tweede Kamer aangeboden. Dit Zwartboek is, geheel gratis, te downloaden van onze website.



Hans van Maanen

Toekomstverwachting

Het afgelopen decennium laat een gemiddelde daling van 2,5% zien in het aantal ontvangen schaden per jaar. Deze dalende trend heeft zich in 2015 voortgezet en wij verwachten dat deze daling zich, mede door verdere technische vernieuwingen, ook in komende jaren voortzet. De schadelast alsmede de bedrijfskosten zullen door de daling in claims enerzijds en inflatie anderzijds geen grote wijzigingen te zien geven. Deze ontwikkelingen, alsmede het nog aanwezige overschot aan middelen hebben reeds geleid tot een verlaging van de bijdrage voor het jaar 2016 van verzekeraars en de Staat aan het Waarborgfonds Motorverkeer.

In het kader van de invulling van de maatschappelijke rol die het Waarborgfonds vervult wordt in de komende jaren, in overleg met de stakeholders, bekeken of en waar de kennis en kunde van het Waarborgfonds ingezet kan worden.

Jaarrekening 2015

Stichting Waarborgfonds Motorverkeer

BALANS PER 31 DECEMBER 2015 (x € 1.000)

(Na verwerking van het saldo van de Staat van Baten en Lasten)

ACTIVA

Immateriële vaste activa

1.933

2.042

In komende jaren van verzekeringsmaatschappijen en de Staat te ontvangen bijdragen

48.802

49.723

Vorderingen

Vorderingen uit verhaalde schaden

4.694

5.090

Overige vorderingen

1.517

1.035

6.211

6.125

Overige activa

Materiële vaste activa

49

80

Liquide middelen

59.219

66.527

59.268

66.607

Overlopende activa

Lopende interest

9

44

116.223

124.541

PASSIVA

Bestemd vermogen

Fonds Middelen Gemoedsbezwaarden

5.154

2.701

Technische voorzieningen

Voor nog te betalen brutoschaden

113.651

124.508

Aandeel herverzekeraars

-3.600

-3.600

110.051

120.908

Schulden

Nog te betalen brutoschaden

109

23

Overige schulden

909

909

1.018

932

116.223

124.541

STAAT VAN BATEN EN LASTEN OVER 2015 (x € 1.000)

	2015	2014
In rekening gebrachte bijdragen	62.876	68.557
Opbrengst vrijstellingsbewijzen	955	947
Honorarium Schadevergoedingsorgaan	16	14
Financiële baten	38	199
Totaal baten	63.885	69.717
Schadelast	54.134	61.302
Personeelskosten	4.127	4.326
Beheerkosten	2.250	1.599
Bedrijfslasten	6.377	5.925
Totaal Lasten	60.511	67.227
Saldo van baten en lasten	3.374	2.490
Het saldo van baten en lasten is als volgt verdeeld:		
Dotatie aan het Fonds Middelen Gemoedsbezwaarden	-2.453	-135
In komende jaren te ontvangen bijdragen van verzekeringsmaatschappijen en de Staat	-921	-2.355
	0	0

KASSTROOMOVERZICHT OVER 2015 (x € 1.000)

	2015	2014
Kasstroom uit operationele activiteiten		
Saldo van baten en lasten	3.374	2.490
Aanpassingen voor:		
Mutatie technische voorzieningen eigen rekening	-10.857	6.398
Afschrijving bedrijfsmiddelen	16	24
Afschrijving Immateriele vaste activa	479	75
Mutatie overlopende activa	35	-12
Mutatie nog te betalen bruto schade	86	-25
Mutatie overige kortlopende schulden	0	-24
Mutatie vorderingen verhaalde schade	396	360
Mutatie overige vorderingen	-482	-140
Totaal kasstroom uit operationele activiteiten	-6.953	9.146
Kasstroom uit investerings- en beleggingsactiviteiten		
Investerings en aankopen		
- Materiële vaste activa	0	-36
- Immateriele vaste activa	-379	-1.974
Desinvesteringen, aflossingen en verkopen		
- Materiële vaste activa	24	10
Totaal kasstroom uit investerings- en beleggingsactiviteiten	-355	-2.000
Mutatie liquide middelen	-7.318	7.146
Stand liquide middelen per 1 januari	66.527	59.381
Stand liquide middelen per 31 december	59.219	66.527

TOELICHTING

1. Algemene informatie

1.1. Activiteiten

"De Stichting Waarborgfonds Motorverkeer (het Waarborgfonds), opgericht in 1965, ontleent haar bestaansrecht aan artikel 23 van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (Wam). Het Waarborgfonds is sinds 1 juni 1989 een stichting en statutair gevestigd te Rijswijk. Het Waarborgfonds vergoedt schade aan benadeelden in gevallen, genoemd in artikel 25 Wam overeenkomstig het bepaalde in artikel 26 Wam:"

Vergoeding aan benadeelden vindt plaats indien de schade in het verkeer is veroorzaakt door:

- a. onbekende motorrijtuigen
- b. niet-verzekerde motorrijtuigen;
- c. gestolen motorrijtuigen;
- d. motorrijtuigen verzekerd bij een onvermogene verzekeringsmaatschappij;
- e. motorrijtuigen toebehorend aan personen aan wie een vrijstelling van verzekering wegens gemoedsbezwaren is afgegeven.

De vergoedingen die aan een benadeelde worden gegeven indien de schade is veroorzaakt door een motorrijtuig van iemand die een vrijstelling heeft wegens gemoedsbezwaarden, worden door het Waarborgfonds verrekend met het Fonds Middelen Gemoedsbezwaarden. De baten en lasten van het Fonds Middelen Gemoedsbezwaarden zijn in de cijfers van het Waarborgfonds opgenomen.

Met ingang van 2003 heeft het Waarborgfonds tevens de taak van Schadevergoedingsorgaan gekregen, op basis van artikel 27k Wam en in de gevallen genoemd in artikel 27o Wam.

Het Schadevergoedingsorgaan treedt op bij schaden die in het buitenland veroorzaakt zijn door buitenlandse motorrijtuigen indien:

- a. binnen drie maanden na de datum waarop een in Nederland woonachtige benadeelde zijn verzoek tot schadevergoeding heeft ingediend bij de verzekeraar (of diens schaderegelaar in Nederland) van het veroorzakende motorrijtuig hem geen met redenen omkleed antwoord op het verzoek heeft verstrekt;
- b. de verzekeraar heeft nagelaten om in Nederland een schaderegelaar aan te stellen;
- c. de verzekeraar niet kan worden geïdentificeerd binnen twee maanden na het voorvallen van het feit waaruit de schade is ontstaan; of
- d. het motorrijtuig niet kan worden geïdentificeerd.

De invloed van deze taak is apart zichtbaar in de toelichting van de jaarrekening opgenomen.

