



OVEREENKOMST VEREENVOUDIGDE SCHADEREGELING (OVS)

ALGEMEEN

De Overeenkomst Vereenvoudigde Schaderegeling heeft als doel de materiële schaden in het verkeer tussen de aangesloten verzekeraars effectief en efficiënt af te handelen. Het gemene recht is uitgangspunt voor de OVS, maar dit wordt in de OVS gestandaardiseerd door de botsingsituaties abstract te regelen. Dat wil zeggen dat de schuldvraag of fouten, die volgens het gemene recht leiden tot eigen schuld, buiten beschouwing worden gelaten. Hoewel de wijze waarop de schade verdeeld wordt anders is, leidt de wet van de grote getallen er op die manier toe dat per saldo voor de individuele verzekeraar niets verandert in haar aandeel in de totale schadelast.

Met nadruk wordt gesteld dat de OVS

1. alléén geldt tussen de aan deze overeenkomst deelnemende verzekeraars, waarbij
2. de contractuele relatie tussen verzekeraar en verzekerde op geen enkele wijze wordt beïnvloed en
3. derden niet in een discussie over de OVS en/of de toepassing daarvan worden betrokken.

De OVS is van toepassing als de feitelijke omstandigheden van de botsing onder de omschrijving van één van de botsingsituaties 1 tot en met 5 vallen. Vereist voor de toepassing van de botsingsituaties 1 tot en met 5 van de OVS is dat het om een enkelvoudige botsing gaat (uitgezonderd botsings situatie 3b). Wordt een botsing niet geregeld door botsings situaties 1 tot en met 5, dan is botsings situatie 6 van toepassing. Deze botsings situatie is ook van toepassing als er bij de enkelvoudige aanrijding geen overeenstemming bestaat over welke botsings situatie van toepassing is. De kettingbotsing wordt geregeld in botsings situatie 3b.

De overeenkomst bestaat uit een aantal onderdelen. In het eerste gedeelte van de tekst staan de 18 artikelen (6 botsings situaties en 12 overige bepalingen) vermeld. In het tweede gedeelte wordt een toelichting op deze artikelen gegeven. In het derde en laatste gedeelte staan de begrips omschrijvingen. De begrips omschrijvingen zijn leidend voor de uitleg van de tekst van deze overeenkomst. De volgorde is weliswaar alfabetisch gerangschikt, maar geldt willekeurig. Als bijvoorbeeld het woord motorrijtuig bij het begrip botsen voorkomt, dan geldt de definitie van motorrijtuig zoals dat verderop is omschreven en andersom. De cursief gedrukte woorden in de artikelen verwijzen naar de begrips omschrijvingen. Wanneer een begrip, dat wordt toegelicht in de begrippen lijst meer dan één keer in dezelfde bepaling voorkomt, dan is telkens het eerst voorkomende begrip geursiveerd.



BOTSINGSITUATIES

1. **Botsing tijdens of na een bijzondere verrichting**

Bij een *botsing* tussen een *motorrijtuig* dat een *bijzondere verrichting* uitvoert en een ander motorrijtuig dat geen bijzondere verrichting uitvoert, betaalt de *verzekeraar* van het eerstgenoemde motorrijtuig de *schade* van het andere motorrijtuig.

2. **Botsing op een kruispunt**

Bij een *botsing* tussen twee *motorrijtuigen* die vanuit verschillende richtingen een *kruispunt* naderen en vervolgens op dat kruispunt met elkaar botsen, betaalt de *verzekeraar* van het motorrijtuig met een voorrangverplichting de *schade* van het motorrijtuig dat *voorrang* heeft.

