

APPENDIX 2020

ZWARTBOEK

WAAR VERKEERSSLACHTOFFERS NA HET ONGEVAL MEE GECONFRONTEERD WORDEN

APPENDIX 2020

ZWARTBOEK

—“HET IS DE PLICHT VAN
ELKE BURGER DE
AUTORITEITEN KRITISCHE
VRAGEN TE STELLEN”

Prof. Dr. Albert Einstein

Voorwoord

Zwartboek

Voor u ligt het Appendix nummer 5 over het jaar 2020. Dit jaarlijkse document, van het Zwartboek, die door ons is aangeboden aan de Tweede Kamer der Staten Generaal op 8 december 2015. Het Zwartboek met de Appendices groeien inmiddels uit tot een “levend” document, waar de ontwikkelingen van de afgelopen jaren in zijn vastgelegd. De vele “zwarte” gebeurtenissen op de Nederlandse wegen worden niet alleen beschreven, maar ook voorzien van goed onderbouwde aanbevelingen, om met elkaar te komen tot een veiliger Nederland op de weg. Verkeersveiligheid is immers een verantwoordelijkheid van, voor en door iedereen.

Als belangenbehartiger verkeersslachtoffers roepen wij op de meest kwetsbare verkeersdeelnemers beter te beschermen en de hardleerse overtredders steviger aan te pakken. De verkeersveiligheidscoalitie, waar de VVS deel van uitmaakt, heeft het verkeersveiligheidsmanifest 2.0 gepresenteerd. De belanghebbende organisaties zullen zich de komende jaren inzetten de doelen voor meer veiligheid op de weg te bereiken. Echter wij kunnen, door de balans op te maken, vaststellen dat de vele ontwikkelingen in het verkeer, samen met de sterk achterblijvende handhaving op de Nederlandse wegen, vraagt om een eigentijdse aanpak bovenop de huidige activiteiten. Wij denken hier aan de -direct beschikbare- mogelijkheden van technische ondersteuning in onze voertuigen.

Daarnaast vraagt de letselschadeafwikkeling voor de getroffene(n) in het verkeer onze aandacht. Na het leed aan slachtoffers en/of nabestaanden, moet het een vanzelfsprekendheid zijn, op een humane en rechtvaardige afwikkeling te kunnen vertrouwen. Helaas wordt dat in een te groot percentage na verkeersongevallen niet waargemaakt..

Namens de Vereniging Verkeersslachtoffers

Nelly Vollebregt-Vijverberg
Voorzitter Vereniging Verkeersslachtoffers
januari 2021

Inhoudsopgave

Zwartboek Appendix 2020

05	Voorwoord
09	Samenvatting en conclusies
13	Samenleving
15	Politiek
23	Wetgeving
25	EU-beleid
27	Verkeersveiligheid en Klimaat
31	Verzekeringen
35	Politie en andere Hulpdiensten
39	Civilrecht
41	Veiligheidsmaatregelen
43	Technologie
49	Conclusies
53	Aanhangsels
83	Persoonlijke ervaringen



Samenvatting en conclusies

Er is nog steeds veel te doen voordat wij onszelf op kunnen heffen

Het jaar 2020 was op veel punten anders dan voorgaande jaren, maar niet noodzakelijkerwijze beter. De samenleving heeft nog steeds geen oog voor de ellendige positie van verkeersslachtoffers en evenmin voor de onvoorstelbare gevolgen van de verkeersonveiligheid voor slachtoffers en de samenleving zelf. Hierdoor is op dit gebied geen voortuitgang geboekt, ondanks het feit dat de drukte op de Nederlandse wegen minder was door de beperkingen ten gevolge van de Covid-19 pandemie. Een belangrijke reden is het volstrekte gebrek aan serieuze actie van de overheid, die weigert om maatregelen te nemen om de verkeersonveiligheid te verminderen, waardoor het decennium 2010 -2020 als een verloren decennium moet worden beschouwd. Het aantal dodelijke slachtoffers is niet afgenomen, het aantal zwaargewonden is toegenomen, evenals de schade. De beloften van de overheid uit 2008 zijn dus gebakken lucht gebleken en er is niets dat erop duidt dat er nu wel een effectief beleid gevoerd gaat worden. Liever wendt men zich tot methoden, die beter als volksverlakkerij kunnen worden aangemerkt, om het niet nakomen van eerdere beloften te verdonkeremanen. Maar met schijnvertoningen en lippendienst wordt de verkeersonveiligheid niet verminderd, wel illustreert het de onwil van de politiek ten voeten uit. Wij pleiten daarentegen voor het op zo kort mogelijke termijn invoeren van een groot aantal maatregelen, niet EU-gebonden, om de situatie op de wegen sterk te verbeteren. Deze zijn opgesomd in het hoofdstuk *'Politiek'* en zouden snel ingevoerd kunnen worden, daarmee ook het signaal aan de samenleving gevend dat zij op dit gebied doortastend op gaat treden. De cijfers over het afgelopen decennium geven daar alle reden toe, helaas. Daarnaast zou Nederland binnen de EU het saboteren van technologie voor de verkeersveiligheid aan de kaak moeten stellen, daarbij nadrukkelijk wijzend op de grote aantallen slachtoffers en schade (ca. 500 MILJARD Euro jaarlijks in de EU) die het wegverkeer aanricht. Dit zou domweg volstrekt onacceptabel moeten zijn, maar ook het milieu en het klimaat zouden gebaat zijn bij minder verkeersonveiligheid.

De wettelijke positie van slachtoffers is en blijft nog steeds uitermate beroerd en wij hebben geen enkele actie kunnen bespeuren om hier principieel verbetering in te brengen. Het enige lichtpunt in dezen is de beroering, die is ontstaan na het uitbrengen van het rapport van de Universiteit Utrecht over langlopende letselschadezaken. Vanuit meerdere hoeken klinkt nu toch een roep om hieraan paal en perk te stellen door bijv. het verplichten van de Gedragscode Letselschade en van invoeren van termijnen, met daaraan gekoppeld sancties. Ook het stroomlijnen van de procedures is genoemd. Maar vooralsnog zijn dit slechts plannen en is er nog geen wetgeving ontworpen. Verzekeringsmaatschappijen zouden echter een geheel andere benadering van slachtoffers moeten hanteren en er bij de overheid op moeten aandringen om de verkeersonveiligheid terug te dringen, want minder onveiligheid is automatisch minder slachtoffers en minder schade. Voorkomen is nog steeds beter dan genezen! Daarnaast zouden zij hun verhouding tot slachtoffers sterk kunnen verbeteren door meer empathie te tonen en het slachtoffer centraal te stellen en hen niet alleen maar

als een kostenpost te beschouwen. Zolang de houding van de verzekeraars in dezen blijft zoals deze is, zal de problematiek ermee ook blijven bestaan. Het is slachtoffers moeilijk kwalijk te nemen dat zij zich ergeren aan de handelwijze van de verzekeraars en er een vijandige sfeer ontstaat. Slachtoffers zijn ongevraagd in een uitermate ellendige positie verzeild geraakt en dat gegeven wordt volstrekt onvoldoende in rekening gebracht door de verzekeraars. Anders zouden er geen voorbeelden zijn van letselschadezaken die meer dan twee jaar aanslepen. Alleen door het wettelijk verplichten van de Gedragscode Behandeling Letselschades, het afdwingen van termijnen middels sancties en het maximeren van de afwikkelingstermijn kan hier verbetering in worden gebracht. De houding van verzekeraars tegenover slachtoffers moet hoognodig veranderen ten faveure van het slachtoffer.

Het civielrecht is, helaas, voor veel slachtoffers nodig om in aanmerking te komen voor schadevergoeding voor wat hen is aangedaan. De procedures zijn echter veel te lang en, door de slachtoffer-vijandige wetgeving, vaak in het nadeel van het slachtoffer. Ook bij deze problematiek dient de wettelijke positie van het slachtoffer sterk verbeterd te worden en veel meer in balans worden gebracht met die van de veroorzaker. Zo zou het tussentijds aanpassen van de 'lezing' van de aanrijding door de veroorzaker niet mogelijk moeten zijn zonder vergaande consequenties. Liegen dient te worden afgestraft en niet beloond. Daarnaast zou de bewijsvoering door slachtoffers langs technisch / wetenschappelijke lijnen de norm moeten worden en niet alleen middels getuigenverklaringen.

Het verminderen van de verkeersonveiligheid vergt zowel het verlagen van het aantal aanrijdingen als het verlagen van de *ernst* van de gevolgen. Het eerste kan worden bereikt door strikte handhaving van de verkeersregels (ook middels beschikbare technologie), wat door lagere snelheden bij de aanrijding doorwerkt in het tweede punt. Maar het tweede punt is ook erg gediend bij 'passieve' veiligheidsmaatregelen. Bij motorvoertuigen is daar al decennia sprake van, maar voor kwetsbare verkeersdeelnemers is nog veel verbetering mogelijk om de gevolgen voor de individuele slachtoffers en de kosten voor de samenleving te verlagen.

Het aantal verschillende voertuigcategorieën is inmiddels veel te groot, wat door de beperkte ruimte op de weg tot conflicten leidt. Op het fietspad zijn dit bijv. de 'gewone' fiets, de elektrische fiets en de snorscooter. Nieuwe categorieën zouden niet toegelaten moeten worden, de ruimte op de weg daarvoor is gewoonlijk niet beschikbaar. Sommige categorieën kunnen beter worden uitgefaseerd, voor andere dienen strengere beperkingen en veiligheidsvoorzieningen te worden afgekondigd, zoals begrenzing op 20 km/h voor elektrische fietsen. De sterke toename van het, ook elektrische, fietsverkeer, o.a. voor woon-werk verkeer om het openbaar vervoer te vermijden in verband met Covid-19, zal leiden tot hogere aantallen slachtoffers onder fietsers. Het is daarom noodzakelijk de veiligheidsmaatregelen voor fietsers te intensiveren, waarbij als eerste gedacht kan worden aan de fietshelm. Hoewel de fietsersbond, om voor ons onbegrijpelijke redenen, fel tegen de verplichte fietshelm is, zijn de gevolgen voor

de individuele slachtoffers van hersenletsel dusdanig dat deze verplichting ingevoerd zou dienen te worden. Ook dient hierbij in ogenschouw te worden genomen dat de maatschappelijke kosten van blijvend hersenletsel uitermate hoog zijn.

Het strafrecht is aangescherpt om de sabotage van de wetgeving op dit gebied door de Hoge Raad te compenseren. Afgewacht moet worden of dit tot strengere straffen zal leiden met -hopelijk- meer preventieve werking. Gebleken is wel dat door het gebrek aan een recidive regeling het alleen bekeuren voor het veelvuldig overtreden van de verkeersregels onvoldoende 'bijt' en mede daardoor het gedrag op de weg steeds verder verloedert. Wij zullen echter de ontwikkelingen hierover nauwgezet volgen en deze in komende Appendices rapporteren. Het beperken tot boetes werkt onvoldoende, een recidive regeling is nodig, waarbij de sancties steeds zwaarder worden, wat ons betreft tot op het invorderen van het rijbewijs en vrijheidsstraffen aan toe. Ook zou de 'bekeuringsgeschiedenis' mee moeten wegen bij de strafmaat na het veroorzaken van een aanrijding, waarbij doden of gewonden te betreuren zijn.

De Politie krijgt te weinig mogelijkheden om haar handhavingstaak naar behoren uit te voeren. Door de extra werkzaamheden i.v.m. het handhaven van de Covid-19 maatregelen is dit nog verder onder druk komen te staan. Wij begrijpen dat de Politie (te) weinig ruimte voor deze taak heeft, maar we begrijpen niet dat de Politie geen extra ruimte (in menskracht en budget) krijgt toegewezen gezien de ernstige gevolgen van de verkeersonveiligheid voor slachtoffers, de samenleving en de hoge kosten. Een betere handhaving zou zich snel terugbetalen door de vermindering van de schadelast en zou ook bewerkstelligen dat Nederland niet langer daalt bij internationale vergelijkingen. Tenslotte heeft de overheid als taak om de burger een veilige leefomgeving te bieden, maar zij laat veel mogelijkheden, zowel wat betreft wettelijke als technische, om de verkeersonveiligheid te verminderen, onbenut. Een effectief beleid tegen overtredingen van de wegenverkeerswet zou zowel een significante daling van het aantal en de ernst van aanrijdingen teweegbrengen als een goede zaak zijn om de uitstoot van vervuilende stoffen (CO₂, NO_x en fijnstof) te verminderen.

De EU blijft het invoeren van technische voertuigeisen om de verkeersonveiligheid te verminderen, blokkeren en er kunnen dus grote vraagtekens gezet worden bij haar woorden. Vooralsnog laat zij de korte-termijn belangen van de automobiellindustrie prevaleren boven het leven en welzijn van haar burgers. Het toelaten van voertuigen die meer dan 300 km/h (!) kunnen rijden is volslagen waanzin. Zo is de invoering van de Informerende SnelheidsAssistent (ISA) weer uitgesteld, nu tot 1/1/2024. Naar het zich laat aanzien betreft het dan alleen nog de versie die met een simpele handeling is uit te schakelen. Volstrekt nutteloos tegen verkeershufters, maar Duitsland weigert al jaren in te stemmen met maatregelen die de automobiellindustrie meer aan banden wil leggen wat betreft veiligheid voor andere weggebruikers en de uitstoot van schadelijke stoffen. Het ambitieuze doel van de EU om in 2030 de CO₂ uitstoot met 55% terug te brengen zal een bijdrage van alle sectoren van de economie vereisen, ook het wegverkeer. De weigering om de ISA in te voeren staat dus haaks op zowel het beleid

om het verkeer minder onveilig te maken als de vervuiling terug te dringen en is dan ook volstrekt onbegrijpelijk. Voorts is essentieel bij het verminderen van de uitstoot om naar het totale energieverbruik te kijken. Dan blijkt ook dat elektrische voertuigen verre van ‘groen’ zijn en wel degelijk direct en indirect bijdragen aan de uitstoot van CO₂ en, niet te vergeten, fijnstof. Met het huidige Nederlandse- en EU-beleid zal de grootschalige promotie van elektrische voertuigen veel minder effect hebben op de vermindering van de CO₂ uitstoot dan velen denken en het zal een aantal infrastructu-
rele problemen opleveren, die niet op korte termijn oplosbaar zijn. Hybride auto’s zijn waarschijnlijk een effectiever en gemakkelijker te realiseren alternatief.

Er zijn, vanuit de automobielandustrie, een aantal ontwikkelingen gaande, gewoonlijk aangeduid als ‘Advance Driver Assistance Systems’, die weliswaar bedoeld zijn om de veiligheid te verhogen, maar eenvoudig in hun tegendeel kunnen verkeren omdat niet gekeken wordt naar de samenhang en samenwerking met de bestuurder. Hierdoor ontstaan een aantal problemen en nieuwe risico’s, die vooraf te weinig in ogenschouw worden genomen. Ook is e.e.a. volstrekt ongecoördineerd en is er een Babylonische spraakverwarring over afkortingen en functionaliteit, want iedere fabrikant is bezig zijn eigen wiel uit te vinden om een extra verkoopargument in handen te krijgen tegenover de concurrentie. Het is absoluut noodzakelijk dat de sturing vanuit de regu-
lerende instanties gaat gebeuren en dat het totale beeld bij de implementatie gezien wordt. Daar komt bij dat veel van dit soort systemen ‘live updates’ krijgen, waardoor de functionaliteit verandert en de bestuurder verrast wordt door een onverwachte wijziging van het gedrag van het voertuig. Daarenboven ontstaat zo het risico van hacken met wellicht rampzalige gevolgen. De bovenstaande problemen komen sterk tot uiting bij de ‘zelfrijdende’ auto, waardoor deze voorlopig een illusie blijft. Want het schrijven van real-time, interrupt driven software is uitermate lastig en niet bug-vrij te krijgen door het schier oneindige aantal verschillende situaties, die in het verkeer kunnen optreden, zeker in de bebouwde omgeving. Maar omdat de ‘zelfrijdende’ auto het 5G netwerk nodig heeft om goed te functioneren is het risico van hacken dusdanig groot dat dit eigenlijk prohibitief zou dienen te zijn. Het risico van grote aantallen ‘op hol’ geslagen voertuigen is te groot om te kunnen accepteren.

Samenleving

Slachting op de weg mag maar door blijven gaan

Samenleving ziet slachtoffers nog steeds niet staan, politiek en EU doen veel te weinig om probleem aan te pakken.

De samenleving ziet verkeersslachtoffers nog steeds niet staan. Als je er goed over nadenkt is het eigenlijk onbestaanbaar dat ca. 700 dodelijke en 22 000 ziekenhuisge-
wonden, jaarlijks (!), naast 16 miljard Euro schade geaccepteerd wordt als ware het een onvermijdelijk natuurverschijnsel. Al jaren is het wegverkeer veruit de onveiligste wijze van transport, maar er is nog steeds geen luide roep om er nu eindelijk eens hard aan te gaan werken om paal en perk te stellen aan de menselijke ellende die het wegverkeer veroorzaakt. De politiek roept wel dat ‘ieder slachtoffer er een teveel is’ en dat verkeersveiligheid ‘keihard aangepakt wordt en topprioriteit is’, maar dat is niet meer dan een mengeling van ‘window dressing’ en volksverlakkerij, de cijfers laten nl. precies het tegenovergestelde zien (zie ook het hoofdstuk ‘*Politiek*’). Maar de politiek wordt niet door de samenleving gewezen op haar beleid en het gebrek aan verbe-
tering, die ons keer op keer beloofd wordt. Ook de laksheid van de EU op dit gebied wordt schouderophalend geaccepteerd. De ‘Valletta declaration’ is een mengelmoes van lippendienst, loze beloften en gebakken lucht (zie ook het hoofdstuk ‘*EU-beleid*’).

Mogelijkheden om verkeer veiliger te maken bij de vleet, maar onwil blokkeert dit. Toelaten van voertuigen die met extreme snelheden kunnen rijden is waanzin die grenst aan uitlokking.