De Ministers van Financiën en van Veiligheid en Justitie zijn bevoegd op grond van artikel 23 Wam als "uiterste middel" de aanwijzing van het Waarborgfonds tot uitvoerder van wettelijke taken in te trekken.

De financiering van het Waarborgfonds geschiedt overeenkomstig artikel 24a Wam door de verzekeringsmaatschappijen die zijn toegelaten tot het afsluiten van motorrijtuigverzekeringen overeenkomstig de Wam en de Staat.

Naast de in de wet verankerde taken voert het Waarborgfonds ook incasso- en excassowerkzaamheden uit in het kader van drie regresconvenanten tussen enerzijds de verzekeringsbranche en anderzijds de Sociale Verzekeringsbank (ANW-regres), het College voor Zorgverzekeringen (AWBZ-regres) en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (WMO-regres).

Met ingang van 1 juli 2011 heeft het Waarborgfonds de uitvoering van haar werkzaamheden uitbesteed aan de Verenigde Assurantiebedrijven Nederland N.V. (VAN).

De VAN is een verzekeringsmaatschappij die naast haar verzekeringsactiviteiten ook de directie voert en werkzaamheden uitvoert ten behoeve van een aantal andere rechtspersonen waaronder Nederlands Bureau der Motorrijtuigverzekeraars, Nederlandse Herverzekeringsmaatschappij voor Terrorismeschaden en B.V., Bureau van de Nederlandse Pool voor verzekering van Atoomrisico's.

De doorbelasting van de kosten vanuit de VAN is gebaseerd op de werkelijk gemaakte kosten van de VAN ten behoeve van de werkzaamheden van het Waarborgfonds zonder risico- of winstopslagen.

1.2. Grondslagen van waardering en bepaling resultaat

De jaarrekening is opgesteld volgens de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek, uitgaande van de continuïteit van de organisatie.

Een actief wordt in de balans opgenomen wanneer het waarschijnlijk is dat de toekomstige economische voordelen ervan naar de onderneming zullen toevloeien en de waarde daarvan betrouwbaar kan worden vastgesteld.

Een verplichting wordt in de balans opgenomen wanneer het waarschijnlijk is dat de afwikkeling daarvan gepaard zal gaan met een uitstroom van middelen die economische voordelen in zich bergen en de omvang van het bedrag daarvan betrouwbaar kan worden vastgesteld.

Baten worden in de staat van baten en lasten opgenomen wanneer een vermeerdering van het economisch potentieel, samenhangend met een vermeerdering van een actief of een vermindering van een verplichting, heeft plaatsgevonden, waarvan de omvang betrouwbaar kan worden vastgesteld.

Lasten worden verwerkt wanneer een vermindering van het economisch potentieel, samenhangend met een vermindering van een actief of een vermeerdering van een verplichting, heeft plaatsgevonden, waarvan de omvang betrouwbaar kan worden vastgesteld.

Financiële instrumenten die op grond van de juridische vorm worden aangemerkt als eigen vermogensinstrumenten worden gepresenteerd onder het eigen vermogen. Uitkeringen aan houders van deze instrumenten worden in mindering van het eigen vermogen gebracht als onderdeel van de bestemming van het resultaat.

Financiële instrumenten die op grond van de economische realiteit worden aangemerkt als een financiële verplichting, worden gepresenteerd onder schulden. Rente, dividend, baten en lasten met betrekking tot deze financiële instrumenten worden in de winst- en verliesrekening verantwoord als kosten of opbrengsten.

De grondslagen die worden toegepast voor de waardering van activa en passiva en de resultaatbepaling zijn gebaseerd op historische kosten, tenzij in de toelichting anders is aangegeven. De rapporteringsvaluta van de jaarrekening van het Waarborgfonds is de euro (€).

Alle gegevens luiden in duizenden euro's, tenzij anders is aangegeven.

1.3. Gebruik van schattingen en veronderstellingen bij de opstelling van de financiële overzichten

De opstelling van de jaarrekening vereist dat het Waarborgfonds schattingen en veronderstellingen maakt die van invloed zijn op de gerapporteerde activa en verplichtingen en de gerapporteerde baten en lasten over de verslagperiode.

Het betreft met name het vaststellen van de technische voorzieningen voor nog te betalen schaden en het vaststellen van de vordering uit verhaalde schaden. Hierbij worden de situaties beoordeeld, gebaseerd op beschikbare financiële gegevens en informatie.

Hoewel deze schattingen met betrekking tot actuele gebeurtenissen en handelingen naar beste weten van het management worden gemaakt, kunnen de feitelijke uitkomsten afwijken van die schattingen.

De schattingen en onderliggende veronderstellingen worden voortdurend beoordeeld.

Herzieningen van schattingen worden opgenomen in de periode waarin de schatting wordt herzien en in toekomstige perioden waarvoor de herziening gevolgen heeft.

2. Kasstroomoverzicht

Het kasstroomoverzicht wordt opgesteld volgens de indirecte methode waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen kasstromen uit operationele-, investerings- en beleggings- en financieringsactiviteiten.

Bij de kasstroom uit operationele activiteiten wordt het resultaat gecorrigeerd voor baten en lasten die niet hebben geresulteerd in ontvangsten en uitgaven in hetzelfde boekjaar en voor mutaties in voorzieningen en overlopende posten.

In het kader van het kasstroomoverzicht bestaan liquide middelen uit kasgelden en bij het Ministerie van Financiën beschikbare gelden.

3. Balans

3.1. Immateriële vaste activa

De immateriële vaste activa worden gewaardeerd op verkrijgings- of vervaardigingsprijs, verminderd met lineair berekende afschrijvingen, gebaseerd op de geschatte economische levensduur.

Periodiek wordt beoordeeld of de immateriële vaste activa een bijzondere waardevermindering hebben ondergaan. Indien de boekwaarde van een immaterieel vast actief duurzaam hoger is dan de opbrengstwaarde, wordt deze onmiddellijk afgeboekt tot de opbrengstwaarde.

3.2. In komende jaren van Verzekeringsmaatschappijen en de Staat te ontvangen bijdragen

De vordering aan in komende jaren van Verzekeringsmaatschappijen en de Staat te ontvangen bijdragen wordt gewaardeerd tegen nominale waarde.

De vordering wordt indien nodig verrekend met de Verzekeraars en de Staat op basis van de op dat moment beschikbare informatie over het aantal verzekerde motorrijtuigen en het aantal motorrijtuigen van de Staat.

3.3. Vorderingen

De vorderingen worden gewaardeerd tegen nominale waarde onder aftrek van een voorziening voor oninbaarheid.

