

# Letselschaderegelin van het Koninkrijk:

Mr. J. Sap \*

16



\* Lid van het Gemeenschappelijk Hof van Justitie van Aruba, Curaçao en Sint Maarten en van Bonaire, Sint Eustatius en Saba, alsmede redacteur van dit blad.

**Hoe regel je een letselschadezaak? Het is een vraag die eigenlijk niet uit een boekje valt te beantwoorden. Veeleer is sprake van een scala aan gebruiken, gewoontes, normen, cultuur, alsmede van geschreven en ongeschreven regels. Binnen het Nederlandse rechtsgebied hebben we inmiddels een fijnmazig systeem van schaderegelen ontwikkeld. Er wordt daarnaast aan kennisuitwisseling gedaan, er wordt gewerkt aan normering en het slachtoffer wordt niet per se als “tegenpartij” gezien, maar als iemand die in zijn nood hulp en ondersteuning nodig heeft. Natuurlijk zijn er scherpe kantjes en worden twisten uitgestreden, maar de grote lijn is dat het in Nederland goed is geregeld. Verzekeraars, wetenschap en advocatuur weten elkaar te vinden en tillen elkaar ook naar een hoger plan. Professionaliteit is eigenlijk vanzelfsprekend. Misschien dat we dat ook wel “normaal” vinden. Maar dat is het niet. Dit artikel handelt over de uitdagingen van het regelen van een letselschadezaak in het Caribische deel van het Koninkrijk, met de nadruk op Curaçao en Aruba. Het zijn eilanden met een sterk op Nederland gelijkend rechtssysteem, waarbij de Hoge Raad ook de hoogste rechter is,**

# g in het Caribische deel een verkenning

maar toch zijn er significante afwijkingen, die hieronder, waar nodig, worden aangestipt. Omdat ook op deze eilanden het schaderegelen niet in een boekje is vastgelegd, heb ik dit artikel kunnen schrijven door het houden van informatieve interviews met een drietal betrokkenen: een schaderegelaar, een advocaat aan slachtofferzijde en een advocaat aan verzekeraarszijde.<sup>1)</sup> Centraal staat de vraag: waar loop je tegenaan en wanneer moet je die typische Nederlandse bril afzetten? Zodoende is het een verkenning geworden met een op dit moment mogelijk incompleet beeld. Dat neem ik, en hopelijk ook de lezer, op de koop toe.

## 1. De context

Sinds het einde van “de Antillen” met de “status aparte” van Aruba op 10 oktober 2010 zijn Curaçao, Sint Maarten en Aruba zelfstandige Landen binnen het Koninkrijk der Nederlanden. De eilanden Bonaire, Sint Eustatius en Saba zijn bijzondere gemeenten van Nederland. Wetten in het Caribische gebied worden Landsverordeningen genoemd. Op veel terreinen wordt, met enige vertraging en met toepassing van lokale behoefte, de Nederlandse regelgeving gevolgd. Zo is op zowel Curaçao als Aruba een Landsverordening Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen (LAM) van kracht, die grote gelijkens vertoont met de in Nederland werkende Wet Aansprakelijkheid Motorrijtuigen. In het op deze Landsverordening gebaseerde Landsbesluit is de minimaal verzekerde som opgenomen. De laatste op de website van de Arubaanse overheid gepubliceerde versie<sup>2)</sup> gaat uit van een minimaal verzekerde som van Afl. 90.000,00 (circa € 48.000,-)<sup>3)</sup>, maar is recent opgetrokken naar Afl. 150.000,- (circa € 80.000,-)<sup>4)</sup>. De premie voor die verplichte verzekering ligt voor een kleine middenklasser (KIA Rio) op circa Afl. 700,- per jaar (zonder no-claim). Op verzoek kan een hoger bedrag verzekerd worden, maar de klant moet daar zelf om vragen. Verzekeraars bieden het niet actief aan. Het verzekerde bedrag ligt dan op (maximaal) Afl. 1 miljoen.<sup>5)</sup> Het beeld op Curaçao is hetzelfde, met dien verstande dat de verhoging van Naf. 90.000,- naar Naf. 150.000,- (nog) niet heeft plaatsgevonden. In Curaçao bieden verzekeraars zelf als minimumbedrag een verzekering aan van Naf. 150.000,-