Het wrange is dat de verkeersonveiligheid sterk teruggedrongen kan worden, maar dat *onwil* bij de samenleving en de politiek dit tegenhoudt. Ook in deze Appendix staat weer een waslijst van maatregelen, zowel op landelijk- als EU-niveau, die de dagelijk-
se ramp op de wegen sterk zouden verminderen, zie het hoofdstuk ‘*Politiek*’. Maar die niet genomen worden. Het is dus niet omdat het niet kan, het is omdat men het niet wil. De reden voor deze onwil is ons al jaren een groot raadsel, hoewel de lobby van de automobielandustrie binnen de EU haar uiterste best doet om alle maatregelen die zij beschouwt als een inperking van haar ‘vrijheid’ om naar eigen inzicht voertuigen op de markt te brengen, tegen te houden. Het resultaat is dat er voertuigen op de Nederlandse wegen zijn toegelaten die meer dan 300 km/h kunnen rijden. Ook vanuit milieuoogpunt is dit je reinste waanzin, maar criminelen zijn er erg blij mee. **(N.B.** Hoewel op het moment van schrijven details nog niet bekend zijn heeft er in de nacht van 23 op 24 december 2020 een spraakmakende aanrijding plaatsgevonden op de A2 bij Utrecht, die er alle schijn van heeft veroorzaakt te zijn door crimineel gebruik van een snelle Audi. Voor zover nu bekend heeft een Audi, met daarin drie twintigers, met extreem hoge snelheid de auto van een jonge vrouw (20 jaar) van achteren aan-
gereden. Deze vrouw is daarbij helaas om het leven gekomen. Na de aanrijding zijn de drie inzittenden van de Audi gevluht en in de Audi zijn enige vaten aangetroffen met in een ervan benzine. Dit soort attributen worden vaak bij ‘plofkraken’ gebruikt, evenals snelle Audi’s. Reden waarom deze criminele bendes in de volksmond als ‘Audi-bendes’ worden aangeduid. Hoewel het bovenstaande geen bewijs in de juridi-
sche zin des woords is, maakt alle beschikbare informatie wel duidelijk dat er sowieso sprake is van crimineel weggedrag, dat vaker vertoond wordt door ‘Audi-bendes’ en dat mogelijk wordt gemaakt door de beschikbaarheid van dit soort voertuigen. De winsten zijn voor de automobiefabrikanten, de kosten voor de slachtoffers en de samenleving.)

Overheid moet burgers veilige leefomgeving bieden, maar doet dat veel te weinig en beloftes worden niet nagekomen. Nederland daalt sterk op de lijst van verkeersveiligheid in de EU.

Nederland kan zelf allerlei maatregelen nemen omdat het nationale bevoegdheden betreft.

Wettelijke positie slachtoffers is nog steeds even beroerd.

Het wordt hoog tijd dat de samenleving de Nederlandse overheid wijst op haar *verplichting* een veilige leefomgeving te bieden voor haar burgers. Gezien de verkeersonveiligheid en de ontwikkelingen op dit gebied is daar geen sprake van en hierin dient op zo kort mogelijke termijn verbetering te komen. De beloftes van 2008 zijn op geen stukken na gehaald, de cijfers van 2020 zijn, ondanks de verminderde verkeersintensiteit t.g.v. de Covid-19 beperkingen, waarschijnlijk even slecht als van voorgaande jaren. Ook internationaal is dit merkbaar: Nederland daalt op de lijst van EU-landen wat betreft de verkeersveiligheid. Ook hieruit blijkt duidelijk de *onwil* om de verkeersonveiligheid terug te dringen. We moeten ons, als samenleving, diep schamen dat we de slachting, voor een belangrijk deel onnodig, op de wegen maar door laten gaan omdat ons de wil ontbreekt om hier wat aan te doen. Iets dat gemakkelijk zou kunnen, maar klaarblijkelijk vinden we het eraan gekoppelde menselijk leed onvoldoende ernstig om de onwil opzij te schuiven. Totdat het je zelf overkomt.....

Wij roepen de politiek dan ook op om onze suggesties, die door Nederland zelf genomen kunnen worden en waarbij men zich niet achter ‘Brussel’ kan verschuilen, zo snel mogelijk in effectieve maatregelen om te zetten en zich er binnen de EU sterk voor te maken dat het leven en welzijn van de burgers prioriteit dient te krijgen boven de korte-termijn belangen van de automobieliindustrie. Als ‘bonus’ kan daarmee ook de uitstoot van vervuilende stoffen worden verlaagd, wat helpt om de ambitieuze doelstellingen op dit gebied van de EU te realiseren. Dit zullen wij nader uitwerken in het hoofdstuk *‘Verkeersveiligheid en Klimaat’*.

Wederom willen wij voor het voetlicht brengen dat de wettelijke positie van slachtoffers uitermate beroerd is, reden waarom wij al jaren roepen om een sterke verbetering hiervan. Tot op heden zijn zowel politiek als samenleving volslagen doof gebleven voor onze hartenkreet, hetwelk de eerste zin van dit hoofdstuk ten voeten uit onderbouwt. We hebben dit verder uitgewerkt in de hoofdstukken *‘Wetgeving’ en ‘Civielrecht’*.

Politiek

Mooie woorden, geen daden

Slachtofferaantallen zijn in het afgelopen decennium gestegen! Doelen worden alleen maar vooruitgeschoven, maar niet gerealiseerd.

De politiek verantwoordelijken roepen al jaren ‘ieder slachtoffer is er één te veel!’, waar we het hartgrondig mee eens zijn, maar helaas vertaalt zich dat niet in maatregelen die de verkeersveiligheid zouden moeten bevorderen, eerder in het tegendeel ervan. Dat blijkt dan ook wel uit de dramatische ongevallencijfers over de afgelopen 10 jaar. In het decennium dat achter ons ligt, vertraagde het aantal dodelijke slachtoffers aanvankelijk nog wel in geringe mate, maar wel veel minder dan in de periode 2000 – 2010, doch in de tweede helft van dit decennium begon het aantal dodelijke slachtoffers weer op te lopen. Het aantal zwaargewonden is al die jaren geleidelijk zelfs gegroeid en beide cijfers staan in nogal wrang contrast met de aantallen die in 2008 waren toegezegd, nl. niet meer 500 dodelijke en 10 500 zwaargewonde slachtoffers. Maar op het Nationale Verkeersveiligheids Congres (NVVC 2020) noemde de minister het getal van 661 dodelijke slachtoffers (2019) in het verkeer en zei dat dit er 661 te veel waren. Daarom was verkeersveiligheid ‘een topprioriteit en zou het keihard worden aangepakt’. Wat dan wel 10 jaar te laat is en wat in de afgelopen jaren duidelijk *niet* gebeurd is. En het aantal zwaargewonden in 2019 bedroeg 22 000, waarmee de periode 2011 – 2020 als een verloren decennium dient te worden beschouwd. Met ook als gevolg dat Nederland het, in vergelijking met de andere EU-landen, steeds slechter is gaan doen.

Maatregelen van de overheid hadden een negatieve invloed op de verkeersveiligheid. Handhaving is een lachertje geworden, de pakkans nihil. Recidive regeling blijft maar uit en de ‘straffen’ bijten veruit onvoldoende. De overheid heeft mogelijkheden genoeg, maar laat die onbenut.

Als we naar de overheidsmaatregelen in het afgelopen decennium kijken hoeven we niet verbaasd te zijn dat het een verloren decennium is geworden. Als eerste verkeersonveiligheids-verhogende maatregel dient de volstrekt onnodige en onzinnige verhoging van de maximumsnelheid op de snelwegen tot 130 km/h te worden genoemd. Deze maatregel heeft alleen maar nadelen, voor de verkeersveiligheid, voor de uitstoot van vervuilende stoffen en fijnstof en het leidt tot een onrustiger wegbeeld, waardoor het rijden inspannender en dus minder ontspannen geworden is. De tijdwinst is marginaal: als over een traject van 100 km constant 120 of 130 km/h gereden kan worden maakt dat minder dan 4 minuten in reistijd uit. Maar door de grotere kans op aanrijdingen en daardoor filevorming is er grote kans op tijdverlies. Als tweede belangrijke maatregel is het verder ‘uitkleden’ van de capaciteit voor handhaving door de Politie te noemen. Hierdoor is de pakkans nu dusdanig klein dat veel verkeersshuften zich weinig aan de verkeersregels gelegen laten liggen met alle ellendige gevolgen van dien. Daarnaast is er nog steeds geen ‘recidive’ regeling voor notoire verkeersshuften en wordt rijden zonder geldig rijbewijs nog steeds met een boete afgedaan, al is het voor de negentiende (!) keer. Om nog maar eens een bekend spreekwoord erbij te halen: ‘zachte heelmeeesters maken stinkende wonden’. Naar onze mening dient niet alleen de handhaving sterk te worden opgevoerd, ook de straffen voor het op grove wijze overtreden van de verkeersregels zouden meer in lijn moeten komen met de ellende die hierdoor wordt aangericht. **Verkeersregels zijn er voor ons aller leven en welzijn**, maar er zijn nog steeds te veel lieden die menen dat zij de ‘vrijheid’ hebben om deze naar eigen ‘goeddenken’ aan de laars te

mogen lappen en beschouwen boetes als een soort extra wegenbelasting, die hen een vrijbrief geeft om deze te negeren. Hieronder zullen wij een groot aantal maatregelen noemen die de Nederlandse overheid zou kunnen nemen om de verkeersonveiligheid te verminderen, maar waarbij men zich niet kan verschuilen achter 'Brussel' omdat deze maatregelen geen EU-instemming behoeven. Het is natuurlijk onbegrijpelijk dat wij, als kleine vrijwilligersvereniging, een dergelijk lange lijst kunnen verzinnen en dat het hele ministerie hier klaarblijkelijk niet toe in staat is. Of dit wordt veroorzaakt door onkunde, onwil, onvermogen of een verbod door de leiding van het ministerie is ons niet bekend. Maar wij zouden wel graag vernemen hoe er over onze voorstellen gedacht wordt en, als deze niet uitgevoerd worden, waarom dan niet. Want ieder slachtoffer is er toch één te veel, nietwaar? De volgende maatregelen kunnen zonder meer door de Nederlandse overheid genomen worden:

- Het veel beter handhaven van de verkeersregels
- Het invoeren van standaard 30 km/h voor woonwijken
- Het invoeren van een recidive regeling voor notoire verkeersshuften
- Het opleggen van 'bijtende' straffen voor wangedrag op de weg (voorbeeld: lieden, waarvan de rijbevoegdheid is ingetrokken blijven grosso modo gewoon doorrijden, want als ze weer gepakt worden krijgen ze hoogstens een boete. Maar leg, standaard, drie maanden cel op, dat lijkt ons meer afschrikwekkende werking te hebben)
- Het standaard uitlezen van de 'Event Data Recorder' (EDR) bij aanrijdingen om objectief de gegevens rond de aanrijding vast te leggen en om zo effectieve vervolging van de veroorzaker mogelijk te maken omdat liegen over de toedracht een stuk lastiger wordt
- Het vastleggen middels een digitale camera van de situatie op een kruising als er door rood licht gereden is, zodat, als er een aanrijding plaatsvindt, duidelijk is welke partij door 'rood' is gereden
- Het mee laten wegen van de 'bekeuringsgeschiedenis' van de veroorzaker bij het bepalen van de strafmaat bij aanrijdingen
- Het invoeren van een 'getrapt' rijbewijs voor **alle** motorvoertuigen (zoals nu al geldt voor motorfietsen)
- Het beperken van de rijbevoegdheid voor beginnende bestuurders tot voertuigen met een niet-uitschakelbare 'Intelligente SnelheidsBegrenzer' (ISB) en alcoholslot (op 0,2 promille ingesteld)
- Het invoeren van rijbewijzen met een chip (zoals bij bankpassen), waarop informatie over de geldigheid en beperkingen van de rijbevoegdheid kan worden vastgelegd
- Het stimuleren van verkeersveilig gedrag door bijv. subsidies op voertuigen en wegenbelasting met een niet-uitschakelbare 'Intelligente SnelheidsBegrenzer', alcoholslot e.d.
- Idem door korting te geven op verzekeringspremies voor dergelijke voertuigen
- Verbieden dat roekeloos rijgedrag verzekerd kan worden (**N.B.** Sommige verzekeringsmaatschappijen stellen bijv. nadrukkelijk in hun voorwaarden dat schades,

Het gebrek aan verbetering wordt gemaskeerd met opgeblazen verhalen, die echter bij nadere analyse gebakken lucht blijken te zijn.

Beschikbare technologie om het verkeer veiliger te maken worden maar niet ingevoerd. Ook het milieu zou hier zeer bij gebaat zijn door een sterke vermindering van de uitstoot. Belangen

veroorzaakt als de bestuurder 'onder invloed is' **wel** verzekerd zijn.)

- Verzekeringsmaatschappijen verplichten gebruik te maken van hun regresrecht en het afdwingen hiervan bij grove overtreding van de verkeersregels om zo veroorzakers 'kaal te plukken', want verzekeringen dienen te zijn voor het compenseren van schade door fouten die we allemaal kunnen maken, maar niet om als 'schaamlap' te worden gebruikt voor wangedrag op de weg
- Het extra zwaar belasten (bij aankoop en voor de wegenbelasting) van voertuigen die excessieve snelheden kunnen bereiken
- Begrenzen maximumsnelheid van elektrische fietsen op hooguit 20 km/h
- Invoering verplichte fietshelm
- Het sterk beperken van het toelaten van nieuwe categorieën voertuigen op de openbare weg en het uifasieren van bijv. snorscooters

De overheid probeert wel de schijn op te houden dat men hard werkt aan het verhogen van de verkeersveiligheid, maar helaas is dat voornamelijk 'window dressing', zoals de Britten dat zo mooi noemen. Als eerste kan genoemd worden het groots aangekondigde 'een miljard voor verkeersveiligheid!' Klinkt indrukwekkend, maar als je even verder leest betekent dit dat de landelijke overheid *jaarlijks* 0,05 miljard ter beschikking stelt en het is dan de bedoeling dat lagere overheden er ook jaarlijks 0,05 miljard aan toevoegen. En dan gerekend over een periode van 10 (!) jaar komt men op een bedrag van een miljard Euro uit. Maar waarom geen periode van 50 jaar? Was het meteen 5 miljard geweest! Wij beschouwen dit soort redematies dan ook als je reinste volksverlakkerij, maar het doet het goed als krantenkop "Een MILJARD voor verkeersveiligheid!", terwijl de bijdrage van de rijksoverheid nog geen 0,31% van de kosten van de verkeersonveiligheid is. Dit staat ook in schril contrast met de miljarden, die zijn rondgestrooid voor het verzachten van de gevolgen van de Covid-19 pandemie en de slordige 1,5 miljard Euro (= 30 maal (!) de rijksbijdrage voor het verminderen van de verkeersonveiligheid) alleen al voor het verbreden van de A27 bij Utrecht. Een uitgave, die volgens velen onnodig is, gezien de veranderde situatie na afloop van de epidemie. Maar deze fooi voor verkeersveiligheid illustreert wel wat de diepgang is van kreten als 'speerpunt, hoge prioriteit, keihard aanpakken!'. Met als gevolg dat de aantallen slachtoffers maar niet willen dalen en de kosten maar door blijven lopen. Wij zijn niet verbaasd, integendeel. En wij zijn bang dat zolang deze mentaliteit van de politiek/overheid niet verandert, de verkeersonveiligheid op een onacceptabel hoog niveau zal blijven liggen en deze wond maar door zal blijven etteren.

Een andere 'showcase' van de overheid is het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Uiteraard hebben wij geen enkel bezwaar tegen een zo veilig mogelijke infrastructuur en het is goed als probleempunten worden aangepakt. Maar allereerst vinden wij dat dit eigenlijk uit het 'normale' onderhoud betaald zou moeten worden en niet moet worden opgevoerd als een specifiek voor verkeersveiligheid beschikbare hoeveelheid geld (want dan lijkt het ook weer mooier dan het is). Maar in de tweede plaats vinden wij dat hiermee de belangrijkste dieperliggende oorzaak van de verkeersonveiligheid niet wordt aangepakt: het menselijk handelen. Het is

automobiellndustrie
lijken belangrijker dan
mensenlevens.

jaren bekend dat veel aanrijdingen worden veroorzaakt door menselijk falen en het in meerdere of mindere mate negeren van de verkeersregels. Wij pleiten derhalve al jaren voor het invoeren van beschikbare (!) technologie om de handhaving sterk te vereenvoudigen en veel effectiever te maken (zie daarvoor ook dit jaar weer het hoofdstuk *‘Technologie’*), maar dat effectief wordt bestreden door de automobiellndustrie, waardoor de EU het opleggen van deze voertuigeisen maar niet verplicht stelt (of durft te stellen?) en Nederland deze sabotage al jaren stilzwijgend accepteert. Waardoor de aantallen slachtoffers al jaren onnodig hoog blijven, evenals de schadepost. Het is duidelijk dat de EU de belangen van de automobiellndustrie boven leven en welzijn van haar inwoners stelt. Want ook is de milieubelasting door het wegverkeer hierdoor aanzienlijk hoger, wat het welzijn van vooral inwoners van stedelijke gebieden aanzienlijk verlaagt. Wij hopen dat de aanscherping van de doelstellingen van de EU voor het reduceren van de CO₂ uitstoot in 2030 de druk op de automobiellndustrie om minder energie verkwistende voertuigen te fabriceren zal verhogen, evenals een intensivering van de handhaving van de maximumsnelheden. Want de uitstoot van het wegverkeer geeft een forse bijdrage aan het totaal en elektrische voertuigen zijn voorlopig echt nog niet ‘groen’. Zie het hoofdstuk *‘Technologie’*.

Hoge Raad gaat
geheel voorbij aan de
kern van de wetgeving:
ons aller leven en
welzijn. Recidive
regeling kan worden
gebaseerd op het feit
dat een motorvoertuig
een potentieel dodelijk
wapen is, waarvoor de
regulier bestuurder
verantwoordelijk is.

Per 1/1/2020 is de wetgeving betreffende ‘roekeloos rijgedrag’ aangescherpt en hoewel wij dit toejuichen vinden wij dat veel formuleringen nogal wollig en voor velerlei uitleg vatbaar zijn. In hoeverre vonnissen op basis van deze aangepaste wetgeving bij de Hoge Raad stand zullen houden is vooralsnog onduidelijk, maar wij zijn hier niet gerust op. Eerdere arresten hebben de oudere wetgeving doelbewust ondergraven, tot aan herschrijven toe, waardoor deze zo goed als nutteloos werd voor het aanpakken van verkeersshuften. De Hoge Raad ging hierbij geheel voorbij aan wat het uitgangspunt van de verkeerswetgeving is: **de verkeersregels zijn er voor ons aller veiligheid, leven en welzijn**. Wij beschouwen het bewust negeren van de verkeersregels dan ook als een onacceptabele, om niet te zeggen, misdadige handelwijze t.a.v. het leven en welzijn van de andere weggebruikers. Derhalve zou dergelijk (wan)gedrag niet alleen als misdadig gedrag moeten worden aangeduid, maar ook als zodanig bestraft dienen te worden. Ook zou de ‘bekeuringsgeschiedenis’ van een veroorzaker een grote rol moeten spelen in de strafmaat, want als een veroorzaker al vaak blijkt heeft gegeven van het negeren van de verkeersregels heeft hij al langere tijd de risico’s op de weg onnodig verhoogd.