3.4. Materiële vaste activa

De materiële vaste activa worden gewaardeerd op verkrijgings- of vervaardigingsprijs, verminderd met lineair berekende afschrijvingen, gebaseerd op de geschatte economische levensduur.

Periodiek wordt beoordeeld of de materiële vaste activa een bijzondere waardevermindering hebben ondergaan. Indien de boekwaarde van een materieel vast actief duurzaam hoger is dan de realiseerbare waarde, wordt deze onmiddellijk afgeboekt tot deze waarde.

3.5. Technische voorzieningen voor nog te betalen schaden

Voorzieningen voor nog te betalen schaden betreffen de geaccumuleerde schattingen van de uiteindelijke schaden waaronder een voorziening voor reeds voorgevallen, maar nog niet gemelde schaden. De voorzieningen geven de

schatting weer van de toekomstige uitkeringen en schadebehandelingskosten voor gemelde en nog niet gemelde schadeclaims met betrekking tot gebeurtenissen die zich reeds hebben voorgedaan.

De voorziening voor nog te betalen schade is bestemd voor de per balansdatum nog niet afgewikkelde schade van het boekjaar en de voorgaande jaren. De vaststelling geschiedt stelselmatig post voor post, dan wel op basis van statistische gegevens, rekening houdende met nog niet gemelde schade. Bij de bepaling van de voorziening is tevens rekening gehouden met nog te maken schadebehandelingskosten.

Het vaststellen van een voorziening gaat gepaard met onzekerheden, waarbij onderbouwde schattingen en beoordelingen moeten worden gemaakt. De schadevoorzieningen worden, conform hetgeen gebruikelijk is in de branche, niet contant gemaakt. Wijzigingen in schattingen worden in het resultaat opgenomen in de periode waarin de schattingen zijn aangepast.

Verplichtingen voor niet-betaalde schade worden in het geval van individuele gevallen die zijn gemeld, geschat aan de hand van de schadevaststelling. In het geval van reeds voorgevallen maar nog niet gemelde schade, worden de verplichtingen geschat op basis van statistische analyses. Statistische analyses worden ook gebruikt om de uiteindelijk verwachte kosten te schatten van complexere claims die door zowel in- als externe factoren (zoals schadebehandelingsprocedures, inflatie, veranderingen in wet- en regelgeving, gerechtelijke uitspraken, historie en trends) kunnen worden beïnvloed.

4. Staat van baten en lasten

4.1. Bijdragen

De bijdragen worden verantwoord op basis van de jaarlijks aan verzekeraars en de Staat in rekening gebrachte bedragen.

4.2. Opbrengst vrijstellingsbewijzen

De opbrengsten worden verantwoord op kasbasis.

4.3. Financiële baten

De opbrengst uit financiële baten bestaat uit rente in verband met het aanhouden van de liquide middelen en deposito's bij het Ministerie van Financiën verminderd met bankkosten.

4.4. Schadelast

De schadelast betreft de uitkeringen voor geleden schade en de kosten van derden voor het vaststellen van de schade, herverzekering en de mutatie in de technische voorziening nog te betalen schade. Op de schadelast zijn de opbrengsten uit hoofde van verhaal in mindering gebracht.

4.5. Bedrijfskosten

De bedrijfskosten worden verantwoord in het jaar waarop ze betrekking hebben en bestaan uit (doorbelaste) personeels- en beheerkosten.

Onder de personeelskosten vallen onder andere (doorbelaste) salarissen, sociale lasten en pensioenlasten.

De personeelskosten voor de behandeling van schade worden niet toegerekend aan de schadelast.

5. Risicobeheer

5.1. Risicoprofiel

Het Waarborgfonds voert een wettelijke taak uit. De financiering van de wettelijke taak is in de wet geregeld.

Conform artikel 24 Wam zijn alle verzekeraars, die in het bezit zijn van een vergunning tot het verzekeren van wettelijke aansprakelijkheid van motorrijtuigen, een bijdrage verschuldigd aan het Waarborgfonds op basis van aard en aantal verzekerde motorrijtuigen.

De hoogte van de bijdrage wordt bepaald op basis van de in het komende jaar te verwachten schadelast en waarbij de over het verleden door het Waarborgfonds verkregen overschotten of tekorten in aanmerking worden genomen. De bijdrage wordt vastgesteld door het bestuur van het Waarborgfonds.

In aanvulling op de wettelijke taak uit hoofde van artikel 25 lid 1d Wam (uitkering van schade bij onvermogen van de verzekeraar van de tegenpartij) is het Waarborgfonds op grond van een overeenkomst uit 1995 met een groot aantal waarborgfondsen in de EU, aansprakelijk voor schade die door deze waarborgfondsen betaald moeten worden in geval van een onvermogene Nederlandse verzekeraar die in de betrokken landen onder vrijheid van dienstverrichting motorrijtuigverzekeringen heeft afgesloten.

Verder staan de verzekeraars, die in het bezit zijn van een vergunning voor het verzekeren van wettelijke aansprakelijkheid van motorrijtuigen, borg voor de verplichtingen van het Waarborgfonds (artikel 24a Wam). De Staat der Nederlanden wordt voor de door de Staat aangehouden, maar niet verzekerde, motorrijtuigen gelijk gesteld aan de verzekeraars.

Ten aanzien van de verplichtingen uit hoofde van aansprakelijkheid voor wegens gemoedsbezwaren vrijgestelde motorrijtuigen staat de Staat der Nederlanden volledig garant.

In verband met deze borgstelling zijn de schadeverplichtingen niet geheel gefinancierd en heeft het Waarborgfonds geen eigen vermogen.

De omvang van de latente verplichting voor de verzekeraars en de Staat wordt in de balans zichtbaar gemaakt onder "In komende jaren van verzekeringsmaatschappijen en de Staat te ontvangen bijdragen".

Schadelast

Brutoschaden

De schadelast van het Waarborgfonds betreft schade die zijn veroorzaakt door een motorrijtuig.

Deze schade betreffen voornamelijk materiële schade die binnen een korte termijn kunnen worden afgewikkeld.

Een klein deel van de claims heeft betrekking op personenschade. De afwikkeling van deze claims kan langdurig van aard zijn en kent een grote mate van onzekerheid ten aanzien van de uiteindelijke schadelast.

Ten aanzien van deze claims met personenschade voeren wij een actief schaderegelings- en reserveringsbeleid en wordt de Gedragscode Behandeling Letselschade nageleefd, mede met het doel om de ontwikkeling van de schadelast zo goed mogelijk te beheersen.