3. **Botsing tussen achter elkaar rijdende motorrijtuigen**

a. Enkelvoudige kop-staart botsing

Bij een *botsing* tussen twee *motorrijtuigen* die op dezelfde *weg* achter elkaar *rijden* en met elkaar botsen in enig deel van het *aanrakingsvlak* van het voor rijdende motorrijtuig, betaalt de *verzekeraar* van het achterste motorrijtuig de *schade* van het voor rijdende motorrijtuig. Dit geldt ook bij *afslaan*.

b. Kettingbotsing

Bij een *kettingbotsing* betaalt de *verzekeraar* van het achterop *rijdende motorrijtuig* de *schade* van het direct ervoor rijdende motorrijtuig, indien het achter rijdende motorrijtuig botst in enig deel van het *aanrakingsvlak* van het direct ervoor rijdende motorrijtuig. Dit geldt ook bij *afslaan*.

4. **Botsing tussen elkaar tegemoet rijdende motorrijtuigen**

Bij een *botsing* tussen twee *motorrijtuigen* die elkaar op dezelfde *weg* tegemoet *rijden*, betaalt de *verzekeraar* van het motorrijtuig dat niet volledig op de *eigen weghelft* rijdt de schade van het motorrijtuig dat wel volledig op de eigen weghelft rijdt. Dit geldt niet bij een voorrangregeling, in welk geval de verzekeraar van het motorrijtuig met een voorrangverplichting de schade betaalt van het andere motorrijtuig.

5. **Botsing tussen een rijdend en een geparkeerd motorrijtuig**

Bij een *botsing* tussen een *rijdend* en een *geparkeerd motorrijtuig* betaalt de *verzekeraar* van het rijdende motorrijtuig de *schade* van het geparkeerde motorrijtuig.

6. **Botsing tussen twee motorrijtuigen in een situatie die niet valt onder de artikelen 1 tot en met 5**

Bij een *botsing* tussen twee *motorrijtuigen* in een situatie die niet onder één van de artikelen 1 tot en met 5 valt, betaalt de *verzekeraar* van het ene motorrijtuig 50 % van de *schade* van het andere motorrijtuig.



OVERIGE BEPALINGEN

7. Als zich een situatie voordoet die onder de omschrijving valt van meer dan één in deze overeenkomst geregelde *botsings*situaties, dan gaat een artikel met een lager nummer vóór een artikel met een hoger nummer.
8. Bij co-assurantie en poolvorming is de OVS volledig van toepassing indien de leidende *verzekeraar* tot de OVS is toegetreden, ongeacht of de medeverzekeraars bij de OVS zijn aangesloten.
9. Wanneer tussen twee bij deze overeenkomst aangesloten *verzekeraars* ook een andere schaderegelingovereenkomst van toepassing is, dan gaat deze laatste vóór.
10. Wanneer een op grond van de OVS betaalde *schade* niet of niet geheel kan worden verhaald op een aansprakelijke *derde* als gevolg van een andere schaderegelingovereenkomst, dan is de OVS voor (dat deel van) die schade niet van toepassing.
11. Verweren, die volgens de WAM niet aan de benadeelde kunnen worden tegengeworpen, kunnen ook door de *verzekeraars* niet aan elkaar worden tegengeworpen.
12. *Verzekeraars* hebben voor de uitgekeerde schade slechts een vorderingsrecht op elkaar uit hoofde van deze overeenkomst. Vervolgens doen alle betrokken verzekeraars afstand van verhaal jegens elkaar.
13. Regresaanspraken op *derden* blijven bestaan.
14. Rechten en verplichtingen uit hoofde van deze overeenkomst zijn slechts vatbaar voor cessie voor zover een *derde* aansprakelijk is. De rechten en verplichtingen zijn niet via cessie of een andere overeenkomst overdraagbaar en kunnen niet ten behoeve van een *verzekeraar* door een derde op naam van een verzekeraar worden uitgeoefend.
15. Als een *derde* (geheel of gedeeltelijk) aansprakelijk is, dan zijn de *verzekeraars* verplicht mee te werken aan het opmaken van een akte van cessie.
16. Als een *verzekeraar* een *schade* rechtstreeks heeft betaald aan een benadeelde en die schade zou op grond van deze overeenkomst voor rekening zijn gekomen van een andere verzekeraar, dan betaalt de laatstgenoemde verzekeraar de schade terug aan de eerstgenoemde verzekeraar.
17. Als zich tussen *verzekeraars* een geschil voordoet over de toepassing van de overeenkomst, dat de OVS-contactpersonen van verzekeraars niet in onderling overleg kunnen oplossen, dan zullen de OVS-contactpersonen het geschil aan de Geschillencommissie Schadeverzekeraars (GCS) voorleggen. De GCS is bevoegd op basis van de aan haar overgelegde stukken zelfstandig de feiten vast te stellen. De GCS zal vervolgens in een bindend advies over het geschil een uitspraak doen.
18. *Verzekeraars* kunnen deze overeenkomst opzeggen met inachtneming van een termijn van drie maanden.