De beperkte hoogte van het verzekerde bedrag zorgt er enerzijds voor dat bij de afwikkeling van een schade met enige regelmaat het plafond van de dekking wordt bereikt. Dat bedrag wordt, evenals in Nederland, verhoogd met rente en buitengerechtigde kosten. Maar veel schades blijven beduidend onder het verzekerde bedrag. Wel neemt het aantal “zwaardere zaken” in de loop der jaren toe. In de afgelopen jaren lag het aantal zaken dat door Cunningham Lindsey werd geregeld voor een bedrag hoger dan Afl. 20.000,- op 31, maar daarvan lagen er 19 in 2016. De hoogte van de schadebedragen neemt volgens Van Eekelen toe. In 2016 werd vijf keer het verzekerde plafond bereikt.

Het aantal auto's op de eilanden is zowel op Aruba als Curaçao behoorlijk groot: ruim 70.000. Het aantal ongevallen wordt niet centraal door verzekeraars bijgehouden, maar ligt op zowel Aruba als Curaçao op circa 13-15.000 per jaar.<sup>6)</sup> Op beide eilanden overlijden gemiddeld 10 (Aruba) tot 15 (Curaçao) personen per jaar als gevolg van een verkeersongeval.<sup>7)</sup> Een belangrijk probleem bij ongevallen is overmatig alcoholgebruik en de vaak slechte toestand waarin auto's verkeren. Hoewel daar meer over valt te zeggen, kan geconstateerd worden dat een effectieve controle ontbreekt.<sup>8)</sup> Hoewel de LAM dan wel het daarop gebaseerde Landsbesluit op beide eilanden een bepaling had voor de instelling van een Waarborgfonds, is dat Fonds er niet. De bepaling is in Curaçao nooit in werking getreden, terwijl het uit het Arubaanse Landsbesluit, behorend bij de LAM, is geschrapt. Wie dus schade oploopt als gevolg van aanrijding door een onverzekerde voertuig, mag hopen



*Schaderegelen niet in een boekje vastgelegd.*



1. Informatie is verkregen van mrs. Katinka van Eekelen, managing director van Cunningham Lindsey; Richard Pols, partner bij Braam & Pols advocaten (slachtofferzijde) en Mayesi Hammoud, partner bij het advocatenkantoor VanEpsKunnemanVanDoorne (verzekeraarszijde).
2. Landsbesluit aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen, AB 1999, GT 13.
3. 100,- Afl of AWG (de munteenheid op Aruba) is ongeveer Naf. 100,-. Die staat in een vaste wisselkoers tot de US\$. (Naf. 100,- = US\$ 56,40). De verhouding tot de Euro fluctueert en bedraagt op dit moment ongeveer Naf. 100 = € 53,40.
4. Landsbesluit van 24 februari 2016, gepubliceerd in het Afkondigingsblad Aruba 2016, nr. 12. Dit besluit is nog niet op de website van de Arubaanse overheid gezet.
5. In een procedure van een verzekeraar werd vermeld dat circa 5% van de auto's tegen een hoger bedrag dan Afl. 150.000,- is verzekerd.
6. Voor een gedetailleerd overzicht: [www.vvcur.com](http://www.vvcur.com).
7. Dat lijkt weinig, maar afgezet tegen een bevolkingsomvang van 110.000 tot 150.000 zou dat naar Nederlandse omvang (17 miljoen inwoners) neerkomen op circa 1.700 verkeersdoden per jaar. In Nederland ligt dat aantal op 621 in 2015 (bron: CBS).
8. Een oud Advocaat-Generaal in het Caribische gebied vertelde me dat hier nog sterk het adagium geldt: “als je je auto kunt vinden, kun je rijden”.



## Gebrek aan deskundigheid en moeizame communicatie.



dat de bestuurder verhaal biedt, anders staat hij met lege handen. Dat de bestuurder naast de verzekeraar wordt aangesproken, komt niet veel voor. Veelal biedt die ook geen verhaal.