In dit kader pleiten wij al jaren voor het invoeren van een ‘recidive regeling’ voor notoire overtreeders. Vrijwel altijd wordt als tegenargument aangevoerd dat veel bekeuringen voor snelheidsovertreders ‘op kenteken’ gebeuren en niet door staandehouding. En dat daarmee de identiteit van de bestuurder niet kon worden vastgesteld. Naar onze mening kan dit probleem middels wetgeving worden opgelost: maak de ‘reguliere bestuurder’ van het voertuig verantwoordelijk voor wat er mee gebeurt. Omdat een motorvoertuig ook een moordwapen is (woorden van de minister zelf!), kunnen vergelijkbare regels als voor vuurwapens worden ingevoerd. Iemand met een wapenvergunning heeft toch echt een groot probleem als blijkt dat iemand is doodgeschoten met een wapen dat op zijn naam staat. Die komt echt niet

weg met de opmerking ‘maar ik had het wapen aan een kennis uitgeleend’. Door de ‘reguliere bestuurder’ verantwoordelijk te maken zal deze wel drie keer nadenken alvorens het voertuig aan een wegmisbruiker ter beschikking te stellen. Maar als de ‘reguliere bestuurder’ kan aantonen dat op het moment het voertuig bestuurd werd door een ander (waarvan de identiteit dan wel bekend moet worden gemaakt) wordt deze bestuurder verantwoordelijk. Met een recidive regeling wordt het mogelijk om bekeuringen progressief te maken, tot aan intrekken van het rijbewijs of het opleggen van een vrijheidsstraf toe, waardoor er voor iedereen een grens bereikt wordt en het gedrag meer in overeenstemming komt met de verkeersregels. In combinatie met het ‘rijbewijsslot’ (zie hoofdstuk *‘Technologie’*) wordt beter weggedrag afgedwongen.



Dat slachtoffer de 'sterke' partij is, is een gotspé en dat blijkt overduidelijk uit dagelijkse praktijk door de wanverhouding tussen veroorzaker en slachtoffer.

Wetgeving

Slachtoffer is nog steeds de pineut dankzij de wetgever

Het is ons nog steeds een doorn in het oog dat de wettelijke positie van slachtoffers uitermate beroerd is, in feite is deze slachtoffervijandig. Het is nauwelijks voorstelbaar dat een slachtoffer, met zwaar lichamelijk en psychisch letsel, vaak ook nog met hersenbeschadiging, in het Nederlandse 'recht' de 'sterke partij' is. Maar de gevolgen hiervan voor het slachtoffer zijn zeer vergaand: hij moet maar aantonen dat de veroorzaker aansprakelijk is, waarbij opgemerkt dient te worden dat de veroorzaker zijn 'lezing' van de aanrijding net zo vaak mag wijzigen / aanpassen als hem dat beter uitkomt (zie ook het hoofdstuk '*Civielrecht*'). Het slachtoffer is daarentegen wel genoodzaakt om vast te blijven houden aan zijn initiële lezing, anders verliest hij snel zijn geloofwaardigheid. De onbalans ten nadele van het slachtoffer wreekt zich op vele punten:

- De veroorzaker krijgt gratis juridische bijstand van zijn verzekering, het slachtoffer moet alle financiële risico's zelf dragen.
- De wetgever stelt nergens termijnen waarbinnen bepaalde zaken dienen te zijn afgerond. Zie ook het hoofdstuk '*Verzekeringen*'.
- Door allerlei procedures maar eindeloos te rekken wordt de financiële draagkracht van het slachtoffer ondermijnd, waardoor deze na verloop van tijd wel genoodzaakt wordt om de handdoek in de ring te gooien.
- Als een slachtoffer de aansprakelijkheid niet kan aantonen wordt deze met lege handen weggestuurd. Als het slachtoffer arbeidsongeschikt raakt door de gevolgen van de aanrijding betekent dat ook nog financiële ruïnering omdat hij alle reserves eerst 'op moet eten', inclusief het eigen huis, alvorens bijstand verleend wordt.
- Zelfs als het slachtoffer de aansprakelijkheid kan aantonen betekent dit nog niet dat daarmee zijn problemen de wereld uit zijn. Bij inkomensschade is het 'beste' dat het slachtoffer kan krijgen een inkomen, zoals dat op de dag van de aanrijding was. Daarmee wordt bij voorbaat iedere inkomensgroei onmogelijk gemaakt, hetwelk voor jonge mensen een zeer groot nadeel is. Zeker als deze nog met een opleiding bezig waren en nog geen arbeidsinkomen hadden.
- Maar zelfs dan zijn de problemen nog niet voorbij: het slachtoffer krijgt gewoonlijk een 'lumpsum' van de verzekering om zijn uitkering (door de premie/belastingbetaler op te hoesten!) mee aan te vullen tot zijn pensioendatum. De wetgever eist echter dat het slachtoffer deze lumpsum beheert als een volleerd financieel expert en belast deze lumpsum als vermogen. Een volstrekt absurde eis, zeker als het slachtoffer ook nog eens blijvend hersenletsel heeft opgelopen!

Kortom, het uitgangspunt van de wetgever 'gelijkheid van partijen' is op z'n zachts gezegd een gotspé en dient zo snel mogelijk te verdwijnen. Het slachtoffer heet niet voor niets 'slachtoffer' en zijn wettelijke positie dient aanzienlijk versterkt te worden. In het hoofdstuk '*Politie en andere Hulpdiensten*' hebben wij -wederom- een lans gebroken om het Proces Verbaal ook toe te snijden op de civielrechtelijke kant van de

aanrijding. Hierboven staan overduidelijk de redenen waarom wij dit pleidooi houden.

‘Doorrijden na aanrijding’ is een ideale manier om strafverzwarende aspecten als ‘rijden onder invloed’ te verdonkeremanen. Keer de bewijslast om en maak er altijd een verzwarende factor van, want het slachtoffer hulpbehoevend achterlaten is misdadig.

Een ander probleem dat ons al jaren dwarszit is het ‘doorrijden na aanrijding’. De wetgeving op dit punt is uitermate gunstig voor de doorrijder: als hij zich binnen 12 of 24 uur meldt heeft dat geen strafrechtelijke consequenties. Een ideale manier dus om ‘onder invloed’ (van alcohol en/of drugs) te verdonkeremanen. Want na doorrijden is nooit meer aan te tonen dat de doorrijder *op het moment van de aanrijding* onder invloed was. En dan vervalt een verzwarende sanctie die de doorrijder opgelegd kan krijgen. Maar op zich is het in hulpbehoevende toestand achterlaten van het slachtoffer al op het misdadige af en dat zou al voldoende reden moeten zijn om de wetgeving op dit punt te herzien. Daarnaast zien we dat het aantal ‘doorrijders’ duidelijk aan het toenemen is, dus het lijkt erop dat steeds meer mensen deze ‘ontsnappingsroute’ ontdekt hebben. Wij pleiten er derhalve wederom voor om bij ‘doorrijden’ de bewijslast om te draaien (de doorrijder moet maar aantonen dat hij op het moment van de aanrijding *niet* ‘onder invloed’ was). Daarenboven zou ‘doorrijden’, ook als het een paniecreactie was, altijd tot verzwarende sancties moeten leiden. Want dit gedrag dient zoveel mogelijk ontmoedigd te worden. Het moge duidelijk zijn dat vluchten met achterlating van het voertuig na de aanrijding op dezelfde wijze beoordeeld dient te worden, zelfs als hierdoor de identiteit van de bestuurder eenvoudiger te achterhalen zou zijn. Dit is overigens maar de vraag omdat de kentekenplaten vervalst kunnen zijn en er meerdere inzittenden van het voertuig geweest kunnen zijn en wie was dan de bestuurder? Een extra reden om de ‘reguliere bestuurder’ verantwoordelijk te maken voor wat er met het voertuig wordt uitgespookt. Zie ook het hoofdstuk ‘*Politiek*’.

Het begrip ‘kwetsbare verkeersdeelnemer’ is door de ontwikkeling volstrekt achterhaald en onlogisch geworden. Kwetsbaarheid blijkt uit de gevolgen van aanrijdingen. Beperk het aantal voertuigcategorieën, de wegen zijn niet ruim genoeg voor te veel verschillende typen.

De wetgever maakt onderscheid tussen ‘gewone’ en ‘kwetsbare’ verkeersdeelnemers. Nog afgezien van de vraag of dit onderscheid wel gemaakt zou moeten worden (verkeersregels dienen ook voor bijv. fietsers te gelden), is het huidige onderscheid door alle ontwikkelingen van de laatste tientallen jaren sowieso achterhaald. Maar we zullen allereerst de vraag voorleggen waarom de scheiding volgens de huidige regels zou moeten verlopen. ‘Zwakke’ verkeersdeelnemers zijn nu voetgangers en fietsers, maar als we naar de gevolgen van aanrijdingen kijken, dan zien we dat er veel meer verkeersdeelnemers als ‘kwetsbaar’ zouden kunnen worden aangemerkt. Bestuurders van bromscooters, bromfietsen, scooters, motoren en lichte auto’s dragen bij veel van de aanrijdingen de ernstige lichamelijke gevolgen. Het is ons een volslagen raadsel waarom een bestuurder van een motorfiets als gelijke wordt beschouwd als een bestuurder van een zware auto. Of een bestuurder van een lichte auto als gelijke van een 10 ton zware vrachtauto. Wie de ‘zwakke’ verkeersdeelnemer is, zou uit de gevolgen van de aanrijding bepaald moeten worden en niet uit een categorie voertuig. Maar door de komst van een groot aantal nieuwe categorieën voertuigen op de Nederlandse wegen is de situatie nu helemaal onoverzichtelijk en onlogisch geworden. Want kan iemand ons uitleggen waarom een bestuurder van een elektrische fiets, die maximaal 25 km/h mag rijden, een ‘zwakke’ verkeersdeelnemer is en een bestuurder van een bromscooter, die ook maar maximaal 25 km/h mag,

niet? Dit wordt door het toelaten van steeds meer voertuigen van een nieuwe categorie steeds verwarrender. Waar valt de ‘Stint’ onder? Wij pleiten derhalve voor het wijzigen van het onderscheid tussen ‘zwakke’ en ‘gewone’ weggebruikers op basis van de gevolgen van de aanrijding. Ook pleiten wij voor het terugdringen van het aantal verschillende voertuigcategorieën omdat de ruimte op de Nederlandse wegen domweg te krap is om deze allemaal veilig tegelijk te laten rijden. Er zijn inmiddels legio voorbeelden van categorieën voertuigen die elkaar danig in de weg zitten omdat deze van dezelfde weggedeelten gebruik moeten maken. Het zou niet onverstandig zijn om bijv. snorscooters uit te faseren, veel bestuurders ervan vertonen onwenselijk gedrag, veel zijn opgevoerd en er is geen helmplicht met alle gevolgen van dien (zie ook het hoofdstuk ‘*Veiligheidsmaatregelen*’). De problemen met deze categorie blijken overduidelijk uit de maatregelen die de gemeente Amsterdam heeft moeten nemen om snorscooters op bepaalde weggedeelten van het fietspad te verbannen. Een elektrische fiets of een bromfiets zou voor veel van de huidige snorscooter gebruikers een goed alternatief zijn. Wij hebben het toelaten van deze categorie nooit begrepen en wij zijn ook allerm minst verbaasd dat deze problemen, inclusief de daardoor verhoogde verkeersonveiligheid, zijn ontstaan.



EU-beleid

Automobiellndustrie belangrijker dan mensenlevens

Nederland moet niet langer het saboteren van technologieën om verkeer veiliger te maken accepteren. Mensenlevens zijn belangrijker dan de winsten van de automobiellndustrie.

Nederland kan een aantal maatregelen niet zelf nemen omdat binnen de EU afspraken gemaakt zijn over de eisen aan voertuigen en het accepteren van elkaars toelatingseisen. En dat betekent dat voor het wijzigen van voertuigeisen unanimititeit van de 27 EU landen vereist is. Helaas gaat bij een aantal landen met een grote automobiellndustrie het korte termijn belang van deze industrie boven verkeersveiligheid en het leven en welzijn van weggebruikers. Het gevolg is dat, voornamelijk, Duitsland bij het invoeren van allerlei maatregelen dwarsligt onder druk van haar automobiellndustrie. Zo wordt het invoeren van de 'Informerende Snelheids Assistent' (ISA), de tandeloze versie van de 'Intelligente Snelheids Begrenzer (ISB, zie hoofdstuk 'Technologie') al jaren tegengewerkt: oorspronkelijk zou dit op 01/01/2014 gebeuren, volgens de laatste berichten wordt het nu 01/01/2024 (maar eerst zien, dan geloven) en dan nog maar in de simpelste vorm, die ook nog eens met een eenvoudige handeling uitgeschakeld kan worden. Dat is dus zowel voor de verkeersveiligheid als het milieu een volstrekt nutteloze maatregel.

Het toelaten van voertuigen die met excessieve snelheden kunnen rijden is volslagen waanzin, waar vooral criminelen dankbaar misbruik van maken. Door de huidige EU-regels kan Duitsland de overige landen dwingen om dit soort voertuigen op hun wegen toe te laten, een hoogst onwenselijke situatie.

De regel in de EU is dat een typegoedkeuring in één land meteen geldig is voor alle EU-landen. En dat mag dus het land zijn waar de bouwer gevestigd is. Duitsland kan dus door typegoedkeuring te geven aan voertuigen van haar eigen industrie alle EU-landen opleggen deze ook op haar wegen toe te laten, zelfs als deze voertuigen eigenlijk daartoe ongeschikt zijn. Het zal wel puur toeval zijn dat Duitsland nog het enige EU-land is waar op snelwegen ongelimiteerd geknord mag worden en dat Duitsland auto's maakt die meer dan 300 km/h kunnen rijden. Alle andere EU-landen hanteren een maximum van hooguit 130 km/h op de snelwegen en zijn voertuigen die dergelijke excessieve snelheden kunnen rijden in feite volstrekt onnuttig. Maar niet alleen geven dergelijke voertuigen een hogere uitstoot van vervuilende stoffen, zelfs als ze niet harder rijden dan is toegestaan, de verleiding om toch maar wat sneller te rijden is wel erg groot met alle gevolgen voor de verkeersveiligheid. Zie ook het hoofdstuk 'Verkeersveiligheid en Klimaat'. Maar criminelen maken dankbaar gebruik van de mogelijkheden die dit soort voertuigen bieden om hun louche zaakjes te realiseren en uit handen van de Politie te blijven. Waarom denkt U dat deze in de volksmond de bijnaam 'Audi-bendes' hebben gekregen? Zie ook hoofdstuk 'Samenleving'.

Het terugdringen van de CO₂ uitstoot in de EU is alleen mogelijk als ook het wegverkeer een significante bijdrage levert. Dat vereist het sterk verminderen van het energieverbruik / km, lichtere voertuigen en het

De EU probeert om de uitstoot van CO₂ terug te dringen, volgens de laatste gegevens met 55% in 2030. Een nobel streven om de klimaatdoelstellingen te halen, iets wat wij van harte toejuichen en ondersteunen. Maar de maatregelen, die de EU neemt om het wegverkeer hier voldoende aan bij te laten dragen, schieten op veel punten ernstig tekort. Een voorname oorzaak is de weigering om voertuigsnelheden te maximaliseren. Het energieverbruik van voertuigen neemt zeer snel toe met de snelheid: als de snelheid omhooggaat van 100 naar 130 km/h neemt het energieverbruik per km met ongeveer 1/3 toe. Dus stijgt het verbruik van bijv. 4 liter per 100 km naar ruim 5,3 liter per 100 km. Daarnaast neemt de uitstoot van NO_x en fijnstof van zowel de motor als de ban-

strikt handhaven van de snelheden op *alle* wegen. De huidige regeling voor het bepalen van de CO₂ uitstoot is uitermate fraudegevoelig en dient hoognodig op de schop genomen te worden.

den, navenant toe. (Ter herinnering: het overdag reduceren van de maximumsnelheid op de Nederlandse snelwegen tot 100 km/h leverde voldoende ‘stikstofruimte’ op om de bouw weer op gang te kunnen brengen.) Dus de EU zou ook het milieu in meer algemene zin een goede dienst bewijzen door de snelheden te maximeren en daarmee voertuigen, die verkeersonveilig gedrag stimuleren, in feite te blokkeren. Een tweede belangrijke oorzaak is de wijze waarop de uitstoot van het palet van voertuigen van een fabrikant wordt berekend. Hierbij wordt een gewogen gemiddelde genomen van alle voertuigen, waarbij de weegfactor het marktaandeel is. Maar de uitstoot wordt wel op basis van de door fabrikanten gemeten uitstoot bepaald. Hoe betrouwbaar deze meting is weten we niet, de ervaringen van het ‘dieselschandaal’ maken wel duidelijk dat hier strikte controle noodzakelijk is. Maar door de ‘uitsmering’ over het hele palet kunnen de fabrikanten handjeklap maken met Tesla en omdat de EU, nogal naïef, elektrische voertuigen ‘uitstootvrij’ noemt, worden de doelen keurig gehaald. Maar wel alleen op papier. Dat elektrische voertuigen ‘uitstootvrij’ zijn klopt in het geheel niet (zie het hoofdstuk ‘*Verkeersveiligheid en Klimaat*’), dus zou de EU eisen moeten stellen aan het energieverbruik per km, gemeten door een onafhankelijk instituut. De reden is dat het *totale energiegebruik* in de EU omlaag zal moeten om de 55% reductie te halen want iedere kWh die een elektrisch voertuig gebruikt, kan niet meer door een ander worden benut, waardoor er meer elektriciteit geproduceerd moet worden. Omdat de productie van ‘groene’ stroom nog lang niet die van conventionele centrales kan vervangen zal dit voor een belangrijk deel ‘grijze’ stroom zijn. Meer details in het hoofdstuk ‘*Verkeersveiligheid en Klimaat*’.

De subsidie van elektrische voertuigen is, voor wat betreft het milieu, weggegooid geld. Voor veiligheid trouwens ook.

Elektrische voertuigen zijn een stuk minder ‘groen’ dan velen denken. Bij ‘cradle-to-grave’ analyse moet veel meer in rekening worden gebracht dan alleen het stroomverbruik.

Uitstoot van elektrische voertuigen wordt nu niet realistisch berekend en de uitstoot van fijnstof van banden en remmen is hoog door hoge gewicht en snelle accelereren. Toename van energieverbruik / km is niet wezenlijk anders, snelheden begrenzen is nodig.