Deze overeenkomst is vanaf 1 januari 2005 van kracht en is van toepassing op *botsingen* binnen het *geldigheidsgebied* waarbij de schadedatum op of ná 1 januari 2005 valt. Voor botsingen met een schadedatum van voor 1 januari 2005 geldt alleen de voorheen geldende tekst van de OVS.



TOELICHTING OP DE BOTSINGSITUATIES

1. **Botsing tijdens of na een bijzondere verrichting**

Voor de toepassing van dit artikel maakt het niet uit of de ander al dan niet op dezelfde weg rijdt of stilstaat. Wel relevant is het feit dat die andere gemotoriseerde verkeersdeelnemer juist geen bijzondere verrichting uitvoert. Daarnaast moet er voor toepassing van dit artikel een relatie bestaan tussen de bijzondere verrichting en de botsing. Zo bestaat er dus bijvoorbeeld in het geval waarin het portier van het motorrijtuig aan de trottoirkant wordt geopend en een botsing aan de andere zijde van het motorrijtuig plaatsvindt, geen relatie met de bijzondere verrichting en is botsings situatie 1 niet van toepassing. In de begripsomschrijvingen staan de bijzondere verrichtingen limitatief opgesomd.

De bromfietser die niet op het meest rechts gelegen fietspad rijdt, rijdt niet in verboden rijrichting, tenzij een verplichte rijrichting is aangegeven.

Afstandsnorm

Voor de onderstaande drie bijzondere verrichtingen geldt een afstandsnorm:

- Wegrijden;
- Uit een uitrit de weg oprijden;
- Keren.

Voor deze drie bijzondere verrichtingen geldt een afstandsnorm van 25 meter. Binnen deze afstandsnorm wordt een motorrijtuig geacht nog met de bijzondere verrichting bezig te zijn. Voor het verlaten van een uitrit geldt dat deze afstand wordt gemeten vanaf het snijpunt van de verlengde rijbaankanten tot de plaats van de botsing. Voor keren geldt dat een motorrijtuig, na gekeerd te zijn, geacht wordt nog met keren bezig te zijn indien de in tegengestelde richting afgelegde afstand tot het punt van botsen niet meer dan 25 meter bedraagt. Onder keren wordt ook begrepen het keren via een zijweg of inrit.

Dit artikel regelt niet de botsing waarbij beide motorrijtuigen een bijzondere verrichting uitvoeren. Deze botsing wordt in botsings situatie 6 geregeld.

2. **Botsing op een kruispunt**

De regeling geldt ongeacht welke fout de tot voorrang gerechtigde partij heeft gemaakt, bijvoorbeeld links rijden, te snel rijden en dergelijke. De regeling geldt ook bij een botsing buiten het kruispunt, zolang één van beide motorrijtuigen zich op het moment van de botsing nog met enig deel op het kruispunt bevindt. Dit artikel regelt eveneens de botsing op een kruispunt tussen een links afslaand en een op dezelfde weg tegemoetkomend rechtdoorgaand of afslaand motorrijtuig. Een overeenkomstige toepassing wordt gehanteerd bij de verkeersregels over voorrangsmotorrijtuigen (zie artikel 1 an RVV 1990) en aanwijzingen van bevoegde verkeersregelaars.