Naast de vorderingen van het slachtoffer zijn er vorderingen van de ziektekostenverzekeraars: SVB op Curaçao en AZV op Aruba. Op Aruba is iedere legale ingezetene bij de AZV verzekerd terwijl op Curaçao de legale ingezetenen die niet particulier verzekerd zijn, bij de SVB zijn verzekerd. Zij vorderen (zij het niet standaard) de door hen gemaakte medische kosten. In beginsel gaan ze ook niet akkoord met een achterstelling van hun vordering ten opzichte van die van het slachtoffer. Bij de uitkering van het maximaal verzekerde bedrag betekent dit dat het slachtoffer zich een verdeling moet laten welgevalven. Op Curaçao geldt wel dat bij botsende rechten de sociale verzekeraar bereid is haar vordering ten gunste van de gelaedeerde te verminderen tot een bedrag van ca NAF. 10.000,- tot 20.000,-, afhankelijk van de omstandigheden van het geval.

De verzekeraars op de eilanden zijn wel verenigd in een Verbond, maar afspraken om te komen tot gezamenlijk beleid op het terrein van de afwikkeling van schade komen niet tot stand.<sup>9)</sup> Gezamenlijke normering is er niet en een instituut zoals het PIV is onbekend. Informatie wordt ook niet structureel uitgewisseld, zodat het kan voorkomen dat fraude lang onopgemerkt blijft. Slachtofferadvocaten hebben geen volledige praktijk aan de behandeling van letselschadezaken. Pols is één van de grotere spelers en circa 50% van zijn totale praktijk bestaat uit letselschadezaken. Het grootste deel daarvan wordt gevormd door verkeerszaken. Hammoud, die voornamelijk voor verzekeraars optreedt, schat haar werkzaamheden op dit rechtsgebied op 10%. De advocatuur is ook niet verenigd in een specialisatievereniging zoals de LSA. De kleinschaligheid en het feit dat het eilanden zijn, verhinderen een krachtenbundeling.

## 2. Gebrek aan deskundigheid en goede communicatie

Opvallend is dat alle informanten aangeven dat gebrek aan deskundigheid en, in het verlengde daarvan een moeizame communicatie, het grootste probleem is bij de regeling van een letselschadezaak. En dat geldt niet alleen aan de zijde van de slachtofferadvocatuur, maar ook aan de zijde van de verzekeraars. Veel interne behandelaars zijn ofwel niet juridisch geschoold dan wel hebben zij geen idee hoe een letselschadezaak moet worden aangepakt. Dit leidt er volgens Pols toe dat brieven soms maandenlang onbeantwoord blijven en pas actie wordt ondernomen als er een procedure dreigt en de zaak

wordt uitbesteed aan een advocaat. In dat verband is het opvallend dat dit beeld zich met name voordoet bij verzekeraars die hun letselschadezaken niet uitbesteden aan een externe schaderegelaar, zoals Cunningham Lindsey of Dekra. Ook Hammoud en Van Eekelen geven aan dat in de ontwikkeling van kennis aan de zijde van verzekeraars een slag moet worden gemaakt. Anderzijds ervaren zij ook een kennisgebrek aan de zijde van de belangenbehartiging als een groot obstakel voor het bereiken van een regeling. Er worden soms onhoudbare vorderingen ingediend, die niet op een juridische basis zijn gestoeld en met enige regelmaat wordt de “zieligheidskaart” getrokken.

Het blijkt niet gemakkelijk om aan deskundigheidsbevordering te doen. Advocaten kiezen zelf hoe zij hun opleidingsbehoefte invullen en het aanbod van cursussen en opleidingen op het terrein van letselschades is op de eilanden vrijwel afwezig. Daarvoor moet men uitwijken naar Nederland. Dat heeft niet iedereen ervoor over omdat, zoals al is opgemerkt, dit rechtsterrein geen volledige praktijk vult. Daarbij komt dat in eerste aanleg de rechters een actieve rol spelen en partijen in een procedure soms op slechtouwen nemen. Het gebrek aan kennis wordt zodoende deels gecompenseerd (maar daardoor misschien ook in standgehouden).

Het gebrek aan deskundigheid vertaalt zich ook in een soms starre opstelling door verzekeraars. Een onredelijke claim wordt gezien als een poging een verzekeraar op te lichten, maar een meer redelijke claim wordt ook niet altijd op de juiste juridische merites beoordeeld. Van Eekelen ervaart dat zij veel massagewerk moet doen bij opdrachtgevers om een juridisch houdbaar standpunt in te nemen.