De afloop van de technische voorziening geeft over 2015, 2014 en 2013 het volgende beeld:

	Technische voorzieningen voor te betalen schaden per 1 januari	Schadebetalingen en Schade- regelingskosten	Technische voorzieningen voor te betalen schaden per 31 december	Uitloopresultaat
Na Herverzekering				
2015 Schadejaren:				
2010 en eerder	31.961	5.056	22.632	4.273
2011	9.750	1.846	6.418	1.486
2012	15.160	1.850	11.136	2.174
2013	17.701	4.575	13.473	-347
2014	43.936	22.055	16.519	5.362
Totaal t/m 2014	118.508	35.382	70.178	12.948
2015		31.934	37.773	
			107.951	
Schadebehandelingskosten	2.400		2.100	
Totaal	120.908	67.316	110.051	
2014 Schadejaren:				
2009 en eerder	28.621	3.559	21.895	3.167
2010	11.488	2.967	10.066	-1.545
2011	12.570	2.943	9.750	-123
2012	21.321	3.512	15.160	2.649
2013	38.510	16.399	17.701	4.410
Totaal t/m 2013	112.510	29.380	74.572	8.558
2014		27.002	43.936	
			118.508	
Schadebehandelingskosten	2.000		2.400	
Totaal	114.510	56.382	120.908	
2013 Schadejaren:				
2008 en eerder	27.434	4.388	20.388	2.658
2009	10.783	2.025	8.233	525
2010	25.411	3.362	11.488	10.561
2011	20.274	5.525	12.570	2.179
2012	41.872	17.968	21.321	2.583
Totaal t/m 2012	125.774	33.268	74.000	18.506
2013		30.643	38.510	
			112.510	
Schadebehandelingskosten	2.200		2.000	
Totaal	127.974	63.911	114.510	

Ieder jaar wordt het uitloopresultaat geanalyseerd en waar nodig worden de parameters voor de berekening van de IBNR- en IBNER-voorzieningen aangepast.

Herverzekering

Met ingang van 11 juni 2007 is, vanuit de implementatie van de 5e Europese Richtlijn Motorrijtuigen, de minimaal te verzekeren som voor wettelijke aansprakelijkheid van motorrijtuigen verhoogd van € 907.560 naar € 6 miljoen, verdeeld over € 1 miljoen voor materiële schade en € 5 miljoen voor personenschade. Met ingang van 2012 zijn deze bedragen verhoogd naar resp. € 1,12 miljoen en € 5,6 miljoen. Bij motorrijtuigen ingericht voor het vervoer van meer dan 8 inzittenden, de bestuurder daaronder niet begrepen, bedraagt de minimale dekking voor personenschade € 10 miljoen. Indien de schade wordt veroorzaakt door een gevaarlijke stof geldt naast de hiervoor genoemde bedragen een dekking van € 10 miljoen, waarbij een ruimer schadebegrip geldt dan voor andere vormen van aansprakelijkheid. Het Waarborgfonds heeft besloten dat het verhoogde risico vanaf 2007 deels wordt herverzekerd bij professionele herverzekeraars met een minimale rating van A-.

Het risico voor 2015 is evenals in 2007 tot en met 2014 afgedekt middels een excess of loss contract.

Vanaf 2013 bedraagt het eigen behoud € 2 miljoen bij een ongelimiteerde dekking. In de jaren 2007 tot en met 2012 bedroeg het eigen behoud € 5 miljoen bij een dekking per evenement tot € 16 miljoen.

Bij meerdere evenementen dient per evenement aanvullende herverzekeringspremie te worden betaald.

Het risico van terrorisme is herverzekerd bij de Nederlands Herverzekeringsmaatschappij voor Terrorismeschaden N.V.

Fraude

Onder fraude wordt verstaan het ten onrechte ten laste van het Waarborgfonds brengen van schadegevallen of schadeposten, alsmede het majoreren van de omvang van de schade.

Bij 96% van de bij het Waarborgfonds ingediende claims ontbreekt de toelichting van een veroorzakende partij (de doorrijders). Voor de bepaling van de schadetoedracht en de aansprakelijkheid van het Waarborgfonds zijn wij dan afhankelijk van de benadeelde en eventuele getuigen. De schadebehandelaars worden opgeleid en getraind om indicatoren te ontdekken in een claim die kunnen duiden op mogelijke fraude. Claims met een fraude-indicatie worden gemeld bij de afdeling Speciale Zaken waarna nader wordt onderzocht of daadwerkelijk van fraude sprake is.

5.2. Renterisico

Het Waarborgfonds kent beperkte renterisico's. De technische voorzieningen voor nog te betalen schaden worden niet contant gemaakt en in de schuldenposities zijn geen schulden opgenomen waarvoor rentevergoedingen worden verstrekt.

De liquide middelen worden in de vorm van kortlopende deposito's bij het Ministerie van Financiën uitgezet.

5.3. Kredietrisico

Het kredietrisico voor het Waarborgfonds doet zich voor in de vorderingen uit verhaalde schaden.

Deze vorderingen betreffen enerzijds de op onverzekerde aansprakelijken van een motorrijtuig verhaalde schade-uitkeringen en anderzijds de vordering op de boedel van de failliete verzekeraar Ineas.

De vordering op de onverzekerde aansprakelijken bestaat uit een groot aantal kleine vorderingen op een groot aantal partijen. Een incidentele wanbetaler heeft geen grote invloed op de totale inbaarheid van de vordering.

Deze vorderingen worden verder gewaardeerd op basis van historische gegevens ten aanzien van daadwerkelijk verhaalde bedragen waarbij rekening wordt gehouden met het risico van oninbaarheid.

De vordering op de boedel van de failliete verzekeraar Ineas is vastgesteld op basis van de opstelling van de curator zoals neergelegd in de verificatievergadering en op basis van de openbare verslagen van de curator over de afwikkeling.

Onder de overige vorderingen zijn ook vorderingen opgenomen uit hoofde van verhaalde en te verhalen schaden van het Schadevergoedingsorgaan. Deze bedragen worden verhaald op buitenlandse schadevergoedingsorganen. Het kredietrisico voor deze posten wordt als zeer laag ingeschat.

De liquide middelen worden aangehouden, conform de Comptabiliteitswet 2001, bij het Ministerie van Financiën.

Het Waarborgfonds heeft een latente vordering op verzekeringsmaatschappijen en de Staat. Deze vordering is gebaseerd op de Wam. Deze vordering is niet gerelateerd aan individuele verzekeraars maar op de gezamenlijke branche van verzekeraars met vergunning voor het verzekeren van wettelijke aansprakelijkheid van motorrijtuigen en de Staat. Bij betalingsonmacht of uittreden van een individuele verzekeraar wordt de vordering omgeslagen over de resterende verzekeraars en de Staat.