Is het kruispunt beveiligd door verkeerslichten en is niet vast te stellen wie het rode verkeerslicht heeft genegeerd, dan is uit de feitelijke omstandigheden niet vast te stellen toedracht welke botsings situatie 1 tot en met 5 van toepassing is. Botsings situatie 6 is dan van toepassing.



Het kan ook voorkomen dat een botsing plaatsheeft na een 'dubbel groen' situatie. Daaronder wordt verstaan de situatie dat één van de bij een botsing betrokken motorrijtuigen bij groen licht de kruising oprijdt, maar door opstopping op het kruisingsvlak moet wachten alvorens dit motorrijtuig verder kan rijden. In die tijd krijgt het kruisende verkeer groen licht, waarna het op de kruising tot een aanrijding komt. In deze situatie geldt aanvullend dat verkeerstekens boven verkeersregels gaan, voor zover deze regels onverenigbaar zijn met deze tekens (artikel 63 RVV). Als door toepassing daarvan vaststaat wie voorrang heeft, dan is dit artikel van toepassing. Staat de 'dubbel groen' situatie niet vast of staat niet vast wie voorrang heeft, dan geldt botsingsituatie 6.

3. **Botsing tussen achter elkaar rijdende motorrijtuigen**

Voor toepassing van dit artikel is het aanrakingsvlak het doorslaggevend criterium. In de situatie waarin het voorste motorrijtuig wordt geraakt door twee achterop rijdende motorrijtuigen of waarin twee naast elkaar rijdende motorrijtuigen achterop worden gereden door één motorrijtuig is de OVS niet van toepassing.

Bij een afslaande motorfiets of een bromfiets zal het aanrakingsvlak dusdanig klein zijn dat meestal sprake is van één rechte lijn evenwijdig aan de denkbeeldige weg. Bevindt het achterste motorrijtuig zich nog met enig deel op de rechte lijn, dan is dit artikel van toepassing.

In dit artikel wordt een onderscheid gemaakt tussen een enkelvoudige kop-staartbotsing binnen het aanrakingsvlak (a) en een meervoudige kop-staartbotsing (b), oftewel een kettingbotsing.

Voor de toepassing van de OVS wordt een kettingbotsing teruggebracht tot een keten van enkelvoudige botsingen. Indien bij een van deze enkelvoudige botsingen de situatie zich voordoet dat de OVS niet van toepassing is – bijvoorbeeld omdat de betreffende verzekeraar(s) geen deelnemer aan de overeenkomst is (zijn) of het Waarborgfonds Motorverkeer betrokken is – dan wordt deze enkelvoudige botsing buiten de keten gelaten en zullen de overige enkelvoudige botsingen volgens dit artikel worden geregeld.

Het afstand doen van verhaal is een cruciaal aspect voor de toepassing van dit artikel. Alleen schade van het voor rijdende motorrijtuig, waarmee wordt gebotst, wordt betaald. In dit kader wordt verwezen naar artikel 12 van deze overeenkomst en de toelichting hierop.

4. **Botsing tussen elkaar tegemoet rijdende motorrijtuigen**

Dit artikel regelt de botsingen tussen elkaar tegemoet rijdende motorrijtuigen. Op basis van dit artikel worden onder meer de volgende situaties geregeld:

- de botsing, waarbij een motorrijtuig één of meer geparkeerde motorrijtuigen (of andere obstakels) passeert en daarom niet meer volledig op de eigen weghelft rijdt;
- de botsing in een wegversmalling of op een brug waarbij de voorrang wordt geregeld door verkeerslichten, borden of anderszins. Het botsingspunt moet zich wel bevinden in de wegversmalling of op de brug;
- de botsing tussen een inhalend motorrijtuig en een motorrijtuig uit tegengestelde rijrichting dat volledig op de eigen weghelft rijdt;
- de botsing met een spookrijder;
- de botsing buiten het kruispunt tussen de oorspronkelijk voorrangsgerechtigde die de bocht afsnijdt en een uit een andere richting naderend rechtsrijdend motorrijtuig, dat nog niet aan voorrang verlenen is toegekomen.