Verkeersveiligheid en Klimaat

Veiligheid en milieu gaan hand-in-hand

De klimaatproblematiek en energietransitie staan hoog op de politieke agenda. Uiteraard hebben beide een zeer hoog ‘technologie-gehalte’. Maar door de omvang van het probleem en de veelheid van aspecten die een rol spelen is het lastig om het gehele veld te overzien. Wij zullen ons hier dan ook beperken tot elektrische voertuigen, die vaak als ‘groen’ en ‘uitstootvrij’ worden beschouwd. Mede hierdoor heeft de overheid ook een zeer hoge subsidie op elektrische auto’s (€ 4000,- voor nieuwe, € 2000,-voor tweedehands) ingevoerd. Maar zijn elektrische auto’s wel zo ‘groen’ als velen denken? Daar vallen, beleefd uitgedrukt, wel wat kanttekeningen bij te plaatsen.....

Het is noodzakelijk om bij de beoordeling niet alleen te kijken naar de operationele kant van de zaak, ook de productie en -uiteindelijk- sloop van het voertuig en zijn componenten zijn cruciaal. Tot op heden maken elektrische voertuigen gebruik van Lithium-ion accu’s. De productie hiervan is verre van milieuvriendelijk en hoewel dat vooralsnog in verre landen gebeurt. maakt dat voor het wereldwijde milieu niets uit. Daarnaast leggen dit soort accu’s een groot beslag op zeldzame grondstoffen zoals kobalt. Een accu heeft niet het eeuwige leven en deze zal veelal eerder vervangen moeten worden dan de auto zelf. Het recyclen van Lithium-ion accu’s is evenmin een erg milieuvriendelijk proces, dus dit moet meegenomen worden in het totale plaatje. De EU wil (veel) meer productie van Lithium-ion accu’s in de EU laten plaatsvinden om politieke redenen, wij zijn benieuwd hoe de milieuaspecten aangepakt gaan worden. Daarom moet de uitstoot tijdens het productieproces, inclusief wat nodig is voor de productie en de tussentijdse vervanging van de accu’s, worden gezien en dan is het plaatje een stuk minder ‘groen’.

De operationele kant van elektrisch vervoer is een ander verhaal. Allereerst dient te worden opgemerkt dat de Lithium-ion accu’s zwaar zijn: een Tesla sleept ruim 600 kilo aan accu’s mee. Het gevolg hiervan is dat de bandenslijtage navenant hoger is en daarmee de productie van fijnstof, vooral van de erg schadelijke deeltjes van < 2,5 µm, die diep in de longen doordringen. Dit wordt nog versterkt door het accelereren van dit soort voertuigen: al het benodigde vermogen moet door de banden worden overgebracht en bij snel accelereren is dit vermogen hoog. Dat brengt ons bij het energieverbruik. Sommigen stellen dat elektrische voertuigen ‘uitstootvrij’ zijn. Dat is wel heel erg kort door de bocht. Zoals hierboven is opgemerkt, is de uitstoot van fijnstof niet verwaarloosbaar, maar ook dient gekeken te worden naar het *energiegebruik*. Weliswaar stoot een elektrisch voertuig *lokaal* geen CO₂ en NO_x uit, maar dat betekent nog niet dat dit niet elders is gebeurd. Zelfs als de accu is opgeladen met ‘groene’ stroom is dit niet nul, want ook het fabriceren en installeren van windmolens en zonnepanelen heeft energie gekost. (**N.B.** Een zonnepaneel moet ca. 2 – 2,5 jaar stroom leveren om evenveel energie te leveren als bij het maken en installeren ervan verbruikt is.) Maar de bijdrage van zon en wind aan de huidige stroomvoorziening is

maar een fractie van het totaal. En iedere kWh die een elektrische auto nodig heeft kan niet meer door een ander worden gebruikt en moet worden aangevuld met ‘grijze’ stroom. Dus is het redelijker om voor de energievoorziening van elektrische auto’s ook de fractie ‘grijze’ stroom in rekening te brengen, op dit moment in Nederland rond de 80%. Als dan het totale plaatje (productie, transport, distributie, conversie naar gelijkstroom, efficiency van laden) in ogenschouw wordt genomen, is een zware elektrische auto niet erg veel minder vervuילend dan een lichte ‘conventionele’ auto. Maar zelfs als alle benodigde stroom ‘groen’ is, is de totale uitstoot aan CO₂ van een elektrische auto ongeveer de helft van een ‘conventionele’ auto (voor meer details: zie bijv. [artikel](#)). Paradoxaal zijn hybrides waarschijnlijk vanuit milieuoogpunt op dit moment de beste keuze, zeker als binnen de bebouwde kom elektrisch wordt gereden. Kortom, vanuit milieuoogpunt geeft elektrisch vervoer maar een betrekkelijk geringe vermindering van de uitstoot. Daarom zijn wij ook van mening dat veel meer gekeken zou moeten worden naar het *totale energiegebruik per km* van alle voertuigen. Dat zou veel effectiever zijn en als daarbij tevens de maximale snelheden op alle wegen begrensd en gehandhaafd worden, is dat zowel voor het milieu als voor de verkeersveiligheid een groot pluspunt. Ook het verbruik van een elektrische auto neemt snel toe met de snelheid, waardoor het energieverbruik per km bij 130 km/h fors hoger is dan bij 100 km/h en tevens werkt het hogere gewicht in het nadeel van elektrisch vervoer. Daarom vinden wij dat de huidige ‘verrekentruuc’, zoals is toegestaan in de EU, om de gemiddelde uitstoot van het hele palet aan voertuigen van een fabrikant te drukken, vervangen dient te worden door het *maximale energieverbruik per km* van *ieder* type voertuig. Hierbij dient de ook uitstoot van elektrische voertuigen realistisch (zie boven) berekend te worden. Zie ook het hoofdstuk ‘*EU-beleid*’.

Infrastructurele investeringen zijn enorm en tijdrovend. Ook zou **extra** capaciteit van 4 GW, 24/7 nodig zijn als privé personenvervoer elektrisch zou zijn.

Blijft het probleem van elektrische voertuigen dat het laden niet alleen veel tijd kost, maar ook veel ruimte in beslag neemt. In feite zouden zeer veel parkeerplaatsen voorzien moeten worden van een laadpaal om het blokkeren van laadpalen te beperken. Gezien het verloop van het stroomverbruik over de dag is het verstandig om, als een groot gedeelte van het wagenpark elektrisch zou zijn, het bijladen vooral gedurende de nacht te laten plaatsvinden. Maar als een voertuig halverwege de nacht voldoende bijgeladen zou zijn, zou het voertuig plaats moeten maken voor een ander. Maar midden in de nacht opstaan om je auto bij de laadpaal weg te halen en de buurman te wekken, omdat dat hij erbij kan, is geen realistisch scenario. Het gevolg is dat een laadpaal tot de volgende ochtend bezet blijft, waardoor meer laadpalen nodig zijn dan bij een optimale bezetting. Het installeren van zoveel laadpalen en de benodigde bekabeling is een majeure opgave, die veel kosten met zich mee zou brengen. Deze zouden door de opbrengst van de afgenomen stroom terugbetaald dienen te worden. Maar of dit allemaal gerealiseerd kan worden voordat vanaf 2030 alleen nog elektrische auto’s verkocht mogen worden, is nog verre van zeker. De aantallen laadpalen, die nu jaarlijks worden geïnstalleerd, zijn echter volstrekt ontoereikend en de plaatsing zal dus drastisch opgevoerd moeten worden. Maar ook dat kost weer energie.... En dan moet de stroom ook nog opgewekt worden. Als alleen al het privé personenvervoer met elektrische voertuigen zou worden gedaan, is een **extra** opwekcapaciteit van 4 GW,

Zuiniger omgaan met energie is absoluut noodzakelijk om de uitstoot-doelstellingen te halen, de huidige plannen voor ‘groene’ stroom in Nederland zijn hiervoor volstrekt onvoldoende en het EU-beleid staat haaks op acties om de uitstoot te verminderen. Veiligheid en milieu gaan hand in hand.

24/7 nodig. Dat is 30% van de huidige capaciteit en het moet ook nog worden getransporteerd en gedistribueerd. Er kunnen dus zeer grote vraagtekens gezet worden bij het beleid om vanaf 2030 alleen nog elektrische voertuigen op de Nederlandse wegen toe te laten. Dit zou best eens stuk kunnen lopen op de stroomvoorziening.

Als het gehele plaatje van de energietransitie in ogenschouw wordt genomen, is het onvermijdelijk om veel efficiënter met energie om te gaan en alle verspilling te stoppen. Hoewel dit niet de plaats is om alle details van de problemen, gerelateerd aan de energietransitie, te bediscussiëren, is het op dezelfde wijze doorgaan met het energieverbruik niet mogelijk als we de uitstoot van CO₂ fors naar beneden willen drukken. De daarvoor benodigde hoeveelheden elektrische energie kunnen niet door hernieuwbare bronnen worden geleverd, waarbij Nederland nog in de zeer gunstige omstandigheid verkeert dat een groot gedeelte van de Noordzee als ‘Nederlandse Economische Zone’ mag worden aangemerkt. Maar zelfs als deze wordt volgebouwd met windparken levert dat onvoldoende stroom op om aan de *huidige* energievraag te voldoen. De energietransitie vraagt bijdragen van vele zijden en ook het wegverkeer zal een bijdrage moeten leveren door veel energiezuiniger voertuigen (dus lichter qua gewicht en met geringere vermogens) te gebruiken en het strikt handhaven van de maximumsnelheden op ALLE wegen. Handhaven lijkt echter, gezien de mentaliteit van de huidige weggebruikers, alleen mogelijk middels technologie. Want de ‘zelfrijdende auto’ zal nog wel even op zich laten wachten..... Zie ook het hoofdstuk ‘*Technologie*’. Het verplicht invoeren van de ISB, een al tientallen jaren bestaande technologie, zou de verkeersonveiligheid sterk verminderen en zou ook voor het milieu een zeer goede zaak zijn. Maar de politiek op EU-niveau verzet zich met hand en tand tegen invoering. Zie ook het hoofdstuk ‘*EU-beleid*’. Kortom, de EU, met in haar kielzog de Nederlandse overheid, zit met het beleid op het gebied van verkeer haar eigen beleid voor het tegengaan van klimaatverandering te dwarsbomen. Een meer ‘holistische’ visie zou toch verwacht mogen worden.....Verkeersveiligheid en milieubescherming gaan in feite hand-in-hand.



Verzekeringen

Slachtoffers zijn meer dan alleen maar een kostenpost

Als verzekeringen een betere relatie met slachtoffer willen, zullen ze in eigen huis aan de slag moeten. De praktijk dwingt vaak jurisdisering af en leidt tot een negatieve houding bij de slachtoffers, vooral door de vertragingstactieken en het twijfelen aan de causaliteit.

Er is in 2020 veel geschreven en gesproken over de afwikkeling van letselschades, voor het overgrote deel betreft dit verkeersslachtoffers. Zo is (eindelijk) het rapport *‘Langlopende Letselschadezaken, Een empirisch-juridisch onderzoek naar kenmerken van letselschadezaken die niet binnen twee jaar zijn afgesloten’* door Mr. dr. R. Rijnhout, Mr. dr. E.G.D. van Dongen, D.W. van Maurik BSc, LLB en Prof. mr. I. Giesen, gepubliceerd. Veel van de bevindingen kwamen ons erg bekend voor en zijn al meerdere malen in ons ‘Zwartboek’ en de jaarlijkse Appendices aan de kaak gesteld. Wij hebben hier een reactie op geschreven en deze is te vinden op de VVS-website, maar voor de volledigheid hebben wij deze als Aanhangsel bij deze Appendix opgenomen en daarom zullen wij de punten van kritiek hier niet herhalen.

Wel willen wij een paar aspecten voor het voetlicht brengen die ook tijdens de discussies rond dit onderwerp naar boven kwamen, omdat deze aanleiding geven tot voorstellen die dit nu al veel te lang slepende dossier wellicht vooruit kunnen helpen.

Verzekeringen klagen over een verdere ‘juridisering’ van het proces en impliciet verwijzen zij daarbij naar de slachtoffers. Maar zij dienen in eerste instantie de hand in eigen boezem te steken. Door de wettelijk uitermate zwakke positie van slachtoffers uit te buiten, creëren zij in de eerste plaats een vijandige sfeer in de afwikkeling, die slachtoffers in een aantal gevallen dwingt om de juridische weg op te gaan, maar daarenboven leidt de mentaliteit om zoveel mogelijk zaken in twijfel te trekken eveneens tot een toenemende jurisdisering. Als verzekeringen eerst eens zouden beginnen slachtoffers te benaderen als *mensen*, die ongewild een vreselijke ervaring hebben moeten doormaken en daardoor ook nog in een weinig benijdenswaardige positie terecht zijn gekomen en derhalve met empathie benaderd dienen te worden, zou al een heel andere sfeer ontstaan. Nu ervaren veel slachtoffers dat ze voornamelijk worden beschouwd als een kostenpost, die zoveel mogelijk moet worden beperkt met alle mogelijke middelen, waarvan sommige zelfs als buitenwettelijk kunnen worden beschouwd (zoals het *verzinnen* van een ‘lezing’ van de aanrijding, zie Bijlage 2 van het Aanhangsel *‘Reactie van de Vereniging Verkeersslachtoffers op het rapport van de Universiteit van Utrecht over langlopende letselschadezaken’*).

Verzekeringen zouden veel vaker hun regresrecht moeten gebruiken. Ook zouden zij bij de overheid moeten pleiten voor een veiliger verkeer, dat voorkomt schades en beperkt de kosten.

Veel te vaak worden verzekeringen door wegmisdadigers misbruikt als ‘schaamlap’ om hiermee de gevolgen van hun wangedrag af te dekken. Wat verbazingwekkend is, is dat er nog steeds verzekeringsmaatschappijen zijn die de gevolgen van roekeloos rijgedrag NIET uitsluiten in de polisvoorwaarden. Wij zijn van mening dat de gevolgen van misdrijven niet verzekeraar zouden moeten zijn en dat de kosten van verkeersmisdrijven voor rekening van de misdadigers dient te komen. Dit kan wettelijk worden geregeld door de gevolgen van wangedrag op de weg onverzekerbaar te maken en verzekeraars te verplichten om (veel) meer gebruik te maken van hun regresrecht. Verzekeringen dienen er te zijn om de gevolgen van

fouten, die we allemaal kunnen maken, te dekken, maar niet meer dan dat. Als de verzekeringen wel gebruik zouden maken van dit regresrecht, zouden deze kosten niet opgebracht hoeven te worden door de goedwillende premiebetalers, maar er zou ook een sterke preventieve werking van uitgaan: als een dergelijke verkeersshifter wordt 'kaalgeplukt' zullen anderen zich wellicht beter aan de verkeersregels houden. Hierdoor dalen de kosten voor de verzekeringsmaatschappijen, ook nog omdat bij een minder onveilig verkeer er minder schades zullen ontstaan. Want wat ons iedere keer weer opvalt dat verzekeringen wel veel moeite doen om de uitbetalingen aan slachtoffers zoveel mogelijk te drukken, maar klaarblijkelijk het goed-Nederlandse spreekwoord 'voorkomen is beter dan genezen' zijn vergeten. Als de verkeersonveiligheid omlaag gebracht zou worden, zou dat het aantal schadegevallen (en vaak ook de ernst van de gevolgen!) verminderen en daarmee uiteraard ook de schadelast. Wij bespeuren echter vanuit die hoek geen druk op de overheid om effectieve maatregelen te treffen om de verkeersonveiligheid te verminderen.

Verzekeringen kunnen zelf ook maatregelen treffen om het verkeer minder onveilig te maken.

Hoewel wij ieder jaar weer uitgebreid aandacht besteden aan de mogelijkheden om de verkeersonveiligheid te verminderen (ook in deze Appendix komen deze op meerdere plaatsen weer uitgebreid aan bod), zouden verzekeringen er bij de overheid op aan kunnen dringen om een op korte termijn een aantal maatregelen te nemen waarvoor geen instemming van de EU nodig is, omdat deze binnen de Nationale wetgeving vallen. Deze zijn in detail besproken in het hoofdstuk *'Politiek'*. Maar daarnaast zouden de verzekeringsmaatschappijen zelf een aantal maatregelen kunnen treffen:

- Het niet toestaan dat de gevolgen van roekeloos rijgedrag verzekerd kunnen worden
- Het toepassen van regres bij grove overtreding van de verkeersregels door de veroorzaker van een aanrijding
- Het geven van korting op verzekeringspremies voor voertuigen, voorzien van een niet-uitschakelbare 'Intelligente Snelheidsbegrenzer' en/of alcoholslot

De doorlooptijden van letselschadezaken dienen begrensd te worden met sancties op overtreding. Nu is er geen enkele reden om afspraken en richtlijnen te respecteren.

Ook hebben wij op basis van onze eigen ervaringen, ervaringen van leden van de Vereniging Verkeersslachtoffers en het bovengenoemde rapport een voorstel voor een aantal verbeterpunten opgesteld, die als zodanig opgenomen zijn in het Aanhangsel *'Reactie van de Vereniging Verkeersslachtoffers op het rapport van de Universiteit van Utrecht over langlopende letselschadezaken'*.

Wij vinden het van groot belang dat er een maximum komt aan de 'doorlooptijd' van letselschadezaken. Zolang de afwikkeling loopt, kan het slachtoffer nog steeds geen punt zetten achter de gevolgen van de aanrijding en is het veel lastiger om het leven weer vorm te geven. Daarnaast is de voortdurende onzekerheid een bron van stress en de afwikkeling brengt veel (onbezoldigde!) werkzaamheden met zich mee en beiden vertragen het herstelproces. Want wat vaak uit het oog wordt verloren dat het slachtoffer al veel tijd en energie kwijt is aan het lichamelijke en psychische herstel van de gevolgen van de aanrijding. En dat dit ook consequenties heeft voor de thuissituatie, waar men ook met de gevolgen wordt geconfronteerd. Men moet dan ook niet

verbaasd staan te kijken als de weinig empathische benadering van het slachtoffer en zijn directe omgeving door de verzekering een negatieve invloed heeft op de sfeer die in de afwikkeling ontstaat.

'Finale kwijting' dient te worden afgeschaft, want daarmee worden alle lange-termijn gevolgen afgeschoven op het slachtoffer.

Een ander punt, dat veel problemen geeft is het vereiste van verzekeringsmaatschappijen voor 'finale kwijting'. Hiermee worden alle toekomstige consequenties van de aanrijding op het slachtoffer en zijn eigen verzekeringen afgeschoven. Omdat lang niet alle lange termijn gevolgen op het moment van afwikkelen bekend of te overzien zijn is dit een onredelijke verdeling van risico's. Wij zijn van mening dat 'finale kwijting' dient te worden afgeschaft en dat ook lange termijn gevolgen van de aanrijding voor vergoeding in aanmerking dienen te blijven komen. Het slachtoffer heeft al te veel gevolgen van de aanrijding moeten dragen.