5.4. Liquiditeitsrisico

De jaarlijks door verzekeraars en de Staat te betalen bijdrage aan het Waarborgfonds wordt bepaald aan de hand van de begroting voor het komende jaar. De hoogte van de bijdrage wordt gelijk gesteld aan de te verwachten uitkeringen en kosten (kastelsel), eventueel onder verrekening van in voorgaande jaren teveel c.q. te weinig ontvangen bijdragen. Ter ondervanging van het risico dat de werkelijke uitkeringen en beheerkosten hoger uitvallen dan begroot, wordt een liquiditeitsbuffer aangehouden.

Daarnaast heeft het Waarborgfonds een kredietfaciliteit bij het Ministerie van Financiën van € 2,5 miljoen.

6. Toelichting op de Balans

IMMATERIËLE VASTE ACTIVA

	2015	2014
Boekwaarde per 1 januari	2.042	143
Aanschaffingen	379	1.974
Afschrijvingen	-479	-75
Desinvesteringen	-9	0
Boekwaarde per 31 december	1.933	2.042
Cumulatieve aanschaffingswaarde	2.594	2.438
Cumulatieve afschrijvingen	-661	-396
Boekwaarde per 31 december	1.933	2.042

De immateriële vaste activa bestaan voornamelijk uit aangeschafte software. Deze worden in drie tot vijf jaar afgeschreven.

IN KOMENDE JAREN VAN VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJEN EN DE STAAT TE ONTVANGEN BIJDRAGEN

Ingevolge artikel 24a Wam waarborgen de als motorrijtuigverzekeraar toegelaten verzekeringsmaatschappijen en de Staat, ieder overeenkomstig het aantal en de aard van de door hen in Nederland verzekerde motorrijtuigen, de verplichtingen van het Waarborgfonds.

Dit betreft het bedrag dat in komende jaren dient te worden gedekt uit de bijdragen die verzekeringsmaatschappijen en de Staat conform de desbetreffende wettelijke regelingen aan het Waarborgfonds dienen te betalen. De looptijd van deze vordering bedraagt meer dan 1 jaar.

	2015	2014
Stand per 1 januari	49.723	52.078
Saldo van baten en lasten	-921	-2.355
	48.802	49.723

De mutatie is ontstaan ten gevolge van een lagere schadelast dan begroot.

VORDERINGEN

Vordering uit verhaalde schaden

De vordering uit verhaalde schaden heeft enerzijds betrekking op de door onverzekerde aansprakelijken van een motorrijtuig verhaalde schade-uitkeringen en betreft anderzijds de vordering op de boedel van de failliete verzekeraar Ineas.

	2015	2014
Vorderingen op onverzekerde aansprakelijken	1.760	1.220
Vordering op de boedel van Ineas	1.787	2.670
Verhaalsvordering FMG	1.147	1.200
	4.694	5.090

De schadeuitkeringen op schaden veroorzaakt door onverzekerden en gemoedsbezwaarden worden verhaald. De vordering op onverzekerden en aansprakelijken wordt gewaardeerd tegen nominale waarde onder aftrek van een voorziening voor oninbaarheid. Voorzieningen worden bepaald op basis van een beoordeling van de inbaarheid van de vorderingen, rekening houdend met de ouderdom van de te verhalen schade. De looptijd van de vordering op deze verhaalsdebiteuren is grotendeels meer dan 1 jaar. De vorderingen op gemoedsbezwaarden worden volledig opgenomen, rekening houdend met een voorziening voor oninbaarheid. Met betrekking tot de vordering op de boedel van de failliete verzekeraar Ineas heeft de curator in 2014 een voorstel tot uitkering gedaan. Deze vordering is bepaald op 2.670 en bedraagt in 2015 na gedane uitkeringen 1.787.

Overige vorderingen

	2015	2014
Vorderingen uit hoofde van betaalde en nog te betalen schade door het Schadevergoedingsorgaan	1.038	606
Vooruitbetaalde en overige kosten	479	429
	1.517	1.035

De vorderingen uit hoofde van betaalde en nog te betalen schade door het Schadevergoedingsorgaan betreft grotendeels de tegenhanger van de onder de technische voorzieningen voor nog te betalen schade opgenomen voorziening in het kader van artikel 27o Wam. De looptijd van deze vordering is grotendeels meer dan 1 jaar.

De overige vorderingen die opgenomen staan onder het kopje Vooruitbetaalde en overige kosten hebben een looptijd korter dan 1 jaar.

OVERIGE ACTIVA

Materiële vaste activa

	2015 Computer- apparatuur	2015 Bedrijfs- auto's	2015 Totaal	2014 Computer- apparatuur	2014 Bedrijfs- auto's	2014 Totaal
Boekwaarde per 1 januari	3	77	80	9	69	78
Aanschaffingen	0	0	0	0	36	36
Afschrijvingen	-3	-13	-16	-6	-18	-24
Desinvesteringen	0	-15	-15	0	-10	-10
Boekwaarde per 31 december	0	49	49	3	77	80
Cumulatieve aanschaffingswaarde	0	70	70	32	100	132
Cumulatieve afschrijvingen	0	21	21	29	23	52
Boekwaarde per 31 december	0	49	49	3	77	80

De materiële vaste activa worden in drie tot vijf jaren afgeschreven.

Liquide middelen

Het Waarborgfonds is door de Minister van Financiën aangewezen om in het kader van Centraal Kasgeldbeheer de middelen aan te houden bij het Ministerie van Financiën.

Onder deze post zijn deposito's ad 55.100 (2014: 64.200) opgenomen met een gemiddelde doorlooptijd van 103 dagen

Fonds Middelen Gemoedsbezwaarden

In het kader van artikel 24 lid 3 Wam wordt de opbrengst uit vrijstellingsbewijzen afzonderlijk geadministreerd en uitsluitend aangewend voor betaling van de door het Waarborgfonds in het kader van artikel 25 lid 1 onder e door gemoedsbezwaarden veroorzaakte schaden en kosten in het kader van de afgifte van vrijstellingsbewijzen en schadebehandeling. De gelden die resteren worden als apart fonds verantwoord.

	2015	2014
Stand per 1 januari	2.701	2.566
Opbrengst vrijstellingsbewijzen	955	947
Financiële baten en lasten	5	16
Schadelast	1.775	-492
Bedrijfskosten	-282	-336
Saldo van baten en lasten	2.453	135
Stand per 31 december	5.154	2.701

TECHNISCHE VOORZIENINGEN

Voor nog te betalen schaden

Uit hoofde van artikel 25 Wam (Waarborgfonds):

	2015		2014	
	Bruto	Aandeel Herverz.	Bruto	Aandeel Herverz.
Claims in behandeling	84.451	3.600	88.438	3.600
IBNR-claims	26.100	0	33.100	0
Schadebehandelingskosten	2.100	0	2.400	0
	112.651	3.600	123.938	3.600
Uit hoofde van artikel 27o Wam (Schadevergoedingsorgaan):				
Claims in behandeling	850	0	412	0
IBNR-claims	150	0	158	0
	1.000	0	570	0
Totaal generaal	113.651	3.600	124.508	3.600

Het verloop van het saldo is als volgt:

	2015		2014	
	Bruto	Aandeel Herverz.	Bruto	Aandeel Herverz.
Saldo per 1 januari 2015	124.508	3.600	114.510	0
schadebetalingen, voorgaande jaren	-35.382	0	-29.380	0
schadebetalingen, huidig jaar	-31.934	0	-27.011	3.600
gemelde schaden huidig jaar	69.407	0	74.947	0
uitloopresultaat	-12.948	0	-8.558	0
Saldo per 31 december 2015	113.651	3.600	124.508	3.600

In de technische voorziening per ultimo 2015 is in totaal voor € 1,8 miljoen (2014: € 2,4 miljoen) opgenomen aan verplichtingen van het Waarborgfonds inzake het faillissement van Ineas.