Een uiterst rechtsrijdend motorrijtuig, dat alleen al door de breedte ervan op de andere weghelft komt, rijdt voor de toepassing van dit artikel op de eigen weghelft. Komt dit motorrijtuig in botsing met een ander motorrijtuig, dat ook op de eigen weghelft rijdt, dan is botsingsituatie 6 van toepassing tenzij er een voorrangregel (bord of licht) van toepassing is. Rijdt het 'te brede' motorrijtuig aantoonbaar niet uiterst rechts en het andere motorrijtuig wel, dan is deze botsingsituatie van toepassing.

Is niet duidelijk geworden dat één of de beide elkaar tegemoet rijdende motorrijtuigen volledig op de voor hen bestemde weghelft hebben gereden, de zogenaamde schamp- of spiegelschade, dan is botsingsituatie 6 van toepassing.

5. **Botsing tussen een rijdend en een geparkeerd motorrijtuig**

Voor parkeren is niet vereist dat het desbetreffende motorrijtuig veilig buiten het verkeer tot stilstand is gebracht. Als er sprake is van bijvoorbeeld laden en/of lossen en duidelijk is dat het laden of lossen geen enkele relatie heeft met de botsing, dan is er in de zin van de OVS wel sprake van een geparkeerd motorrijtuig.

Dit artikel is ook van toepassing als het rijdende motorrijtuig meerdere geparkeerde motorrijtuigen beschadigt. In het geval één geparkeerd motorrijtuig wordt geraakt dat daarna wordt doorgedrukt op andere geparkeerde motorrijtuigen, dan is sprake van een meervoudige botsing en is de OVS niet van toepassing.

6. **Botsing tussen twee motorrijtuigen in een situatie, die niet valt onder de artikelen 1 tot en met 5**

In dit artikel worden alle niet met name genoemde enkelvoudige botsingen geregeld. Kettingbotsingen en andere meervoudige botsingen vallen hier derhalve niet onder. Dit artikel regelt bijvoorbeeld de botsing waarbij beide motorrijtuigen een bijzondere verrichting uitvoeren. Of één van beide motorrijtuigen op het moment van de botsing al dan niet stilstaat, is voor toepassing van dit artikel niet relevant.

Bovendien is dit artikel van toepassing indien zich een situatie voordoet die wel onder één van de artikelen 1 tot en met 5 valt, maar waarbij partijen van mening verschillen over welk artikel van toepassing is.