Naar onze mening kunnen verzekeringen door een geheel andere insteek bij de afwikkeling van letselschadezaken 'secondaire victimisatie' en een vijandige sfeer voorkomen. Stel het slachtoffer centraal, blijf altijd bewust van het feit dat het slachtoffer ongevraagd en onvrijwillig in een uitermate beroerde situatie is beland en beschouw het slachtoffer niet als een kostenpost, die zoveel mogelijk beperkt moet worden. Het is geen autowrak!



Politie en andere Hulpdiensten

— In een krap keurslijf geperst

De Politie heeft veel te weinig mogelijkheden voor handhaving. De kosten van meer inzet zouden snel terugverdiend zijn door verminderde onveiligheid.

De Politie heeft een zwaar jaar achter de rug door de Covid-19 pandemie en de daaruit voortvloeiende extra handhavingstaak. Dit zette de marges voor alle andere taken bij de Politie, zoals het handhaven van de verkeersregels, verder onder druk. Wij hebben voorgaande jaren al meermalen onze zorg uitgesproken over het gebrek aan middelen, dat de politiek aan de Politie ter beschikking stelt voor handhaving op de weg. Dit veroorzaakt een toename van de verkeersonveiligheid, die inmiddels duidelijk blijkt uit de verontrustende cijfers (zie ook het hoofdstuk *'Politiek'* en het Aangangsel *'Opmerkingen n.a.v. de cijfers van het CBS betreffende de aantallen dodelijke slachtoffers bij fietsers en autorijders van 1999 - 2019'*). Daarom willen wij hier nogmaals pleiten om meer ruimte te maken voor de handhavingstaak van de Politie middels een toename van het aantal personeelsleden, het gebruik van zoveel mogelijk technologie (denk bijv. aan trajectcontrole) en verruiming van het budget. De kosten, allereerst in de vorm van menselijk leed, voor de samenleving in het algemeen en die voor de slachtoffers in het bijzonder, zou ruim voldoende reden moeten zijn om onze wens in te willigen.

Handhaving kan voor een gedeelte uitbesteed worden aan technologie, die dat 24/7 kan doen.

De uitholling van de handhavingstaak van de Politie kan gedeeltelijk worden overgenomen door het toepassen van beschikbare (!) technologie (zie het hoofdstuk *'Technologie'*) en wij roepen al jaren dat wij het onbegrijpelijk vinden dat dit maar niet wordt toegepast omdat dit zowel de verkeersonveiligheid significant zou verminderen (waarschijnlijk meer dan welke handhaving door de Politie ook) als de Politie zou ontlasten. De vermindering van de kosten van de verkeersonveiligheid zouden zeer snel de kosten van het installeren van dergelijke technologie terugbetalen. Ook hier wijzen wij al jaren op, de uitgebreide informatie hiervan is in de Appendix 2019 en op de VVS-website terug te vinden (*De 'businesscase' van veilig verkeer*).

Het Proces Verbaal is voor een slachtoffer van groot belang voor de civielrechtelijke kant van de aanrijding.

De beperkte menskracht zou tot slechtere PV's kunnen leiden, met alle nadelige gevolgen voor het slachtoffer.

De vermindering van de beschikbare menskracht bij de Politie kan ook negatieve gevolgen hebben voor de aandacht die gegeven kan worden aan het vastleggen van aanrijdingen in het Proces Verbaal. In de 'Event Data Recorder' (EDR) wordt veel informatie, op een volstrekt objectieve wijze, vastgelegd en het zou de werkzaamheden voor het opstellen van het Proces Verbaal en de vervolging van de veroorzaker sterk vereenvoudigen en versnellen. Hiermee zou ook de aansprakelijkheid, die van erg groot belang is voor slachtoffers, snel en eenduidig vastgelegd kunnen worden. Hierdoor wordt de, voor slachtoffers essentiële civielrechtelijke kant van een Proces Verbaal, een grote dienst bewezen (zie ook het hoofdstuk *'Civielrecht'*). Echter, van verschillende zijde wordt het uitlezen van de EDR bestreden als zijnde een 'aantasting van de privacy'. Wij vinden dit een volstrekt onterecht 'argument' omdat allereerst de aanrijding heeft plaatsgevonden op de *openbare* weg, in de tweede plaats dient voor de aansprakelijkheid waarheidsvinding cruciaal te zijn en een EDR levert objectieve informatie hiertoe, en last-but-not-least, is het aanrijden van een ander niet alleen een inbreuk op zijn privacy, maar een inbreuk op zijn leven en welzijn. Kortom, als er

een belangenafweging moet worden gemaakt lijkt ons dit duidelijk in het voordeel van het slachtoffer uit te vallen. Daarnaast, als de veroorzaker een fout heeft gemaakt (die we allemaal kunnen maken!) maar zich verder netjes aan de verkeersregels heeft gehouden, zal dit uit de EDR informatie blijken en is daarom zelfs in het *voordeel* van de veroorzaker. De enige reden waarom iemand de EDR niet uitgelezen zou willen hebben is dat hij de verkeersregels op grove wijze heeft overtreden en dit wil verdonkeremanen. Vergelijk maar met het weigeren van een bloedproef of een DNA-test.

De inzet van de andere hulpdiensten, ambulance, brandweer, traumateams, artsen en verpleegkundigen wordt door ons zeer gewaardeerd en gerespecteerd. Wij vinden het dan ook volkomen onbegrijpelijk dat sommigen deze mensen, die juist anderen proberen te helpen, agressief bejegenen. Dit soort agressie, inclusief bedreigingen, dient, naar onze mening, dan ook zeer zwaar bestraft te worden, het is volstrekt abject en afkeurenswaardig. Je blijft met woorden en handen af van de hulpverleners.

Strafrecht

Sancties moeten ‘bijten’

Wij hopen dat de nieuwe wetgeving ‘Hoge Raad’ bestendig is, maar zijn hier niet gerust op.

Per 1/1/2020 is de nieuwe wetgeving betreffende ‘roekeloos rijgedrag’ in werking getreden. In de Appendix 2019 hebben wij dit zowel toegejuicht als onze twijfels uitgesproken of deze wetgeving wel ‘Hoge Raad bestendig’ is, omdat veel artikelen ruim te interpreteren zijn. We zijn niet vergeten dat de Hoge Raad de vorige wetgeving doelbewust heeft gesaboteerd, de overduidelijke bedoelingen van de wetgever ondermijnend. Zo heeft de Hoge Raad in haar arresten bewoordingen gebruikt die sterk afwijken van die, welke destijds in de Memorie van Toelichting zijn gebruikt en daarom vragen wij ons af of de Hoge Raad haar boekje niet te buiten is gegaan. De toelichting van dhr. Buruma op het rapport van de Universiteit Tilburg heeft ons allerm minst overtuigd. Hij betoogt dat het ‘niet de bedoeling van de veroorzaker was om een aanrijding te veroorzaken’, maar het is onmogelijk om de bedoelingen van iemand aan te tonen, dus dat is een zwaktebod. Ernstiger is dat hij volledig voorbijgaat aan de primaire ‘raison d’être’ van de wegenverkeerswet: ieders leven en welzijn. Wij beschouwen het aan de laars lappen van de verkeersregels als een misdaad, die ook als zodanig moeten worden bestraft. Een ieder dient zich te realiseren dat een motorvoertuig een potentieel moordwapen is en dient derhalve navenant te handelen. Als we de redenering van dhr. Buruma consequent zouden volgen, hoeven we alleen maar te testen of iemand *in principe* goede bedoelingen heeft, zo ja dan kan de persoon een rijbewijs worden verstrekt en kan de wegenverkeerswet worden afgeschaft.

Verkeersmisdrijven zijn in feite levensdelicten en dienen ook als zodanig te worden bestraft.

Op het moment van schrijven zijn er nog maar weinig vonnissen onder de nieuwe wetgeving geveld. Dus we kunnen nu niet zeggen of deze wetgeving effectief is, maar wij zullen dit nauwgezet blijven volgen en in de volgende Appendices zullen wij onze bevindingen rapporteren. Want wij zijn en blijven van mening dat misdrijven op de weg als misdrijven gestraft dienen te worden. De gevolgen van wangedrag op de weg zijn dusdanig ernstig dat deze niet onderdoen voor ‘gewone’ misdrijven, dus wij zien geen reden om hiervoor mildere straffen uit te delen. Wel moeten wij helaas constateren dat het jarenlange beleid om verkeersmisdaden als ‘minder ernstig’ te beoordelen (met veel ‘dank’ aan de Hoge Raad!) geleid heeft tot een mentaliteit van veel weggebruikers dat het overtreden van de verkeersregels tot de normale ‘vrijheid’ van het individu behoort. Dit is nog versterkt door de marginale handhaving door inperken van de mogelijkheden hiertoe voor de Politie. Wij hopen dat het toepassen van de nieuwe wetgeving deze ontwikkeling kan keren.

‘Bijtende’ straffen dienen te worden ingevoerd, de hoge recidive toont aan dat dit nu niet het geval is.

Naast het pleiten voor een recidive regeling voor notoire verkeershufters (zie ook het hoofdstuk ‘Politiek’) willen wij ook pleiten voor het opleggen van ‘bijtende’ straffen. Het feit dat veel verkeersregels aan de lopende band worden overtreden en vaak ook nog door dezelfde lieden, betekent eenvoudigweg dat de opgelegde ‘straffen’ het gewenste doel, nl. gedragsverandering, niet bewerkstelligen. Al eerder is het voorbeeld aangehaald van degene die voor de negentiende (!) maal staande is gehouden voor ‘rijden zonder rijbewijs’ en hiervoor weer met alleen een boete wegst komt. Dat deze

persoon voor deze overtreding al zo vaak staande is gehouden betekent dat zijn rijstijl hiertoe aanleiding gaf (met alle risico's voor de andere weggebruikers), maar dat deze persoon absoluut niet voornemens is om de auto voortaan maar te laten staan. Kortom, de sanctie 'bijt' dus veruit onvoldoende. Een flinke verzwarening is derhalve noodzakelijk en een vrijheidsstraf zou hierin wellicht verbetering in kunnen brengen, bijv. 3 maanden onvoorwaardelijke celstraf. Want we dienen niet te vergeten dat veel verkeersslachtoffers jaren, ja vaak genoeg, levenslang de gevolgen van onveilig gedrag van anderen op de weg ondervinden. Ook hier geldt dat 'voorkomen beter is dan genezen' en 'dat zachte heelmeeesters nog steeds stinkende wonden maken'.

Wettelijke positie van slachtoffers blijft uitermate beroerd. Hierdoor kan een slachtoffer ook nog eens financieel worden geruïneerd. Hoe is dat mogelijk in een 'beschaafd' land????

Werkwijze van verzekeraars werkt conflict-sfeer in de hand.

Civielrecht

Geduld is een schone zaak, maar niet oneindig

Ook bij het civielrecht wreekt zich de wettelijk zeer zwakke positie van slachtoffers. Volgens de Nederlandse wet moet het slachtoffer alles maar aantonen, een gegeven waar door de verzekeringen 'dankbaar' gebruik van wordt gemaakt door veelal de aansprakelijkheid, dan wel de oorzakelijkheid (causaliteit) aan te vechten. Het slachtoffer moet maar aantonen dat de veroorzaker aansprakelijk is voor de aanrijding. Daar lig je dan, als oud vuil, in de kreukels op straat. Maar wel met de bewijslast opgezadeld. Het slachtoffer is geheel afhankelijk van het vastleggen van de aanrijding door de Politie in een Proces Verbaal en als dat onvoldoende detailinformatie omvat om de aansprakelijkheid onomstotelijk vast te stellen, wordt het slachtoffer sowieso al 'dubbel slachtoffer' omdat deze met lege handen wordt weggestuurd. Bij arbeidsongeschiktheid betekent dit dat het slachtoffer ook nog eens financieel wordt geruïneerd door wat hem is aangedaan, maar wel keurig volgens de regels van het Nederlandse 'recht'.

Maar zelfs als de aansprakelijkheid erkend is, zijn de problemen nog lang niet over, want dan begint het gevecht met de verzekeringsmaatschappij van de veroorzaker. En dan moet het slachtoffer maar aantonen dat het blijvende letsel en de financiële gevolgen ervan door de aanrijding zijn veroorzaakt: de causaliteit. Een beproefde methode van de verzekeraars om onder de gevolgen uit te komen. Zie ook het hoofdstuk 'Verzekeringen' en het rapport van de Universiteit Utrecht over langlopende letselschadezaken. Onze eigen bevindingen hebben wij in het aanhangsel 'Reactie van de Vereniging Verkeersslachtoffers op het rapport van de Universiteit van Utrecht over langlopende letselschadezaken' vastgelegd, maar in het 'Zwartboek' en de jaarlijkse Appendices is dit een terugkerend onderwerp.

Het gevolg van deze houding van verzekeringsmaatschappijen is dat veel slachtoffers genoodzaakt zijn om een civiele procedure aan te spannen over de aansprakelijkheid en/of de causaliteit. Het slachtoffer is ook hier weer zwaar de pineut, hij moet alle financiële risico's dragen, de veroorzaker krijgt gratis juridische bijstand van zijn verzekering. Hoe bedoel U 'gelijkheid van partijen'? Maar civiele procedures duren gewoonlijk vele jaren, jaren die het slachtoffer financieel maar moet zien te overbruggen en het voor het slachtoffer onmogelijk maken om de aanrijding 'af te sluiten'. Daar komt nog een groot probleem bij: het Nederlandse civielrecht is verworden tot 'geen getuigen, geen bewijs'. Als het slachtoffer geen directe getuige kan vinden van de aanrijding wordt zijn eis niet gehonoreerd. Dit is terug te voeren op de achtergrond van juristen: ze hebben geen kaas gegeten van wetenschap en techniek, hoewel deze geheel bepalend zijn voor het verloop en de afloop van een aanrijding. Maar 'technisch' bewijs wordt niet begrepen en daarom niet als bewijs erkend. In feite een volstrekt onacceptabele zaak omdat getuigen een hoogst onbetrouwbare wijze van 'bewijzen' is, in tegenstelling tot technisch / wetenschappelijk bewijs. Prof. Wagenaar heeft zelfs verklaard dat getuigen uit de rechtszaal geweerd zouden dienen te worden.

Maar daar is het slachtoffer niet mee geholpen. Kortom, het civielrecht is een groot obstakel voor een slachtoffer om zijn recht te halen omdat zijn krachtigste middel om zijn gelijk te bewijzen niet wordt erkend.

Procedures moeten veel sneller, nieuwe informatiebronnen helpen daarbij.

Wij zijn van mening dat civiele procedures veel sneller dienen te verlopen, gezien de grote emotionele belasting voor het slachtoffer, en dat de bewijsvoering over een veel breder front mogelijk dient te zijn dan uitsluitend op basis van getuigen. Voor ons is dit een onacceptabele zaak omdat lang niet altijd getuigen van een aanrijding beschikbaar of vindbaar zijn, waardoor slachtoffers domweg ‘dubbel slachtoffer’ worden. ‘Technisch’ bewijs zou in feite leidend moeten worden, waarbij zoveel mogelijk objectieve informatie verzameld dient te worden, te beginnen bij het uitlezen van de ‘Event Data Recorder’. Ook informatie van dashcams kan van groot, soms zelfs doorslaggevend, belang zijn voor het vaststellen van de aansprakelijkheid en dienen derhalve toegelaten te worden in een civiele procedure als geldig bewijsmateriaal.

Slachtoffer is onvrijwillig in een hele nare positie geplaatst. Maar krijgt ook nog eens alle bewijslast toegeschoven. ‘Gelijkheid van partijen’ is volstrekt buiten de realiteit.

Wij zijn tevens van mening dat de wettelijke positie van slachtoffers in het civielrecht aanzienlijk verbeterd dient te worden. Waarom moet het slachtoffer alles maar aantonen en kan de aansprakelijke partij gemakkelijk weggkomen door alles maar te ontkennen, te liegen en meerdere ‘versies’ van het gebeurde naar voren te brengen? Het slachtoffer is, buiten zijn schuld, toch al in een weinig benijdenswaardige positie terecht gekomen, dus een meer evenwichtige benadering vinden wij absoluut noodzakelijk. Het uitgangspunt van de wetgever, ‘gelijkheid van partijen’, is niet alleen een gotspé, het is een karikatuur van de realiteit. Maar wij hebben nog geen enkele actie van de wetgever kunnen ontwaren om hier verbetering in te brengen. Met als gevolg dat slachtoffers nog steeds de helft van de materiële schade van de verkeersonveiligheid moeten betalen, naast alle lichamelijke en psychische gevolgen van de aanrijding. Deze situatie zou een land, dat zich ‘fatsoenlijk’ noemt het schaamrood op de kaken moeten brengen.

Veiligheidsmaatregelen

Beperk ook de gevolgen van aanrijdingen

Passieve veiligheid voor verkeersdeelnemers is noodzaak om de cijfers omlaag te krijgen. Weerstand hiertegen is onbegrijpelijk vanwege ernstige gevolgen voor slachtoffers en hoge kosten voor de samenleving.

In de loop van de jaren zijn er een aantal maatregelen getroffen om de *gevolgen* van de verkeersonveiligheid te verminderen. Hoewel deze de *aantallen* aanrijdingen dus niet verlagen, worden wel de gevolgen beperkt. Een paar bekende maatregelen zijn het invoeren van de helmplicht op motoren en niet veel later ook op bromfietsen, het dragen van gordels in auto’s, eerst alleen voorin, tegenwoordig ook op alle zitplaatsen. Minder bekend zijn zaken die betrekking hebben op de voertuigconstructie en als ‘passieve veiligheid’ kunnen worden gekarakteriseerd, zoals kreukelzones. Deze hebben tezamen gezorgd voor een sterke afname van de aantallen dodelijke en zwaargewonde slachtoffers van het verkeer. Daarom is het voor ons onbegrijpelijk dat andere, voor de hand liggende maatregelen, niet worden genomen. Een belangrijk ‘*piece de résistance*’ is de fietshelm. Zeker nu de fiets sterk aan populariteit wint (als vervangend voertuig voor woon-werk verkeer) en de snelheden toenemen (door het toenemend gebruik van elektrische fietsen) ligt het in de lijn der verwachtingen dat het aantal slachtoffers onder fietsers flink zal toenemen. Omdat nu al hersenletsel een belangrijk probleem is bij deze categorie weggebruikers zal dit door de twee bovengenoemde ontwikkelingen, een steeds prangerder probleem worden.

Derhalve is de discussie over de fietshelm weer opgelaaid. Veilig Verkeer Nederland vindt het aanbevelenswaardig dat oudere fietsers op een elektrische fiets een helm opzetten. Wij zijn van mening dat een helm voor *alle* fietsers verplicht dient te worden, gezien de ernstige gevolgen van hersenletsel voor de slachtoffers en de hoge kosten ervan voor de samenleving.