Het blijkt moeilijk om dit proces te doorbreken. Oriëntatie op ontwikkelingen in Nederland is niet vanzelfsprekend en het gebrek aan een netwerk van betrokkenen op dit terrein verhindert een professionele uitwisseling van gezichtspunten. Door medewerkers van verzekeraars kan de opleiding Assurantiën B worden gevolgd, maar voor het overige blijkt het moeilijk om mensen te motiveren voor verdere scholing en het opleidingsaanbod is uiterst beperkt. Toch ervaren de informanten dat de schaderegeling veel gemakkelijker verloopt als beide partijen voldoende deskundigheid in huis hebben. De noodzaak daartoe wordt gevoeld, maar effectieve stappen worden niet gezet. Dit heeft Pols er inmiddels toe gebracht om sneller naar het middel van een procedure te grijpen, in de hoop dat daardoor bij verzekeraars de noodzaak van kennisvergroting en versterking van effectieve communicatie wordt ervaren. Bovendien lijkt, met het oog op lange reactietermijnen in de correspondentie, een procedure niet per se langduriger te zijn dan buitengerechtelijke onderhandelingen.

9. Wel bestaat sinds 27 november 2014 een geschillenregeling, die tot stand is gekomen tussen de Curaçao en Bonaire Insurance Association (CBIA) en de Fundashon pa Konsumidó (FpK). In deze regeling is een klachtprocedure opgenomen ten behoeve van de consument.

### 3. De Nederlandse bril

Schaderegelen in het Caribische gebied met een Nederlandse invalshoek is een moeilijke kwestie. Markant onderscheid tussen Nederland en de Landen in het Caribische deel van het Koninkrijk is de meer informele economie, de noodzaak om zelfredzaam te zijn en de relatief lage arbeidskosten. Een bonnetje of ander schriftelijk bewijs is niet altijd gemakkelijk voorhanden, zodat de schade veel sneller moet worden geschat dan dat die daadwerkelijk kan worden berekend.

De normering die bij de Letselschaderaad in de loop der jaren is ontstaan wordt niet toegepast. Pols heeft een aantal Richtlijnen (o.a. huishoudelijke hulp en overlijdensschade) “vertaald” naar normen die op Curaçao bruikbaar zijn. De kosten van een huishoudelijke hulp liggen beduidend onder die in Nederland: Naf. 10,- tot Naf. 15,- per uur of Naf. 50,- voor een dagdeel (Circa € 25,-). Voor wie het enigszins kan betalen is een huishoudelijke hulp ook gebruikelijk. Het treffen van voorzieningen op dat terrein vergt dan ook minder kosten. Om die vast te stellen wordt, toch meer “uit de losse pols” een inschatting van de behoefte gemaakt. Een berekening met behulp van het Githa-systeem, zoals in Nederland wel gebruikelijk is, gebeurt niet.

Ten aanzien van de begroting van smartengeld is lang uitgegaan van de stelling 1 Naf. (Afl.) = 1 Euro. Dat wil zoveel zeggen dat de schadebedragen ongeveer gehalveerd worden, indien de Nederlandse maatstaven worden gehanteerd. Dit wordt dan gedaan met een beroep op de lagere levensstandaard in de Landen. Maar dit is een betrekkelijke aanname, nu de kosten van levensonderhoud hoog zijn (alles moet worden geïmporteerd; energie en water zijn duur). Er lijkt daarnaast een neiging te zijn om meer naar ontwikkelingen in Nederland te kijken.<sup>10)</sup> De Smartengeldgids wordt gebruikt als oriëntatie, maar er wordt ook naar eerdere zaken gekeken uit de eigen praktijk.

Hammoud en Van Eekelen ervaren de discussies met Nederlandse advocaten en belangenbehartigers als moeizaam. Los van de problematiek van de beperkte dekking van de LAM-verzekering, vindt men het één op één overzetten van Nederlandse normen niet passend in de situatie op de eilanden. Mogelijk is dit ook een rem op de ontwikkeling van normering – zij het dat die er vermoedelijk informeel wel is. Een bedrag van Naf (Afl.) 25,- voor liggeld in een ziekenhuis zonder bonnetjes wordt breed geaccepteerd. Bij zelfwerkzaamheid wordt volgens Van Eekelen ervan uitgegaan dat het vrij gebruikelijk is om iemand in te schakelen voor klusjes, ook zonder ongeval. Ook dat houdt verband met de al eerder signaleerde lagere kosten van arbeid. Normen zoals die in Nederland zijn ontwikkeld zijn dan ook moeilijk toe te passen. Bij korte periodes van

compensatie wegens verlies aan zelfwerkzaamheid wordt “niet moeilijk” gedaan, maar bij langere looptijden vindt een schatting plaats op basis van hetgeen op de eilanden gebruikelijk is, te weten het sowieso regelmatig inzetten van derden bij klussen.