TOELICHTING OP DE OVERIGE BEPALINGEN

7. Geen toelichting.
8. Geen toelichting.
9. Geen toelichting.
10. Geen toelichting.
11. Geen toelichting.
12. In de artikelen 1 tot en met 6 wordt de betaling van de schade geregeld. Dit artikel bepaalt vervolgens dat de verzekeraars afstand doen van verhaal jegens elkaar en op welke andere OVS-deelnemer dan ook. Vanzelfsprekend geldt dit voor de twee direct betrokken verzekeraars maar ook voor vorderingen op andere, mogelijk feitelijke veroorzaker(s) die conform de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen zijn verzekerd bij een aan de OVS deelnemende verzekeraar. Een voorbeeld hiervan is de uitritverlater waarmee niet wordt gebotst maar die wel de oorzaak is van een botsing op de weg of het motorrijtuig waarvan lading afvalt dan wel is afgevallen. Er zal ook niet worden verhaald op een verzekerde van een aan de OVS deelnemende verzekeraar.
13. Een verzekeraar kan het gedeelte van de schade, dat niet op basis van één van de botsingsituaties door een andere verzekeraar is vergoed, verhalen op een aansprakelijke derde.
14. Dit artikel voorkomt dat derden profiteren van de voordelen en de specifieke rechten van de bij de OVS aangesloten verzekeraars.
15. Geen toelichting.
16. Er zijn situaties waar de schaderegeling volgens de OVS ongunstig is vergeleken bij een afwikkeling volgens het gemene recht. Omzeilen van de OVS moet dan worden vermeden. Omzeilen zou mogelijk zijn als een verzekerde geen beroep doet op de eigen casco verzekering maar rechtstreeks vordert bij de WA-verzekeraar. Bij afwezigheid van dit artikel zou immers het beoogde doel van deze overeenkomst worden ondergraven. De OVS is een schaderegelingakkoord met als grootste voordeel het vereenvoudigde proces van schaderegeling.
17. De Geschillencommissie Schadeverzekeraars (GCS) heeft de bevoegdheid een bindend advies te geven in een geschil over de toepassing van de OVS. Tevens heeft de GCS de bevoegdheid om in haar beslissing de door partijen aangevoerde gronden aan te vullen en eventueel een ander artikel van toepassing te verklaren dan door partijen naar voren is gebracht.



Er is sprake van een geschil zodra één partij dat vindt, ook al meent de andere partij dat dit niet het geval is. Voordat het geschil wordt voorgelegd aan de GCS zijn de verzekeraars gehouden de volgende procedure te volgen:

- de schadebehandelaar van de verzekeraar of die van de gevolmachtigd agent legt het geschil voor aan de OVS-contactpersoon van de (risicodragende) verzekeraar;
- als de contactpersoon en de schadebehandelaar van een verzekeraar het met elkaar eens zijn, dan treedt de contactpersoon in overleg met de collega-contactpersoon van de andere verzekeraar;
- leidt dit overleg niet tot een oplossing dan zal de contactpersoon van de meest gereede partij (vaak de vorderende partij) het geschil schriftelijk, gemotiveerd en gedocumenteerd voorleggen aan de GCS.

De GCS doet pas een uitspraak over het geschil nadat ook de andere partij schriftelijk, gemotiveerd en gedocumenteerd het standpunt ter kennis heeft gebracht aan de GCS en beide partijen over dezelfde – voor de beoordeling relevante – stukken beschikken. Fictieve gevallen of situaties zullen niet door de GCS in behandeling worden genomen.