De eindredacteur dezes is senior genoeg om de discussies over de helm voor motorrijders nog te hebben meegemaakt en het valt hem op dat bij de fietshelm voor een belangrijk deel dezelfde tegen-‘argumenten’ worden aangevoerd. Zoals dat het dragen van een helm een ‘eigen keuze’ zou moeten zijn, maar destijds zei de overheid dat de gevolgen voor zowel de betrokkenen als de samenleving te ernstig waren. Daarmee was de discussie gesloten en de helm verplicht. Nu vraagt iedereen zich af hoe ze ooit zonder helm hebben kunnen rijden.

‘Valhelm hoofdzaak’!

Enigszins verbazingwekkend is dat de Fietzersbond tot de felste tegenstanders van de verplichte fietshelm behoort. Een woordvoerder van de Fietzersbond voerde als argument aan dat minder mensen de fiets zouden nemen en omdat fietsen als gezond wordt beschouwd, zou dat nadelig zijn voor de volksgezondheid. Nu is dat allereerst een onbewezen stelling en ik heb zeer grote twijfels of er significant minder gefietst zal gaan worden (tenslotte heeft men geen fiets aangeschaft om deze in de schuur stof te laten vergaren) en zelfs als dit initieel het geval zal zijn, is het waarschijnlijk een tijdelijke dip. Ook alle doemscenario’s voor het motorrijden zijn niet bewaarheid: integendeel. Ook bij televisieprogramma’s over spoedeisende hulp blijkt iedere keer weer dat de fietshelm de gevolgen van fietsongevallen beperkt heeft.

Argumenten tegen fietshelm gaan voorbij aan de gevolgen voor de individuele slachtoffers en de hoge kosten voor de samenleving.

Maar veel ernstiger is dat de Fietzersbond *geheel voorbijgaat* aan de uitermate ernstige gevolgen van hersenletsel voor de *individuele* slachtoffers. Niet alleen is de kans op overlijden duidelijk hoger zonder helm, de lange termijn gevolgen voor overlevende slachtoffers zijn ernstiger, tot vaak aan permanente hersenbeschadiging toe. Een ander belangrijk aspect dat genegeerd wordt, zijn de hoge kosten voor de samenleving: iemand, die arbeidsongeschikt raakt door hersenletsel, moet de rest van het leven door de samenleving worden onderhouden, in plaats van er een bijdrage aan te leveren. En dan komen ze nog met een paar ‘kul-argumenten’ aandragen als ‘lekker de wind door je haren voelen waaien’ en ‘waar moet je de helm laten als je naar de supermarkt gaat’ tot ‘door zo’n helm gaat je haar in de war’. Dat windje wordt toch minder lekker als er plots de rand van een trottoir komt opdagen. De helm mag ook in de supermarkt worden opgehouden, de toegang word je echt niet ontzegd met een fietshelm op. En als je je haar belangrijker vindt dan je hersenen moet toch maar eens goed nadenken over prioriteiten in je leven. Als je daar tenminste de hersens voor hebt..... Omdat in andere Europese landen de fietshelm gepropageerd, dan wel verplicht is, blijken de aantallen slachtoffers onder fietsers duidelijk afgenomen. Zo is in Hongarije het aantal dodelijke slachtoffers gehalveerd, maar in Nederland vertoont het een stijgende lijn. Net als destijds de invoering van de helmplicht voor motor- en brommerrijders een sterke afname van de aantallen slachtoffers tot gevolg had, zal een helmplicht voor fietsers een vergelijkbaar effect hebben.

Daarnaast zijn er legio technische mogelijkheden om de verkeersonveiligheid te verminderen, we hebben deze al vele malen genoemd en ook dit jaar komen ze weer voorbij in het hoofdstuk ‘*Technologie*’. Maar ook zouden een groot aantal andere maatregelen genomen kunnen worden, deze komen aan de orde in het hoofdstuk ‘*Politiek*’. Dat dit niet gebeurt, is in feite onbegrijpelijk, want wij zouden niet weten waarom dit niet zou kunnen.

Technologie

Handhaven van regels en bevoegdheden geautomatiseerd

Er is nog geen goede en bruikbare definitie van ‘intelligentie’.

Er kunnen flinke stappen gezet worden voor het verminderen van de verkeersonveiligheid door het toepassen van technologie. Veel daarvan is al jaren beschikbaar, maar wordt niet gebruikt, en een gedeelte wordt ontwikkeld, waarbij echter wel wat vraagtekens bij de effectiviteit gezet kunnen worden. Hierbij spelen een aantal aspecten een rol, waarvan we hier een aantal voor het voetlicht zullen brengen. Als eerste zullen we ‘Kunstmatige Intelligentie’ onder de loep nemen.

Het begrip ‘Kunstmatige Intelligentie’ is nogal verwarrend, om geen zwaarder woord te gebruiken. Vooropgesteld dient te worden dat we geen goede en bruikbare definitie van ‘intelligentie’ hebben en daarom is het nogal voorbarig om te suggereren dat een apparaat ‘intelligent’ zou zijn. Wat we wel kunnen opmerken is dat ‘intelligentie’ een aantal kenmerken heeft en we de stelling mogen omdraaien: een apparaat dat deze kenmerken niet vertoont kan dus niet ‘intelligent’ zijn. We moeten echter constateren dat de huidige systemen, waarvan geclaimd wordt dat deze onder ‘Kunstmatige Intelligentie’ vallen, deze toets niet kunnen doorstaan.

‘Kunstmatige Intelligentie’ ontbeert een aantal cruciale kenmerken van ‘intelligentie’ en zou derhalve niet als zodanig mogen worden aangeduid.

Twee cruciale kenmerken van ‘intelligentie’ zijn het kunnen interpreteren van ‘context’ en het ‘buiten de doos’ kunnen denken/handelen. Context is essentieel om een goede reactie te geven op de invoergegevens. Dit is te illustreren met voorbeelden en in dit kader kunnen er genoeg gevonden worden:

- Is het bord voor de maximumsnelheid bedoeld voor de hoofdrijbaan of voor de parallelweg?
- Is dit een portaal met verkeersinformatie of een voorwerp waar ik niet doorheen kan?
- Gaat die voetganger op het trottoir oversteken of week hij alleen maar uit om een invalide langs te laten?

Dit soort zaken is voor ons, mensen, geen enkel probleem, maar voor een ‘intelligent’ systeem niet zo triviaal. Het ‘buiten de doos denken’ is het o.a. vermogen om nieuwe oplossingen/handelswijzen te verzinnen en te verrichten. Zo worden uitvindingen gedaan en worden grenzen verlegd. Maar een grote beperking van ‘kunstmatige intelligentie’ is dat het meer napapegaaien is dan denken. Een systeem wordt ‘gevoed’ met een ‘training set’, voorbeelden van waar het systeem mee moet omgaan. Dat ‘leert’ het systeem dan ook wel, maar omstandigheden die niet in de ‘training set’ voorkwamen zijn een groot vraagteken. Mensen gaan dan andere oplossingen bedenken en komen dan vaak met geheel nieuwe. Een voorbeeld is de vrachtwagenchauffeur die een auto, waarvan de bestuurder onwel werd, tegen de vangrail heeft gedrukt om zo het voertuig tot stilstand te brengen voordat er grote ellende kon worden aangericht. Dit zou tegen alle ‘training’ van de ‘kunstmatige intelligentie’ van voertuigen ingaan, want het

moedwillig veroorzaken van schade is uiteraard volstrekt taboe. Dat het in dit geval een betere keuze was kunnen wij mensen begrijpen, maar een systeem zou niet eens op het idee komen.

Interpretatie van gegevens is verre van eenvoudig en een hoge horde voor autonome systemen.

Een aanverwant probleem is de *interpretatie* van gegevens door het systeem. Dat is de eerste, maar noodzakelijke, stap om te kunnen reageren. En hoe worden de gegevens onder normale omstandigheden geïnterpreteerd en hoe als deze (gedeeltelijk) onjuist zijn? Denk aan spetters/vuil op de ramen, sneeuwresten op de radar afstandsmeter e.d. Voor zover hier onderzoek naar is gedaan zijn de resultaten niet hoopgevend. De volgende vraag is dan ook hoe *reageert* het systeem op informatie en hoe ‘weet’ het systeem dat deze (gedeeltelijk) onjuist is? Berucht zijn inmiddels de ‘lane keeping systems’ die met sneeuw (vaak ook letterlijk) de weg kwijt zijn en ‘phantom breaking’ als het systeem een noodstop maakt vanwege onjuiste interpretatie van de gegevens.

ADAS kan gemakkelijk in zijn tegendeel verkeren. Sturing van ‘bovenaf’ is nodig, niet door de automobiellindustrie.

Dit soort problemen zijn er mede de oorzaak van dat de ‘zelfrijdende auto’, beleefd uitgedrukt, wat langer op zich laat wachten dan de ‘experts’ rond 2014 dachten. Dus wordt nu meer ingezet op ‘Advanced Driver Assistance Systems’ (ADAS). De bedoeling is dat dit soort systemen de bestuurder helpen om fouten te voorkomen en te corrigeren. Maar ook hier blijkt de werkelijkheid weerbarstiger dan gedacht. Het eerste probleem is dat de ontwikkeling van dit soort systemen voornamelijk gedaan wordt door automobiefabrikanten. Hun eerste doel is om hiermee een ‘competitive edge’ voor hun producten te creëren, dus hun focus richt zich op het voertuig en de inzittenden. Het respecteren van de verkeersregels en het lot van de overige weggebruikers zijn daarbij secundair. Maar omdat het in de automobiellindustrie ‘ieder voor zich’ is, heeft dit geresulteerd in een onoverzichtelijke warboel van allerlei verschillende systemen met verschillende functionaliteit en een Babylonische spraakverwarring van afkortingen. Met als gevolg dat veel van dit soort systemen niet gebruikt wordt en/of wordt uitgeschakeld. Dus alle goede bedoelingen ten spijt is het effect een stuk minder dan het zou kunnen zijn. Om hierin verbetering te brengen is veel meer sturing van ‘bovenaf’ nodig, inclusief normering van alle kreten, afkortingen en niet te vergeten: functionaliteit.

ADAS wordt gemakkelijk gebruikt als quasi-zelfrijdend met alle risico’s van dien. Aanpassen door de fabrikant verandert de functionaliteit, maar ‘hacken’ kan tot zeer gevaarlijke situaties leiden.

Maar daarmee zijn de problemen nog lang niet opgelost. Want ADAS wordt (te) vaak gebruikt als een quasi-zelfrijdende auto. Want, zo wordt geredeneerd, “met het ‘lane keeping system’ aan en de ‘emergency breaking’ actief hoef ik even niet op te letten en kan ik wel even appen of mails lezen en beantwoorden”. Maar niet alleen is dat, wettelijk gesproken, onjuist, ook is het systeem niet in staat om optimaal te reageren op onverwachte situaties (zie bovenstaande opmerkingen over ‘kunstmatige intelligentie’). Wij zijn van mening dat het besturen van een motorvoertuig een ‘full time job’ is en dat de aandacht niet mag verslappen en ADAS is een uitnodiging om juist dat wèl te doen. Daardoor ontstaat de paradoxale situatie dat ADAS, bedoeld om de verkeersveiligheid te bevorderen, in zijn tegendeel verkeert. Een ander probleem is de ‘automatic update’ van deze systemen: veel systemen worden automatisch geüpdate door de fabrikant. Maar dat heeft tot gevolg dat de functionaliteit verandert

en dat daardoor het voertuig anders reageert dan de bestuurder gewend was, met alle mogelijke risico’s van dien. En dat levert ook nog eens het risico van ‘hacken’ op, waarbij kwaadwillenden de functionaliteit van een systeem bewust zodanig veranderen dat deze niet meer of zelfs foutief gaan werken. Wij vinden dat, op dit moment en onder de huidige omstandigheden, waarbij bijna dagelijks blijkt dat zelfs de beste IT-systemen gehackt worden, ADAS geen verbinding met het Internet zouden moeten hebben om dit risico uit te bannen. Daarnaast *zijn* deze systemen nog veel te veel ontworpen zonder de essentiële interactie met de bestuurder in ogenschouw te nemen, ontbreekt sturing vanuit de overheid, is er onvoldoende transparantie over de gebruikte algoritmen en is er nauwelijks analyse of het betreffende systeem wel bijdraagt aan de vermindering van de verkeersonveiligheid. Onderzoek in hoeverre het systeem invloed heeft gehad bij zware aanrijdingen ontbreekt nog geheel. Het rapport “*Who is in control?, Road safety and automation in road traffic*” van The Dutch Safety Board, november 2019, beschrijft een groot aantal van deze problemen en geeft een aantal belangrijke aanbevelingen. Want bij de introductie van ADAS zitten een aantal nieuwe risico’s bij de koop in. Wij zetten daarom liever in op ‘Advanced Driver Verification Systems’ (ADVS).

ADVS bemoeilijkt het oneigenlijk gebruik van een voertuig in sterke mate en is ook zeer effectief in het aanpakken van verkeershuffters. Is al jaren mogelijk en zou ook de Politie ontlasten.

ADVS heeft als essentiële functionaliteiten het verifiëren van de bevoegdheid en geschiktheid van de bestuurder voor het betreffende voertuig en het afdwingen van de verkeersregels. Het is van de zotte dat het anno 2020 mogelijk is om uitsluitend door het in bezit hebben van een sleutel een moordwapen te kunnen gebruiken. We accepteren toch ook niet dat iemand uitsluitend op basis van een rekeningnummer geld van de bank kan halen? De technologie om banksaldi te beschermen kan evengoed gebruikt worden om, laten we het beleefd uitdrukken, oneigenlijk gebruik van motorvoertuigen te verhinderen. Rijbewijzen kunnen op dezelfde wijze als bankpasjes van een chip worden voorzien, waarop informatie over de geldigheid staat vermeld. Bij het starten van een voertuig dient, net als bij een geldautomaat, het rijbewijs in een gleuf te worden gestoken en een pincode te worden ingevoerd. Als de pincode OK is, wordt gecontroleerd of het rijbewijs geldig is voor het betreffende voertuig en als ook dat in orde is, wordt het voertuig gestart. Zo wordt het voor lieden, waarvan de rijbevoegdheid is ingetrokken, een stuk lastiger om te gaan rijden. Want het blokkeren van het rijbewijs is eenvoudig uit te voeren door een politiebeambte. Dus weer wegrijden nadat de politie de bocht om is, is er dan niet meer bij. Voor de goede orde: het rijbewijs blijft in de sleuf zitten totdat het voertuig wordt afgezet. Voor het opnieuw starten moet dan de gehele procedure overnieuw doorlopen worden. Daarmee wordt het gebruik van het rijbewijs van anderen onaantrekkelijk.

Alcoholslot is bittere noodzaak.

Het alcoholslot is een ander speerpunt van ADVS en wij zijn van mening dat deze zo snel mogelijk weer ingevoerd moet worden, zeker voor lieden die betrapt zijn op ‘rijden onder invloed’. Veel alcomobilisten zijn verslaafd en dan is het erg moeilijk om, zonder controle, nuchter achter het stuur te kruipen. Ook blijkt uit de ongevallenstatistieken dat bij minstens een derde van de aanrijdingen, waarbij doden en/of ernstig gewonden te betreuren zijn, alcohol in het spel was. Het alcoholslot is dus een zeer

effectieve manier om de verkeersonveiligheid te verminderen. De bezwaren, destijds naar voren gebracht door de Raad van State, kunnen eenvoudig worden weggenomen door de kosten uit de opbrengsten voor bekeuringen voor ‘rijden onder invloed’ te betalen en de handhaving is met een rijbewijsslot eenvoudig te realiseren.

De ‘zelfrijdende’ auto is nog ver weg. Het interpreteren van de gegevens, vooral onder niet-ideale omstandigheden, en het reageren erop zijn uitermate moeilijk door de enorme variatie in situaties, vooral in de bebouwde kom. De noodzaak van het gebruik van 5G is een dermate groot risico dat dit prohibitief zou moeten zijn.

Het besef begint langzaamaan door te dringen dat de ‘zelfrijdende auto’ toch wel een lastige noot is om te kraken. Vooral in meer complexe situaties, zoals bijv. in de bebouwde kom, blijkt het erg lastig om alles goed te overzien en de juiste handelingen te verrichten. Verbazingwekkend vinden wij dit niet, hoogstens is het verbazingwekkend dat de ‘experts’ zich dat niet zelf gerealiseerd hebben. Hierboven hebben we al geschetst welke problemen er liggen (interpretatie, omgaan met gedeeltelijk onjuiste informatie en optimaal reageren / handelen). Het schrijven van real-time, interrupt driven software is een helse klus, die niet bug-vrij te krijgen is. Daar komt bij dat het aantal mogelijke situaties, die in het verkeer kunnen optreden, schier oneindig is en het is maar de vraag of de ‘training set’ voldoende groot is om het systeem te ‘leren’ hoe te handelen in onverwachte omstandigheden. Zoals boven opgemerkt, een systeem met ‘kunstmatige intelligentie’ is in feite aan het ‘napapegaaien’ en ontbeert het creativiteit. Ook in het rapport “*Who is in control?, Road safety and automation in road traffic*” van The Dutch Safety Board, november 2019, wordt twijfel uitgesproken of de ‘zelfrijdende auto’ in de bebouwde kom ooit mogelijk wordt. We moeten er in ieder geval maar niet op rekenen dat dit binnen een klein aantal jaren het geval zal zijn, dus voor de vermindering van de verkeersonveiligheid kunnen we beter bestaande technologie invoeren onder het motto ‘beter één vogel in de hand dan tien in de lucht’. Een aspect dat nog weinig aandacht heeft gekregen is dat de ‘zelfrijdende auto’ het 5G netwerk nodig heeft om goed te functioneren. Wij vinden dat uitermate riskant omdat het 100% van de tijd feilloos werken van 5G niet gegarandeerd kan worden (bijv. bij stroomuitval!), de software van 5G waarschijnlijk niet bug-vrij zal zijn en, nog veel belangrijker dan bij ADAS, de mogelijkheid voor sabotage en hacken ontstaat. Dit zou tot zeer gevaarlijke situaties op de weg aanleiding geven. Omdat tot op heden geen enkel IT-systeem bestand is gebleken tegen hackers (zelfs een bedrijf, gespecialiseerd in Internet-beveiliging is gehackt!) en daar gebleken is dat buitenlandse mogendheden zich van hacken hebben bediend, lijkt het ons een zeer groot risico als het 5G netwerk een cruciaal onderdeel van de verkeersveiligheid wordt. Dit aspect dient naar onze mening zwaar meegewogen te worden bij het toelaten van ‘zelfrijdende voertuigen’ en dit zou eigenlijk prohibitief moeten zijn.

Het blokkeren van smartphones en het invoeren van de ISB zouden de verkeersonveiligheid sterk doen verminderen. Maar onwil blokkeert het nemen van deze maatregelen.