Een ander significant verschil is de instelling van partijen. In Nederland wordt onderhandeld tot je een ons weegt, maar hier, in de woorden van Hammoud, heeft men een “meer litigieuze instelling”. Er wordt sneller naar een procedure gegrepen. De hierboven signaleerde opstelling van Pols lijkt daarbij aan te sluiten. Hier staat echter tegenover dat de geringere claimbereidheid op Aruba en Curaçao tot minder zaken leidt, en Van Eekelen benadrukt daarnaast dat in zaken waarin geen belangenbehartiger optreedt, het vaak mogelijk is om een voor beide partijen tot tevredenheid stemmende afwikkeling te bereiken. Dat is in haar praktijk ook het overheersende beeld.

### 4. Problematiek van deskundigen

Het inschakelen van deskundigen is een moeilijkheid apart. Allereerst is het lastig om deskundigen te vinden die voor beide partijen acceptabel zijn en daarbij komt dat het aantal deskundigen betrekkelijk klein is. Er is slechts een enkele verzekeringsgeneeskundige en arbeidsdeskundige en als die al eens voor één van partijen iets over een zaak heeft gezegd, is het lastig om een ander te vinden. Soms wordt uitgeweken naar Suriname of Nederland, maar de daaraan verbonden kosten zijn hoog. Het inschakelen van een medisch specialist lijkt eerder uitzondering dan regel te zijn. Van Eekelen vraagt standaard een medisch advies en verwacht van haar wederpartij dat die daar gemotiveerd en onderbouwd op ingaat. Vaak gebeurt dat niet en wordt dat advies bij een schaderegeling als uitgangspunt gebruikt.

Pols beschrijft dat hij een werkwijze heeft die goed werkt en in zekere zin een voorbeeld zou kunnen zijn voor de Nederlandse praktijk. Zelf werkt hij met een medisch adviseur uit Nederland en die komt periodiek naar Curaçao. Gedurende die tijd wordt een ontmoeting gepland met de medisch adviseur(s) van de verzekeraar en die zien dan gezamenlijk het slachtoffer. Op basis van die bevindingen wordt de zaak verder vormgegeven.

Qua vraagstelling stelt Pols dat hij bij verkeerszaken de IWMD-vraagstelling hanteert. Te betwijfelen is of dat al breed gedragen wordt, want in verschillende procedures komen andere vraagstellingen voor die meer op de sociaalverzekeringsrechtelijke leest zijn geschoeid of gebaseerd lijken op toepassing van polisvoorwaarden.

“ . . . . . ”

*Lastig om deskundigen in te schakelen.*

. . . . . ”

10. Zie o.a. GEA Aruba 5 oktober 2016 (ECLI:NL:OGEEA:2016:664) en GEA Curaçao, 19 december 2016 (ECLI:NL:OGEEA:2016:132)



## Resultaatsafhankelijke tariefafspraken toestaan op Curaçao en Aruba.



## 5. Positie van de advocatuur

Bij het Hof heeft de advocatuur ten aanzien van de professionele bijstand een procesmonopolie. Andere beroepsmatige gemachtigden worden in civiele zaken niet toegelaten (niet ter zake doende uitzonderingen daargelaten). Ongeacht het belang van de zaak mag een rechtzoekende zelf in rechte optreden, vergelijkbaar met de Nederlandse kantonpraktijk. Voor minvermogens bestaat een systeem van kosteloze rechtshulp, maar het traject om daarvoor in aanmerking te komen is moeizaam en voor de advocatuur is deze bijstand volstrekt oninteressant. Een volledige procedure die soms wel jaren kan duren levert zo'n Naf. 600,- tot 900,- op.<sup>11)</sup> Pols wil op die basis geen letselschadezaken doen en brengt zijn uurtarief aan zijn cliënten in rekening. In schrijnende gevallen biedt hij ondersteuning via een eigen fonds, in andere gevallen zoeken cliënten hulp bij familieleden of derden.