18. Geen toelichting



BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

Aanrakingsvlak	Het vlak dat ontstaat door twee lijnen evenwijdig aan de (denkbeeldige) wegas te trekken vanaf de uiterste punten van de achterkant van het direct voor rijdende motorrijtuig, dat betrokken is bij de botsing. Bij het bepalen van het aanrakingsvlak blijft de lading buiten beschouwing.
Achteruitrijden	Het (<i>weg</i>)rijden in achterwaartse rijrichting, ongeacht of dit naar links naar rechts of recht achteruit gebeurt.
Afslaan	Het naar links of rechts afslaan waarbij sprake is van <i>rijden</i> .
Botsen / botsing	Elke aanraking tussen twee <i>motorrijtuigen</i> al dan niet met schade tot gevolg. Dit geldt ook wanneer één of beide motorrijtuigen voor of na de botsing nog in aanraking komt met een voetganger, een fietser, een dier of enig andere zaak.
Bijzondere verrichting	De hierna limitatief opgesomde handelingen: <ul style="list-style-type: none">- <i>Wegrijden</i>;- Uit een uitrit de weg oprijden;- <i>Keren</i>;- <i>Achteruitrijden</i>;- Van <i>rijstrook</i> of rijbaan <i>wisselen</i>;- Van of naar een invoeg- of uitvoegstrook <i>rijden</i>;- Openen dan wel open laten staan van een portier, een (laad)klep of een (laad)deur;- In verboden rijrichting <i>rijden</i>.
Derde Geldigheidsgebied	Ieder ander dan een bij de OVS aangesloten <i>verzekeraar</i> . De landen die zijn aangesloten bij de groene kaart overeenkomst.
Keren	Het voor - of <i>achteruitrijden</i> om daarna het <i>rijden</i> in tegengestelde rijrichting te vervolgen, ongeacht in welke fase van de verrichting het kerende <i>motorrijtuig</i> zich bevindt.
Kettingbotsing	Een botsing van meer dan twee <i>motorrijtuigen</i> die op dezelfde <i>weg</i> achter elkaar <i>rijden</i> , waarbij elk achterop rijdend motorrijtuig in botsing komt in het aanrakingsvlak van het direct ervoor rijdend motorrijtuig.
Kruispunt	Het vlak dat ontstaat op het snijpunt van een kruising of een splitsing van <i>wegen</i> en dat wordt begrensd door de verlengde rijbaankanten.
Motorrijtuig	Een WAM-plichtig <i>motorrijtuig</i> dat voldoet aan de omschrijving in artikel 1c van de Wegenverkeerswet 1994. Aan het motorrijtuig gekoppelde zaken zoals caravans, aanhangwagens en gesleepte motorrijtuigen worden geacht één geheel te vormen met het trekkende motorrijtuig. Lading in, op, of aan het motorrijtuig wordt beschouwd als een onderdeel van het motorrijtuig. Onder motorrijtuig wordt echter niet verstaan de na een botsing losgekomen delen van een motorrijtuig zoals bijvoorbeeld spiegels, glasscherven en afvallende of afgevalen lading.
Parkeren / parkeerstand	Het stilstaan van een <i>motorrijtuig</i> op een wijze die voldoet aan de definitie van artikel 1 ac RVV 1990, waarbij het artikel beperkt wordt uitgelegd.



Rijden	Het vooruitrijden, waaronder begrepen het stilstaan als een korte onderbreking van het rijden, zoals het stoppen voor een verkeerslicht of zebrapad.
Schade	De door een verzekeraar op grond van een cascoverzekering uitgekeerde schade, met uitzondering van extra uitkeringen op grond van bijvoorbeeld nieuwwaarde-regelingen die de werkelijk geleden schade te boven gaan. Onder schade wordt ook verstaan de cascoschade door het voor of na de botsing nog in aanraking komen met een voetganger, een fiets, een dier of enig andere zaak, alsmede de cascobetaling onder een speciale verzekering van een aanhangwagen of caravan, mits de aanhangwagen of caravan is gekoppeld aan het <i>motorrijtuig</i> . Sleep- en bergingskosten worden niet beschouwd als schade.
Verzekeraar	Een verzekeraar die is toetreden tot de OVS en een motorrijtuigverzekering uitvoert ongeacht de soort en de vorm ervan. De OVS is ook van toepassing in de na-risico termijn volgens de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen (WAM).
Voorrang	Het volgens de wettelijke bepalingen bestaande recht op onbelemmerde doorgang.
Weg(en)	Een weg die voldoet aan de omschrijving in artikel 1b van de Wegenverkeerswet 1994. Hieronder worden ook verstaan de niet-openbare wegen en terreinen, inclusief de parkeergarages, met een stelsel van wegen waarop analoog aan het gemene recht de verkeersregels worden toegepast. Invoeg - en uitrijstroken maken deel uit van de weg. Een rotonde wordt beschouwd als een rechte weg met zijwegen.
Weghelft, eigen	De zijde die zich rechts van de (denkbeeldige) weg bevindt.
Wegrijden	Het uit parkeerstand optrekken of het optrekken anders dan na een korte onderbreking van het rijden, zoals het stoppen voor een verkeerslicht of zebrapad.
Wisselen, van rijstrook	De verrichting waarbij een motorrijtuig van de ene naar de andere rijstrook rijdt.