Het saldo van de technische voorziening voor nog te betalen schade bestaat voor € 84,5 miljoen (2014: € 89,7 miljoen) uit aan te houden voorziening voor personenschaden.

SCHULDEN

Overige schulden

	2015	2014
Crediteuren	76	28
Overige schulden	833	881
	909	909

In de overige schulden zit het rekening courantsaldo met VAN begrepen groot 457 (2014: 795). Het saldo is per direct opvraagbaar. Er zijn geen afspraken tussen het Waarborgfonds en VAN over de periode waarin het saldo wordt verrekend en/of over rentevergoedingen.

De schulden hebben een looptijd korter dan één jaar.

Toelichting op de Staat van Baten en Lasten

BIJDRAGEN VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJEN EN STAAT

Op basis van opgaven (conform artikel 24 lid 1 Wam) van verzekeringsmaatschappijen omtrent het aantal verzekerde motorrijtuigen en van de Staat het aantal motorrijtuigen, werd de volgende bijdrage in rekening gebracht:

in 2015

9.403.729 gekentekende motorrijtuigen	à	€ 6,50	61.123
1.653.965 niet-gekentekende motorrijtuigen	à	€ 1,00	1.654
Nagekomen afrekening voorgaande jaren			99
			62.876

in 2014

9.541.551 gekentekende motorrijtuigen	à	€ 7,00	66.791
1.605.605 niet-gekentekende motorrijtuigen	à	€ 1,10	1.766
			68.557

OPBRENGST VRIJSTELLINGSBEWIJZEN

Dit betreft de van gemoedsbezwaarden ontvangen bedragen inzake de aan hen, in het kader van artikel 19 Wam, verstrekte vrijstellingen voor het sluiten van een verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid. De tarieven worden jaarlijks door de Minister van Financiën (artikel 20 Wam) vastgesteld op voorstel van het Waarborgfonds en rekening houdende met de omvang van het Fonds Middelen Gemoedsbezwaarden.

HONORARIUM SCHADEVERGOEDINGSORGAAN

Conform internationale afspraken is het Schadevergoedingsorgaan bevoegd om voor de behandeling van schaden een honorarium in rekening te brengen aan soortgelijke schadevergoedingsorganen en verzekeringsmaatschappijen. Het honorarium is afhankelijk van het totale bedrag van de uitgekeerde schade en bedraagt 15% van de schade met een minimum van € 200 en een maximum van € 3.500.

FINANCIËLE BATEN

De opbrengst uit financiële baten bestaat uit rente op deposito's en op in rekening-courant aangehouden gelden.

SCHADELAST

	2015	2014
Bruto schaden	60.666	51.367
Wijziging voorziening voor nog te betalen schaden	-10.856	9.998
Saldo Herververzekeringsbaten en -lasten	270	-3.307
Verhaalde schaden	-2.596	-1.771
Schaderegelingskosten	6.650	5.015
	54.134	61.302

Bruto schaden

Waarborgfonds (cf. artikel 25 Wam)
Schadevergoedingsorgaan (cf. artikel 27o Wam)

	2015	2014
Waarborgfonds (cf. artikel 25 Wam)	60.649	51.271
Schadevergoedingsorgaan (cf. artikel 27o Wam)	17	96
	60.666	51.367

Gesplitst naar de categorieën in artikel 25 lid 1 Wam zijn de bruto schaden van het Waarborgfonds als volgt te verdelen:

Schaden veroorzaakt door

- a. onbekend gebleven motorrijtuigen
- b. niet-verzekerde motorrijtuigen
- c. door diefstal of geweld verkregen motorrijtuigen
- d. onvermogen van de verzekeraars
- e. motorrijtuigen met een vrijstelling gemoedsbezwaarden

	2015		2014	
	bedrag	%	bedrag	%
a. onbekend gebleven motorrijtuigen	49.903	82	41.604	81
b. niet-verzekerde motorrijtuigen	6.607	11	7.059	14
c. door diefstal of geweld verkregen motorrijtuigen	1.919	3	1.417	3
d. onvermogen van de verzekeraars	1.377	2	1.004	2
e. motorrijtuigen met een vrijstelling gemoedsbezwaarden	843	1	187	0
	60.649	100	51.271	100

Wijziging voorziening voor nog te betalen schaden

Waarborgfonds
Schadevergoedingsorgaan

	2015	2014
Waarborgfonds	-11.286	9.728
Schadevergoedingsorgaan	430	270
	-10.856	9.998

Verhaalde schaden

Dit betreft de baten uit hoofde van het recht van verhaal dat het Waarborgfonds krachtens artikel 27t (Schadevergoedingsorgaan) en 28 Wam verkrijgt tegen de aansprakelijke personen en degenen die hun verplichting tot verzekering met betrekking tot het motorrijtuig waarmee de schade is veroorzaakt niet zijn nagekomen.

Verhaalsopbrengsten
Mutatie voorziening
Schadevergoedingsorgaan, incl honorarium

	2015	2014
Verhaalsopbrengsten	1.673	1.765
Mutatie voorziening	476	-360
Schadevergoedingsorgaan, incl honorarium	447	366
	2.596	1.771

In de mutatie voorziening voor verhaalde schade is de opgenomen vordering op de boedel van Ineas begrepen. De mutatie voor deze vordering bedroeg in 2015: 765 negatief (2014: 0) naar aanleiding van ontvangsten uit de boedel. Het restant van de mutatie in de voorziening betreft de mutatie op de verhaalsvordering op onverzekerde aansprakelijken.

Schaderegelingskosten

Dit betreft uitsluitend externe schadebehandelingskosten. Interne schadebehandelingskosten zijn opgenomen onder de bedrijfskosten.