Volgens Van Eekelen en Hammoud ligt het uurtarief van de advocatuur op gemiddeld Naf. 400,- tot 450,- dat op basis van de dubbele redelijkheidstoets ook wordt vergoed. Maar alle betrokkenen spreken over een zeer kritische houding van verzekeraars ten aanzien van deze kosten. Er bestaat grote weerstand om te betalen aan een advocaat die geen deskundigheid in huis heeft.

Daarnaast komen in de relatie tussen advocaat en cliënt afspraken voor die in Nederland discutabel zijn. De Gedragsregels voor zowel de Orde van Advocaten in Curaçao als in Aruba staan het toe om resultaatsafhankelijke tariefafspraken te maken, die zowel een no-cure-no-pay systeem omvat als het quota-pars-litis (evenredig deel van het geheel).<sup>12)</sup> Deze afspraken die in de Verenigde Staten meer gebruikelijk zijn, worden in de Landen breed toegepast. Percentages van circa 33 tot 40% van de totale opbrengst zijn niet ongebruikelijk.

Op verzoek van een advocaat wordt door een verzekeraar eigenlijk altijd betaald aan de advocaat via diens derdengeldenrekening. Rechtstreekse betaling aan de cliënt vindt doorgaans niet plaats. Het lijkt erop dat de relatie advocaat-client iets is dat een verzekeraar niet interesseert, ook niet bij het doen van een schade-uitkering aan die cliënt.

Maar ook hier (misschien zoals overal) bestaan uitwassen. Alle informanten spreken over gevallen van het in rekening brengen van een tarief waar tegenover een slechte prestatie staat (maar die door de cliënt nauwelijks kan worden gecontroleerd) en over dubieuze cessieconstructies, waarbij een cliënt een vordering aan zijn advocaat overdraagt en soms na afloop contact opneemt met de verzekeraar om te informeren naar de toegezegde schade-uitkering. In evidente gevallen grijpen de Raden van Toezicht in, maar die zijn afhankelijk van een klacht en die blijft

vaak uit. Misschien dat verzekeraars dus juist wel een taak hebben om de schade-afwikkeling zuiver te houden.

Naast de advocatuur is er een enkel letselschadebureau, maar te betwijfelen valt of die branche hier ooit de omvang krijgt die zij in Nederland heeft, nu het procesmonopolie bij de advocatuur ligt en men sneller geneigd is te procederen en de financiële afspraken in beginsel vrijer zijn dan in Nederland.

## 6. Afsluiting

Bij het geven van dit overzicht van een bestaande praktijk is veel beschreven en misschien te weinig geanalyseerd. De grote lijn is dat bij de letselschaderegeling kennis van de lokale omstandigheden, de mogelijkheden en de onmogelijkheden onontbeerlijk is. Het Caribische deel van het Koninkrijk ontwikkelt zich op een eigen manier en dat geldt ook voor de letselschaderegeling. Dat wil niet zeggen dat er niet van elkaar geleerd kan worden. De angst die in Nederland bestaat om een letselschade te regelen zonder dat een batterij aan deskundigen is ingeschakeld, bestaat hier niet. Het zou interessant zijn om na te gaan of dat tot significant andere uitkomsten leidt. Anderzijds moet geconstateerd worden dat de professionalisering van dit rechtsgebied eigenlijk nog in de kinderschoenen staat. Bijzonder is dat dat aan zowel de kant van de advocatuur als aan de zijde van de verzekeraars geldt. Die slag zou toch het snelst zijn te maken. In dit opzicht zou een nauwere samenwerking met Nederland een meerwaarde kunnen zijn. Bij een toenemende claimbewustheid is die noodzaak groter dan ooit. Dus: wordt vervolgd?

11. Op dit moment wordt op overheidsniveau onderhandeld over een hogere vergoeding, maar ook die blijft zeer bescheiden.  
12. Regel 13 van de Gedragsregels Advocatuur Curaçao en Regel 25 Gedragsregels Advocatuur Aruba. De regeling in Curaçao bevat nog de bepaling dat een quota-pars-litis afspraak "alle omstandigheden in aanmerking genomen, inbegrepen het risico en de onzekerheid ten aanzien van het salaris, redelijk [moet] zijn". In Aruba ontbreekt die toevoeging.