In het oorspronkelijke ‘Zwartboek’ en alle jaarlijkse Appendices hebben wij twee andere belangrijke ADVS-systemen genoemd en die zullen we ook dit jaar maar weer voor het voetlicht brengen: de ISB (Intelligente SnelheidsBegrenzer) en de smartphone blokkering tijdens het rijden. De ISB zou een flinke vermindering van de verkeersonveiligheid met zich brengen en tevens de milieubelasting door het wegverkeer sterk reduceren. De smartphone blokkering voorkomt afleiding in het verkeer en maakt het bestuurders onmogelijk om het rijden ‘tijdelijk’ aan de ADAS over te laten en zelf toch maar even wat te gaan appen of mails beantwoorden. Maar ISB is nog

niet eens aan de orde en de tandeloze versie, de ‘Informerende SnelheidsAssistent’, hoewel ons al jaren geleden beloofd, is er nog steeds niet en een volstrekt nutteloze, eenvoudig uitschakelbare variant, wordt, onder druk van Duitsland, op z’n vroegst per 1/1/2024 ingevoerd. Zie ook het hoofdstuk ‘*EU-beleid*’. Het niet invoeren van deze technologie, die al jaren ‘op de plank’ ligt, is domweg een kwestie van onwil ten koste van zeer veel dodelijke en zwaargewonde slachtoffers, om nog maar te zwijgen over de enorme financiële gevolgen. Wij vinden het onbegrijpelijk dat deze sabotage almaar wordt geslikt door de overheden van de overige EU landen, inclusief Nederland, want ‘ieder slachtoffer is er een te veel!, weet U nog?



Conclusies

Nog steeds veel werk aan de winkel

Het decennium 2010 – 2020 is een verloren decennium geworden, zowel voor de wettelijke positie van slachtoffers, die nog steeds even beroerd is, als voor de verkeersveiligheid: het aantal dodelijke slachtoffers is niet afgenomen, het aantal zwaargewonden is toegenomen, evenals de schade. De beloften van de overheid uit 2008 zijn dus gebakken lucht gebleken en er is niets dat er op duidt dat er nu wel een effectief beleid gevoerd gaat worden, want een groot aantal eenvoudig te nemen maatregelen blijven onbenut.

Het aantal verschillende voertuigcategorieën is inmiddels veel te groot, wat door de beperkte ruimte op de weg tot conflicten leidt. Sommige categorieën kunnen beter worden uitgefaseerd, voor andere dienen strengere beperkingen en veiligheidsvoorzieningen te worden afgekondigd. Vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers zijn nog een aantal 'passieve' veiligheidsmaatregelen te nemen, die, zeker in het licht van de ontwikkelingen, zouden bijdragen aan de vermindering van de ernst van letsels.

De afwikkeling van letselschade is al tientallen jaren een hoofdpijndossier voor slachtoffers. Alleen door het wettelijk verplichten van de Gedragscode Behandeling Letselschades, het afdwingen van termijnen middels sancties en het maximaliseren van de afwikkelingstermijn kan hier verbetering in worden gebracht. De houding van verzekeraars tegenover slachtoffers moet hoognodig veranderen ten faveure van het slachtoffer.

De EU blijft het invoeren van technische voertuigeisen om de verkeersonveiligheid te verminderen, blokkeren. Er kunnen dus grote vraagtekens gezet worden bij haar woorden om de verkeersonveiligheid te verminderen. Vooralsnog laat zij de korte-termijn belangen van de automobiellustrie prevaleren boven het leven en welzijn van haar burgers. Het toelaten van voertuigen die meer dan 300 km/h (!) kunnen rijden is volslagen waanzin en zij dwarsboomt met dit beleid tevens het streven om de uitstoot van CO₂ in 2030 met 55% te hebben verminderd.

De verwachtingen van het effect van elektrische voertuigen voor het verminderen van de uitstoot zijn veel hoger dan hetwelk gerealiseerd kan worden. Daarnaast zullen het grootschalig toepassen van elektrisch vervoer zeer kostbare uitbreidingen van de infrastructuur vergen, die zeer waarschijnlijk niet binnen de gestelde termijn gerealiseerd kunnen worden. Hybride voertuigen, bij voorkeur met een turbine i.p.v. een zuigermotor, kunnen veel effectiever blijken te zijn en kunnen tevens een aantal andere beperkingen van elektrische voertuigen ondervangen.

De Politie krijgt heeft te weinig mogelijkheden gekregen om haar handhavingstaak naar behoren uit te voeren. Door de extra werkzaamheden i.v.m. het handhaven van de Covid-19 maatregelen is dit nog verder onder druk komen te staan. Dit is ook een

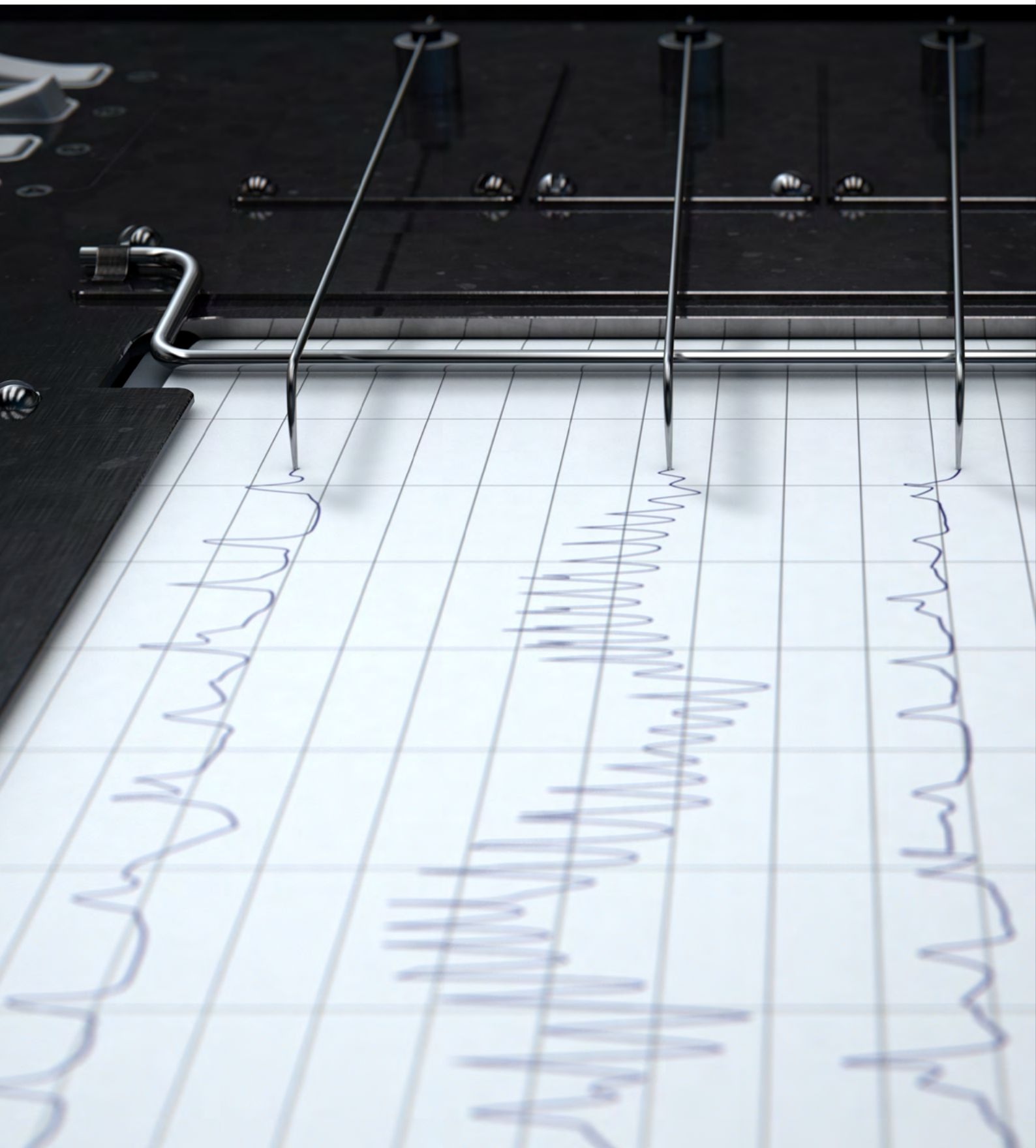
belangrijke oorzaak voor de steeds verder toenemende verkeersonveiligheid en tekent de houding van de politiek in dezen.

Het strafrecht is aangescherpt om de sabotage van de wetgeving op dit gebied door de Hoge Raad te compenseren. Afgewacht moet worden of dit tot strengere straffen zal leiden met -hopelijk- meer preventieve werking. Gebleken is wel dat door het gebrek aan een recidive regeling het alleen bekeuren voor het veelvuldig overtreden van de verkeersregels onvoldoende 'bijt' en mede daardoor het gedrag op de weg steeds verder verloedert.

Helaas is het civielrecht nog steeds voor een aantal slachtoffers noodzakelijk om niet 'dubbel slachtoffer' te worden van wat hen is aangedaan. Maar hier wreekt zich de, wettelijk gesproken, beroerde positie van het slachtoffer. De veroorzaker en zijn verzekeringsmaatschappij mogen net zoveel liegen als ze willen, zonder dat dit nadelige consequenties heeft. Het verzinnen van allerlei alternatieve 'lezingen' van het gebeurde en het wijzigen van eerdere verklaringen blijkt zeer lucratief te zijn.

Er zijn al tientallen jaren technische mogelijkheden beschikbaar om de verkeersonveiligheid te verminderen, maar die op de plank blijven liggen om ons volstrekt onduidelijke redenen. Hiermee zou ook de handhavingstaak van de Politie sterk worden vereenvoudigd en veel effectiever worden. Vanuit de automobiellindustrie worden wel allerlei systemen ontwikkeld die geacht worden de verkeersveiligheid te verhogen, maar die vaak in hun tegendeel verkeren omdat bij de ontwikkeling de interactie met de bestuurder uit het oog is verloren. Het zal sturing van 'bovenaf' vereisen om orde in deze chaos te brengen en de focus van de systemen te verleggen naar goed gedrag op de weg en niet alleen gericht dienen te zijn op de inzittenden. Hierbij dienen ook de risico's van hacken in ogenschouw te worden genomen.

De zelfrijdende auto blijft vooralsnog een 'fata morgana' omdat de problemen met de software in realistische omstandigheden veel groter blijken dan aanvankelijk gedacht. Voor de aantallen slachtoffers is het niet verstandig om te wachten totdat autonome voertuigen gemeengoed zijn geworden (St. Juttemis?) en zolang het 5G netwerk noodzakelijk is voor het goed functioneren ervan zouden deze niet op de weg toegelaten mogen worden vanwege de onoverzienbare ellende die een hack teweeg kan brengen.



Aanhangsels

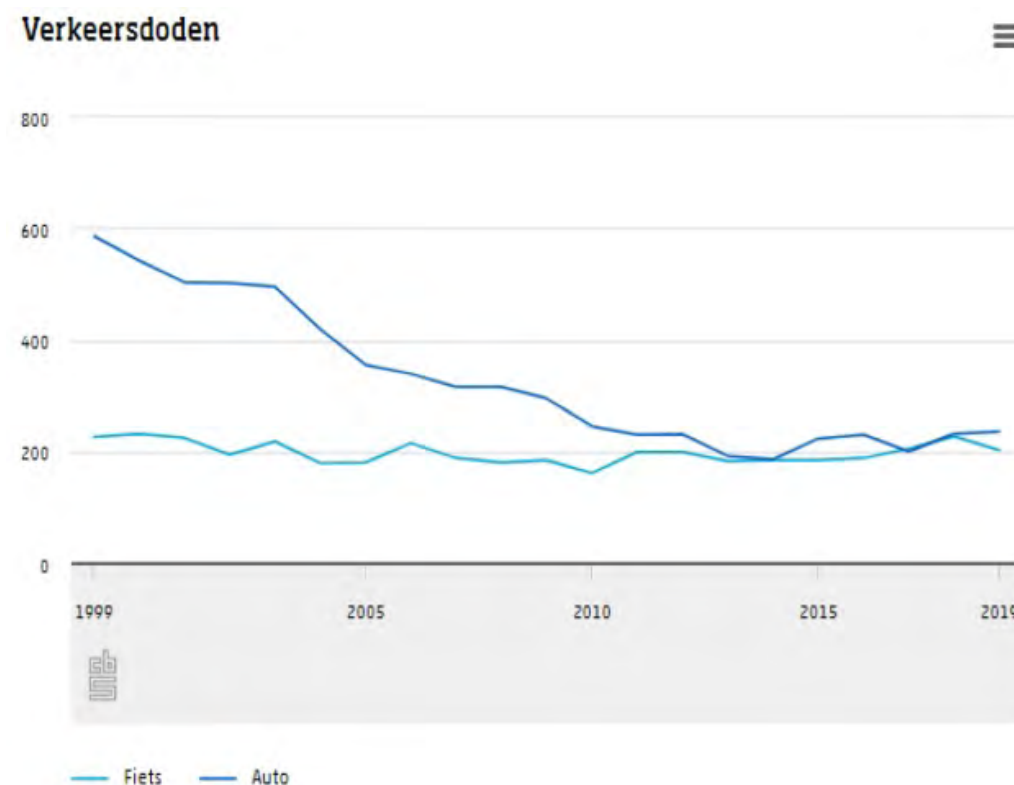
Informatie over verkeersveiligheid: leugens, halve waarheden en statistieken

De overheid of eraan gerelateerde instanties leveren met een zekere regelmaat informatie in de publieke ruimte omtrent de ontwikkeling van de verkeers(on)veiligheid. Omdat deze ontwikkelingen, beleefd uitgedrukt, niet erg best zijn, hebben wij de indruk dat de informatie, die naar buiten wordt gebracht, op z'n zachts gezegd, gekleurd is. Wij zullen hier twee voorbeelden van geven, maar het moge duidelijk zijn dat wij dit een onacceptabele zaak vinden: informatie die door de overheid naar buiten wordt gebracht dient open, eerlijk en objectief te zijn. In de onderstaande twee voorbeelden is dat o.i. niet het geval en dat dit het vertrouwen in de overheid ondergraaft, is het intrappen van een open deur.

Voorbeeld 1

Op 28 juli 2020 zijn er cijfers door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) naar buiten gebracht betreffende de aantallen dodelijke slachtoffers bij fietsers en inzittenden van auto's in de periode van 1999 – 2019. Vol trots wordt gemeld dat het aantal dodelijke slachtoffers onder inzittenden van auto's in deze periode met bijna 60% gedaald is. Met als impliciete boodschap: 'zie eens hoe goed we bezig zijn om de verkeersveiligheid te verhogen!' Maar daar vallen wel wat kanttekeningen bij te plaatsen.

Op zich is het al merkwaardig dat ditmaal een periode van 20 jaar wordt gebruikt i.p.v. de gebruikelijke 10 jaar. Maar als de cijfers in meer detail worden bekeken komt de meer waarschijnlijke aap uit de mouw: vrijwel deze gehele daling heeft plaatsgevonden in de periode 1999 – 2009, zoals te zien is in de verstrekte grafiek:



Bij 2010 zit er een 'knik' in de grafiek (donkerblauw) voor de inzittenden van auto's, weliswaar daalt het aantal slachtoffers daarna nog licht, maar na het minimum in 2014 treedt er weer een stijging op, waardoor er, over de hele periode 2010 – 2019 genomen, geen noemenswaardige daling heeft plaatsgevonden. Dus een rapportage over alleen het laatste decennium had een heel ander, aanzienlijk minder rooskleurig, beeld opgeleverd. Beleefd uitgedrukt is dit 'cherry picking', maar wij vinden dit meer naar volksverlakkerij rieken. In ieder geval kan gesteld worden dat de huidige ontwikkelingen zeer zorgelijk zijn en bepaald geen reden geven tot juichen.

We zouden verwachten dat de dalende trend van voor 2010 zich zou hebben voortgezet omdat voertuigen steeds veiliger worden voor de inzittenden en met de doorgaande voertuigvervangning zou dit tot een steeds veiliger wagenpark moeten leiden met navolgend minder dodelijke slachtoffers. Daarenboven wordt de medische behandeling van verkeersslachtoffers steeds beter, dus ook dat zou moeten bijdragen aan een lagere sterfte. Wij vinden het dan ook onbegrijpelijk dat niet de voor de hand liggende vraag is gesteld: 'waarom heeft de daling van het aantal dodelijke slachtoffers niet doorgezet?' De ontwikkelingen vanaf 2015 geven extra voeding aan onze zorgen omdat de aantallen dodelijke slachtoffers sinds die tijd juist *toenemen*, een ontwikkeling die niet begrepen kan worden tenzij er oorzaken zijn aan te wijzen die de verkeersonveiligheid juist *verhogen* en die in de afgelopen jaren sterker zijn geworden.

Twee ontwikkelingen springen eruit: de invoering van de 130 km/h op de snelwegen, waardoor vooral de toename van snelheidsverschillen aanleiding geeft tot meer

aanrijdingen met zeer waarschijnlijk ernstiger letsel tot gevolg en de afname van de handhaving door de Politie. De verantwoordelijkheid voor beide ontwikkelingen ligt bij de politiek, de eerste is volstrekt duidelijk, maar omdat de politiek steeds meer taken op het bordje van de Politie legt en daarbij tevens haar middelen terugbrengt, is de handhaving op de wegen sterk teruggelopen. Wij zijn er dan ook tamelijk zeker van dat de zorgelijke ontwikkeling van de slachtoffercijfers te wijten is aan de twee bovengenoemde oorzaken, die nogal haaks staan op het door de politiek publiekelijk beleden adagium 'ieder slachtoffer is er één te veel'. In ieder geval mag worden geconcludeerd dat wat betreft de aantallen dodelijke slachtoffers onder inzittenden van auto's van een 'verloren decennium' sprake is.

Wij zijn van mening dat om een beter en betrouwbaarder beeld te krijgen van de ontwikkelingen het nodig is om niet alleen te kijken naar het aantal dodelijke slachtoffers, maar ook naar de aantallen gewonden en de ernst van het opgelopen letsel. Omdat deze aantallen vele malen hoger zijn dan die van de dodelijke slachtoffers (i.h.a. zijn er ca. 35 maal meer ziekenhuisgewonden dan dodelijke slachtoffers te betreuren), worden statistische analyses betrouwbaarder. Wij begrijpen niet waarom dit niet gedaan is, want als de oorzaken en gevolgen veel beter in beeld worden gebracht is het eenvoudiger om effectieve verbetermaatregelen te implementeren. Wij pleiten er derhalve voor dat er een veel gedetailleerdere analyse van de aanrijdingen komt dan in deze notitie van het CBS gebruikt is. In een uitgebreidere studie dient te worden onderzocht welke onderliggende oorzaken verantwoordelijk zijn voor de aanrijdingen (huffterig weggedrag, te hoge snelheid, gebruik van alcohol, drugs, lachgas, smartphone gebruik, etc.) en wat de gevolgen zijn, gerelateerd aan het opgelopen letsel, zodat dit effectief kan worden bestreden. Gezien de zware belasting van de Politie is het gebruik van beschikbare technologie voor een gedeelte van de handhaving en het respecteren van de verkeersregels voor de veiligheid van de overige verkeersdeelnemers, onontkoombaar.