	2015	2014
Expertisekosten	1.812	1.687
Leges, proces-, advies- en verhaalskosten	416	117
Buitengerechtelijke kosten	4.422	3.211
	6.650	5.015

BEDRIJFSKOSTEN

Personeelskosten

	2015	2014
Doorberekende personeelskosten VAN	3.836	4.052
Overige personeelskosten	0	5
Doorberekende overige personeelskosten VAN	291	269
	4.127	4.326
Gemiddeld aantal werknemers uitgedrukt in volledige dienstverbanden	0	0

Met ingang van 1 juli 2011 heeft Waarborgfonds haar werkzaamheden uitbesteed aan de VAN, ten gevolge waarvan alle medewerkers in dienst zijn getreden bij de VAN. De VAN belast de ten behoeve van Waarborgfonds gemaakte kosten door op basis van de daadwerkelijke gemaakte kosten zonder opslag voor risico of winst.

Beloning bestuur en directie

Het bestuur van de Stichting acteert de facto als een toezichthoudend orgaan. De uitvoering van het beleid en de dagelijkse gang van zaken is gedelegeerd aan de directie. Alleen de voorzitter van het bestuur ontvangt voor zijn werkzaamheden een beloning, de overige bestuursleden ontvangen geen beloning of andere vorm van vergoeding. De beloning van het bestuur ligt binnen de normen zoals opgenomen in de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector. De beloning en wijzigingen in de beloning worden ter goedkeuring voorgelegd aan de Ministers van Financiën en Veiligheid en Justitie. De kosten van het bestuur bedroegen in 2015: 20 (2014: 14).

Het bestuur heeft de VAN aangesteld als directeur. De kosten van de VAN, waaronder de kosten van de directie van VAN, worden door VAN aan het Waarborgfonds doorbelast op basis van de werkelijk gemaakte kosten. De directieleden van de VAN worden gezien als functionarissen waarop de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT) van toepassing is. Ten aanzien van de kosten voor de directie is vastgelegd dat deze niet meer mogen bedragen dan het met de bestede tijd overeenkomend percentage van de wettelijke norm 178 (2014: 229) zoals vastgelegd in de WNT. De bezoldiging per individueel directielid bedraagt als volgt:

2015

(x € 1,000)

	I.A. Visscher vanaf 1-4-2015	Leo Bechtold tot 1-4-2015	F.J. Blees	N.J.M. Barendse
Beloning	131	104	150	143
Sociale verzekeringspremies	-	-	-	-
Belastbare vaste en variabele vergoedingen	-	-	4	2
Voorzieningen ten behoeve van beloningen betaalbaar op termijn	7	7	31	21
	138	111	185	166

Alle directieleden hebben een fulltime dienstverband met de VAN. De directiekosten worden op basis van de vastgestelde verdeelsleutels voor 46,5% (2014: 46%) door de VAN doorbelast aan het Waarborgfonds, gemaximeerd tot het wettelijke normbedrag.

Beheerkosten

	2015	2014
Huisvestingskosten	399	441
Kantoor- en algemene kosten	818	674
Automatiseringskosten	538	385
Afschrijvingen (im)materiële vaste activa	495	99
	2.250	1.599

In de beheerkosten zijn doorberekende kosten van de VAN begrepen ter hoogte van 1.366 (2014: 1.201).

Onder de Kantoor- en algemene kosten is 65 (2014:65) opgenomen voor accountantskosten. Dit betreft geheel de controle van de jaarrekening.

BELASTINGEN

De Stichting is niet belastingplichtig voor de vennootschapsbelasting.

7. Toelichting op de Balans

Ontvangen en betaald inzake regresconvenanten

Het Waarborgfonds incasseert jaarlijks bij verzekeraars die deelnemen in daartoe afgesloten convenanten verhaalsvorderingen uit hoofde van ANW- en AWBZ-uitkeringen en betaalt deze ná incasso door aan de betreffende uitkeringsinstanties.

	2015	2014
Regres ANW	780	2.043
Regres AWBZ	8.173	16.236
Regres WMO	10.262	0
	19.215	18.279

Rijswijk, 15 april 2016

Bestuur

mr. drs. R.J. Hof (voorzitter)
mr. L.J.H. Ceelen
mw. M.M. Heezen
mw. M.M. de Jager
mr. T.L.W.M. Mallant

Directie

Verenigde Assurantiebedrijven Nederland N.V.
namens deze:
mw. mr. I.A. Visscher
N.J.M. Barendse RA

OVERIGE GEGEVENS

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan: het Bestuur van Stichting Waarborgfonds Motorverkeer

Verklaring betreffende de jaarrekening

Wij hebben de in dit rapport opgenomen jaarrekening over 2015 van Stichting Waarborgfonds Motorverkeer te Rijswijk gecontroleerd. Deze jaarrekening bestaat uit balans per 31 december 2015 en de staat van baten en lasten over 2015 met de toelichting, waarin zijn opgenomen een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

Verantwoordelijkheid van het bestuur

Het bestuur van de stichting is verantwoordelijk voor het opmaken van de jaarrekening die het vermogen en het resultaat getrouw dient weer te geven in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW) en de Beleidsregels toepassing Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT), alsmede voor het opstellen van het jaarverslag in overeenstemming met Titel 9 BW Boek 2.

Het bestuur is tevens verantwoordelijk voor het opmaken van de jaarrekening die voldoet aan de WNT-eisen van financiële rechtmatigheid, zoals opgenomen in het Controleprotocol WNT van de Beleidsregels toepassing WNT en voor de financiële rechtmatigheid van de verantwoorde bedragen betreffende de bijdrage, opbrengsten vrijstellingsbewijzen en bruto schaden. Dit laatste houdt in dat deze bedragen in overeenstemming dienen te zijn met de relevante wet- en regelgeving/ bepalingen zoals opgenomen in de artikelen 19, 20, 24, 25, 26 en 27o van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (Wam).

Verder is het bestuur verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing als het noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening, de naleving van die WNT-eisen van financiële rechtmatigheid en de naleving van de relevante wet- en regelgeving/ bepalingen van de Wam mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten.

Verantwoordelijkheid van de accountant

Onze verantwoordelijkheid is het geven van een oordeel over de jaarrekening op basis van onze controle. Wij hebben onze controle verricht in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder de Nederlandse controlestandaarden en de Beleidsregels toepassing WNT, inclusief het Controleprotocol WNT en het Protocol toetsing rechtmatigheid, zoals overeengekomen tussen Stichting Waarborgfonds Motorverkeer en de Ministeries van Veiligheid en Justitie en Financiën. Dit vereist dat wij voldoen aan de voor ons geldende ethische voorschriften en dat wij onze controle zodanig plannen en uitvoeren dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang bevat.

Een controle omvat het uitvoeren van werkzaamheden ter verkrijging van controle-informatie over de bedragen en de toelichtingen in de jaarrekening. De geselecteerde werkzaamheden zijn afhankelijk van de door de accountant toegepaste oordeelsvorming, met inbegrip van het inschatten van de risico's dat de jaarrekening een afwijking van materieel belang bevat als gevolg van fraude of fouten. Bij het maken van deze risico-inschattingen neemt de accountant de interne beheersing in aanmerking die relevant is voor het opmaken van de jaarrekening en voor het getrouwe beeld daarvan, alsmede voor de naleving van de WNT-eisen van financiële rechtmatigheid, gericht op het inrichten van controlewerkzaamheden die passend zijn in de omstandigheden. Deze risico-inschattingen hebben echter niet

tot doel een oordeel tot uitdrukking te brengen over de effectiviteit van de interne beheersing van de stichting. Een controle omvat tevens het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving, financiële rechtmatigheidscriteria en de gebruikte WNT-eisen van financiële rechtmatigheid en van de redelijkheid van de door het bestuur van de stichting gemaakte schattingen, alsmede een evaluatie van het algehele beeld van de jaarrekening.

Wij zijn van mening dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is om een onderbouwing voor ons oordeel te bieden.

Oordeel

Naar ons oordeel geeft de jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en samenstelling van het vermogen van Stichting Waarborgfonds Motorverkeer per 31 december 2015 en van het resultaat over 2015 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW en de Beleidsregels toepassing WNT.

Voorts zijn wij van oordeel dat de jaarrekening 2015 in alle van materieel belang zijnde aspecten voldoet aan de WNT-eisen van financiële rechtmatigheid, zoals opgenomen in het Controleprotocol WNT van de Beleidsregels toepassing WNT en dat de in deze jaarrekening verantwoorde bedragen, betreffende de bijdragen, opbrengst vrijstellingsbewijzen en bruto schaden over 2015 voldoen aan de eisen van financiële rechtmatigheid. Dit houdt in dat de bijdragen in overeenstemming zijn met de relevante wet- en regelgeving/ bepalingen, zoals opgenomen in de artikelen 19, 20, 24, 25, 26 en 27o van Wam.

Verklaring betreffende overige bij of krachtens de wet gestelde eisen

Ingevolge artikel 2:393 lid 5 onder e en f BW vermelden wij dat ons geen tekortkomingen zijn gebleken naar aanleiding van het onderzoek of het jaarverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, overeenkomstig Titel 9 Boek 2 BW is opgesteld, en of de in artikel 2:392 lid I onder b tot en met h BW vereiste gegevens zijn toegevoegd. Tevens vermelden wij dat het jaarverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, verenigbaar is met de jaarrekening zoals vereist in artikel 2:391 lid 4 BW.

Utrecht, 22 april 2016

KPMG Accountants N.V.

A.J.H. Reijns RA

KERNCIJFERS

ALGEMEEN

	2015	2014	2013	2012	2011
Aantal in behandeling genomen nieuwe schaden	44.316	45.174	46.949	47.855	53.541
Totaal uitgekeerd bedrag (x € 1.000)	60.649	51.271	57.993	58.998	68.033

Aantal motorrijtuigen waarvoor
door verzekeraars, de Staat en de
Gemoedsbezwaarden een bijdrage
werd gestort:

Gekentekende motorrijtuigen	9.403.729	9.541.551	9.695.948	9.432.530	9.382.796
Niet-gekentekende motorrijtuigen en bromfietsen	1.653.965	1.605.605	1.597.644	1.569.288	1.498.261

GEMOEDSBEZWAARDEN

Aantal motorrijtuigen waarvoor een vrijstelling is afgegeven:

Gekentekende motorrijtuigen	4.694	4.638	4.549	4.437	4.295
Niet-gekentekende motorrijtuigen en bromfietsen	783	788	813	867	836

BIJDRAGE VERZEKERAARS EN STAAT

De basis van de inkomsten van het Waarborgfonds is de jaarlijkse bijdrage door de verzekeraars en de Staat op grond van het aantal verzekerde motorrijtuigen en motorrijtuigen van het Rijk.

De ontwikkeling van de jaarlijkse bijdrage per motorrijtuig is als volgt:

in Euro	2016	2015	2014	2013	2012	2011
Gekentekende motorrijtuigen	6,20	6,50	7,00	7,70	7,70	6,60
Niet-gekentekende motorrijtuigen en bromfietsen	0,95	1,00	1,10	1,20	1,20	1,05

SCHADECIJFERS NAAR SCHADESOORT

Aantal ontvangen schaden per jaar

	Parkeer- schade	Wegmeubilair- schade	Overige materiële schade	Personen- schade	Totaal
2011	28.881	18.005	5.329	1.326	53.541
2012	26.404	15.529	4.712	1.210	47.855
2013	25.132	15.680	4.790	1.347	46.949
2014	22.796	15.987	5.205	1.186	45.174
2015	22.359	16.266	4.608	1.083	44.316

Betaald schadebedrag per jaar

(bedragen x € 1.000)

	Parkeer- schade	Wegmeubilair- schade	Overige materiële schade	Personen- schade	Totaal
2011	20.355	21.972	10.569	15.137	68.033
2012	17.343	20.626	7.595	13.434	58.998
2013	17.008	20.087	6.655	14.243	57.993
2014	14.884	17.900	6.902	11.585	51.271
2015	16.105	23.293	7.875	13.376	60.649

SCHADECIJFERS NAAR SCHADECATEGORIE

Aantal ontvangen schaden per jaar

	ONBEKEND	ONVERZEKERD				
	onbekend gebleven motorrijtuig	Niet- verzekerde motorrijtuigen	Door diefstal of geweld verkregen motorrijtuigen	Door onvermogen van de verzekeraar	Motorrijtuigen met een vrijstelling gemoeds- bezwaarden	Totaal
2011	51.039	1.963	375	59	105	53.541
2012	45.813	1.597	360	0	85	47.855
2013	45.025	1.448	389	0	87	46.949
2014	43.235	1.544	301	0	94	45.174
2015	42.667	1.313	231	0	105	44.316

Betaald schadebedrag per jaar

(bedragen x € 1.000)

	ONBEKEND	ONVERZEKERD				
	onbekend gebleven motorrijtuig	Niet- verzekerde motorrijtuigen	Door diefstal of geweld verkregen motorrijtuigen	Door onvermogen van de verzekeraar	Motorrijtuigen met een vrijstelling gemoeds- bezwaarden	Totaal
2011	54.716	7.842	2.151	2.617	707	68.033
2012	48.915	6.874	1.846	1.169	194	58.998
2013	48.179	7.820	1.622	236	136	57.993
2014	41.604	7.059	1.417	1.004	187	51.271
2015	49.903	6.607	1.919	1.377	843	60.649

Handelskade 49
Postbus 3003
2280 MG Rijswijk
Telefoon (070) 340 82 00
www.wbf.nl