Het ontbreken van achtergrond en detailinformatie wrekt zich eveneens sterk bij de analyse van de dodelijke fietsslachtoffers. Ook hier kan worden opgemerkt dat zich tussen 1999 en 2009 een dalende trend ontwikkelde die vanaf 2010 in een stijgende is omgebogen. Omdat er geen nadere gegevens beschikbaar zijn over de onderliggende oorzaken is het 'jumping to conclusions' om de stijging vanaf 2010 toe te schrijven aan de sterke opkomst van de elektrische fiets en de toename van het aantal senioren dat zich op een dergelijk voertuig voortbeweegt. Hoewel ook wij het vermoeden hebben dat de snellere en zwaardere elektrische fiets in potentie risicoverhogend is, kan dit alleen worden geconcludeerd als de oorzaak van de aanrijdingen bekend is. Klopt het dat er veel 'eenzijdige' ongevallen plaatsvinden met elektrische fietsen? Zijn er veel aanrijdingen veroorzaakt door onverwachte (slinger-)bewegingen van de elektrische fietser? En ook hier: wat zijn de cijfers voor de gewonden? Dat er ook hier 'cherry picking' op de loer ligt, is een redelijk vermoeden.

Bij het uitsplitsen van de aantallen doden per leeftijdscategorie moet ook een cor-

rectie worden gepleegd voor de demografische ontwikkelingen. Weliswaar is in de periode het aantal dodelijke slachtoffers in de categorie 70+ met 68% gestegen, maar is deze bevolkingsgroep wel met 42% gegroeid. Dus per miljoen senioren is de groei minder dan 20%. Daarom dienen ook deze cijfers sterk genuanceerd te worden. Een verklaring zou kunnen zijn de toename van de kilometrage door hoger gebruik van de fiets, het rijden van langere afstanden, eenvoudiger geworden door de elektrische fiets en/of de toegenomen fitheid van deze groep. Zolang hier geen cijfers over bekend zijn, zijn de onderliggende oorzaken niet te achterhalen en moet ervoor gewaakt worden deze aan één oorzaak toe te schrijven.

De grafiek over de aantallen fiets-slachtoffers per miljoen, zoals gepresenteerd in de CBS-notitie, geeft een vertekend beeld. Zoals boven ook is opgemerkt dienen de aantallen per miljoen inwoners van de betreffende leeftijdscategorie te worden gepresenteerd. Dan wordt een vergelijk eenvoudiger omdat dan de *relatieve* sterfte in iedere categorie duidelijk is en meteen gecorrigeerd wordt voor de demografische ontwikkelingen. Nu lopen de verschillende grootte van de verschillende leeftijdscategorieën en hun demografische ontwikkelingen er dwars doorheen, waardoor het ondoenlijk is om hier harde conclusies uit te trekken.

Een ander interessant aspect, dat wederom volstrekt genegeerd wordt, zijn de aantallen gewonden in de verschillende leeftijdscategorieën en hoe die zich verhouden tot de aantallen dodelijke slachtoffers. Wij vermoeden dat, relatief gesproken, senioren vaker aan letsel zullen overlijden dan jongeren omdat het herstellend vermogen afneemt met de jaren. Wat is de bijdrage hiervan aan de sterfte bij de 70+ categorie? Is hoofdletsel daarbij een belangrijke factor? Antwoorden op deze vragen zouden bijv. duidelijk maken of het verplichten van een fietshelm bij elektrische fietsen en/of senioren een positief effect zouden hebben op de aantallen fietsslachtoffers en de ernst van het letsel in deze categorie. Nu is dat veelal een 'nietes-welles' discussie, waar we weinig mee opschieten. Daarnaast is een opsplitsing in de verschillende voertuigcategorieën (racefiets, elektrische fiets, 'gewone' fiets, ligfiets, bakfiets, etc.) en type ongeval (eenzijdig, aanrijding met fietser, snorscooter, bromfiets, motorvoertuig, vrachtauto, etc.) noodzakelijk. Om voldoende betrouwbare statistiek te kunnen bedrijven, is het gebruik van de aantallen gewonden daarbij noodzakelijk.

Samengevat zijn de gegevens in deze CBS-notitie voor velerlei uitleg vatbaar, geven geen uitsluitend over de zinvolheid van bepaalde maatregelen om de verkeersonveiligheid te verminderen en leiden snel tot onjuiste conclusies. Een dergelijke manier van gegevens naar buiten brengen geeft weer voeding aan de volkswijsheid, 'je hebt leugens, halve waarheden en statistieken'. Beleefd uitgedrukt is dit een gemiste kans, ons blijft onduidelijk waarom het CBS deze gegevens op deze wijze naar buiten heeft gebracht, dit verhoogt ons vertrouwen in dit instituut niet.

Overigens weerspiegelen de EU cijfers de slechte prestaties van Nederland op het gebied van de verkeersveiligheid:

De European Transport Safety Council (ETSC) brengt jaarlijks rapport uit over de ranglijst van Europese landen betreffende de verkeers(on)veiligheid. Nederland stond jarenlang vrij hoog op deze lijst, maar de laatste jaren is daar danig de klad in gekomen. De Nederlandse cijfers laten een stagnatie of een stijging zien. Zo is het aantal dodelijke slachtoffers (per miljoen inwoners) van 2010 – 2019 gestegen, terwijl het doel was een daling (!) naar 500 in 2020 (voor heel Nederland), naast maximaal 10 500 ziekenhuisgewonden. Beide cijfers zijn bij lange na niet gehaald, ondanks de verkeersbeperkende maatregelen i.v.m. de Covid-19 pandemie.

De oorzaken van de slechte cijfers zijn allereerst de verslechterende mentaliteit van de weggebruikers in combinatie met een steeds geringere handhavingsinspanning van de Politie (en dus pakkans). Dat is de Politie niet kwalijk te nemen, de politiek is hiervoor verantwoordelijk, die steeds meer taken bij de Politie neerlegt en anderzijds de beschikbare middelen vermindert. Daarnaast is het de volstrekte onwil van de politiek om nu echt eens effectieve (technische) maatregelen verplicht in te voeren, maar deze almaar voor zich uit blijft schuiven. Als voorbeeld kan de 'Informerende Snelheids-Assistent' (ISA) worden genoemd. Er was toegezegd dat deze per 1/1/2014 verplicht zou worden ingevoerd voor alle nieuwe auto's EU-wijd, maar onder druk van de autolobby is dat iedere keer weer verder vooruitgeschoven, vorig jaar was 1/1/2022 toegezegd, maar is inmiddels doorgeschoven naar 1/1/2024, maar vooralsnog is het 'eerst zien, dan geloven'.

Ook kan de werkwijze van de automobiellindustrie worden genoemd. Het bouwen van voertuigen voor de openbare weg die meer dan 300 km/h kunnen rijden, is natuurlijk volslagen waanzin. Het *toelaten* hiervan op de openbare weg grenst aan crimineel gedrag, want dit riekt naar uitlokking: je koopt geen auto die 300+ kan om er netjes 100 mee te gaan rijden. Criminele figuren maken dan ook gretig gebruik van de absurde snelheden die met dit soort voertuigen bereikt kunnen worden. Het wordt hoog tijd om de automobiellindustrie eens te confronteren met een schadeclaim wegens productaansprakelijkheid. Want de automobiellindustrie is geen haar beter dan de tabaksindustrie: winst vindt men belangrijker dan mensenlevens.

Zolang de politiek haar oren laat hangen naar de korte-termijn belangen van de automobiellindustrie zullen mensenlevens, menselijk welzijn en het milieu daaraan ondergeschikt blijven. En voor de Bühne maar roepen 'ieder slachtoffers is er één teveel'.....

Voorbeeld 2

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid heeft in 2020 een rapport uitgebracht over de invloed van de invoering van de 130 km/h op de (on)veiligheid op de snelwegen ("Verhoging snelheidslimiet op autosnelwegen, Veiligheidseffecten 130 km/uur-limiet vooralsnog niet eenduidig", Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, Rapport R-2019-30). Hierop is een kritisch artikel geschreven (Martin Kroon en Vincent van den Bergen, "Is 130 rijden echt veilig? De getallen kloppen

pen, de SWOV-interpretatie niet”, bijlage bij deze Appendix} dat om ons onduidelijke redenen niet is gepubliceerd, iets dat wij ten zeerste betreuren omdat onze eigen analyse van dit rapport tot een vrijwel gelijklopend resultaat leidt, waarbij door ons ook nog een aantal andere kanttekeningen te plaatsen zijn:

- Het merendeel van de kritische opmerkingen van Kroon c.s. zijn ook te vinden in ons Zwartboek en de Appendices.
- Het gebruik van gemiddelden is, vanuit oogpunt van systematiek, niet voor de hand liggend voor deze analyse: het zijn juist de uitschieters die gevaarlijk rijgedrag vertonen. De kans op verdrinking in een rivier wordt niet bepaald door zijn gemiddelde diepte, maar door het diepste gedeelte. De uitschieters verhogen de inhomogeniteit van het verkeersbeeld en geven de grootste snelheidsverschillen met de overige weggebruikers.
- Niet alleen dient er gekeken te worden naar de stijging van het aantal dodelijke slachtoffers, maar ook naar het verdwijnen en zelfs omkeren van de dalende trend van de jaren voor de invoering van de 130 km/h. Geleidelijk aan wordt het wagenpark steeds veiliger voor de inzittenden en de responsie van de hulpdiensten steeds effectiever, waardoor een doorzettende daling van de aantallen dodelijke slachtoffers verwacht zou kunnen worden. Klaarblijkelijk is deze ontwikkeling tenietgedaan door andere oorzaken. Een hogere snelheid is dan een logische en voor de hand liggende verdachte.
- Daarenboven zou er ook gekeken moet worden naar de gewonden. Hoe zijn de aantallen hiervan veranderd en hoe zit het met de ernst van de verwondingen? Omdat er veel meer gewonden dan doden vallen kan hier veel beter statistiek op bedreven worden. Dit zou veel duidelijkheid hebben verschaft over de onderliggende trends.
- Een onbegrijpelijke opmerking van het SWOV-rapport is dat er aan de ontwikkeling van de aantallen ongevalsincidenten weinig conclusies vallen te verbinden. Maar op pag. 15 van het rapport wordt voor ALLE wegtypen een stijging gerapporteerd, in het bereik van 20 – 50% (als de hoogste waarde wordt weggelaten) met een gemiddelde van ca. 35%. Hoewel de waarden niet nauwkeurig uit de grafiek zijn af te lezen is de stijging voor alle wegtypen significant en mag zeker niet worden genegeerd. Wat de gevolgen van de aanrijdingen zijn is echter niet in het rapport vermeld, maar wij vermoeden dat bij hogere snelheden de verwondingen ernstiger zijn, een aspect dat ook op pag. 9 van het SWOV-rapport genoemd wordt.
- Opgemerkt kan worden dat door een stijging van het aantal ongevalsincidenten ook de aantallen ongevalsfiles toenemen. Zeer waarschijnlijk doen deze de tijdswinst van de 130 km/h maatregel teniet of zorgen zelfs voor een toename van de reistijd. Dus ook wat dat betreft kan de maatregel beter worden afgeschaft. Want fileverkeer zorgt voor sterk verhoogde uitstoot van vervuilende stoffen, ergernis bij de bestuurders en verhoogde indirecte economische schade.
- Een probleem dat niet echt wordt aangestipt is dat hardrijders niet alleen voor zichzelf gevaren scheppen, maar ook voor anderen. Vooral meer kwetsbare verkeersdeelnemers (op de snelwegen motor- en scooterrijders, maar ook inzittenden van lichte auto's) zijn hiervan de dupe.

- Bij de opmerkingen over het milieu dient naar onze mening ook de bijdrage aan fijnstof vermeld te worden. Vooral deeltjes < 2,5 µm zijn gevaarlijk omdat deze diep in de longen doordringen en daar schade aanrichten. Deze komen vooral vrij bij (snel) optrekken (van de banden) en bij remmen (van de remmen zelf en de banden). Wij zijn van mening dat de milieuaspecten van (te) hard rijden veel sterker voor het voetlicht gebracht moeten worden, juist ook omdat hierdoor veel indirecte slachtoffers van het verkeer vallen door verminderde levensverwachting en kwaliteit van leven. Deze worden nooit meegeteld bij de menselijke 'schadepost' van het verkeer, maar dit is een onjuiste voorstelling van zaken.

Samenvattend kan gesteld worden dat ook wij, met dhr. Kroon c.s., van mening zijn dat er punten van kritiek zijn op de systematiek van de analyse door de SWOV en dat wij een aantal conclusies *niet kunnen onderschrijven*. Wij begrijpen dat het lastig is om 'harde' conclusies te kunnen trekken uit gegevens waarbij meerdere variabelen betrokken zijn, maar wij zijn van mening dat door het betrekken van de gegevens over de ernst van de aanrijdingen er een duidelijker beeld van de onderliggende trends bepaald had kunnen worden, waardoor 'hardere' conclusies getrokken hadden kunnen worden. Hoewel de SWOV waarschijnlijk gelijk heeft dat op basis van deze analyse niet eenduidig bepaald kan worden wat de gevolgen van de invoering van de 130 km/h regel zijn, is de 'vertaling' van hun conclusie door de media 'dat er geen nadelige gevolgen zijn' veel te kort door de bocht. Dit kan eenvoudig onjuist worden geïnterpreteerd door de modale weggebruiker en draagt zo niet bij aan een veiliger verkeer.

Het is genoegzaam bekend dat in het algemeen hogere snelheden tot meer aanrijdingen aanleiding geven met ernstiger gevolgen, ook voor niet-betrokken weggebruikers door oponthoud en filevorming. Als vuistregel kan worden gehanteerd dat iedere km/h harder aanleiding geeft tot een toename van het aantal aanrijdingen met 3 – 4 %, zoals blijkt uit de internationale literatuur. Daarnaast is de uitstoot van vervuilende stoffen en fijnstof flink hoger bij hogere snelheden. Niet voor niets is de maximumsnelheid op de snelwegen overdag tot 100 km/h teruggebracht om de stikstofuitstoot te reduceren. Terzijde levert dit ook een aardig inkijkje op bij de politiek, die almaar roept 'ieder slachtoffer is er een teveel': deze snelheidsbeperking is *uitsluitend* ingevoerd om 'stikstofruimte' te maken, niet om de verkeersonveiligheid te verminderen.....

Referenties:

“Verhoging snelheidslimiet op autosnelwegen, Veiligheidseffecten 130 km/uur-limiet vooralsnog niet eenduidig”, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, Rapport R-2019-30

Martin Kroon en Vincent van den Bergen, **“Is 130 rijden echt veilig? De getallen kloppen, de SWOV-interpretatie niet.”** Niet gepubliceerd artikel.

Het concept van het artikel van Kroon c.s., integraal

Is 130 rijden echt veilig?

De getallen kloppen, de SWOV-interpretatie niet.

Op 20 juni berichtte NRC paginabreed “**130 per uur leidde niet tot extra doden**”. Vergelijkbare koppen in andere media suggereren dat 130 rijden veilig is. Dat leidt men af uit recent onderzoek van de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) naar de hogere limieten sinds 2012. Helaas, geen journalist leest 138 pagina’s vol cijfers en taai vakjargon! Die kop klopte al niet met de conclusie “dat het te vroeg is om harde uitspraken te doen over het verkeersveiligheid-effect.” Zo ontging ook NRC de nuance als SWOV-directeur Van der Knaap stelt “*De toename van het aantal verkeersdoden op autosnelwegen de afgelopen jaren kan niet eenduidig aan de verhoging van de snelheidslimiet worden toegeschreven.*”

In NRC-Opinie van 8 augustus 2018 trok ik wel de conclusie dat de toename van het aantal verkeersdoden van 570 in 2014 naar 621 in 2015 alleen door de hogere maximumsnelheid veroorzaakt kon zijn. Het aantal doden op de “veilige” snelwegen was, tegen de trend in, gestegen van 43 vóór de verhoging (2011) naar 81 in 2015 (bron: Rijkswaterstaat). Andere mogelijke oorzaken waren niet tussentijds radicaal gewijzigd.

De SWOV-onderzoekers hebben geprobeerd uit miljarden meetlus-data van gereden snelheden vast te stellen of die extra snelwegdoden door de limietverhoging veroorzaakt zijn. Dat is onmogelijk zonder zwarte doos in elke auto, die snelheid en rijgedrag continue vastlegt. De onderzoekers keken hoeveel en waar gemiddeld sneller gereden wordt, en naar wegbeeld-kenmerken (breedte vluchtstrook, vangrails, obstakels). En of deze voldoen aan de veiligheidsnormen. Dat laatste blijkt op een groot aantal snelwegen nog steeds niet het geval door niet-uitgevoerde veiligheidsmaatregelen. De SWOV had daaruit de logische conclusie kunnen trekken dat de 130 niet ingevoerd had mogen worden, maar laat dat achterwege.

De onderzoekers berekenden dat men gemiddeld weinig sneller is gaan rijden, 2 tot 7 kilometer. ‘Gemiddelde automobilisten’ verongelukken daardoor uiteraard niet significant méér. Wie zijn de echte risico-categorieën? Daar gaat het om. Meetlussen verhullen de onderliggende factoren die de grootste invloed hebben op de ongevals-kans. Zoals over-dynamisch rijgedrag (kleven, snijden, diagonaal inhalen, gas-rem-gas-rem), gestimuleerd door uitlokkingsfactoren als ‘130 mag’ (135 km/u is boetevrij!) en de steeds hogere motorvermogens. Wie zich aan de limiet houdt herkent ze direct in de spiegel: de *speedaholics* in geleaste Tesla’s, de gehaaste pakketbezorgers en overpowerde SUVs. Met 130 is ook voor moderne boodschappenauto’s met turbo en 200 topsnelheid het hek van de dam. Veilig 130 rijden vergt meer dan een rijbewijs: het reactievermogen van Max Verstappen, dat ontberen de meeste automobilisten. De echte te-hard-rijders bepalen het risico veel sterker dan de zichzelf beheersende

meerderheid met gelijkmatige snelheid. Onderzoek naar gemiddelde snelheden geeft juist daarover geen uitsluitel, dat vergt andersoortig (gedrags- en voertuiggericht) onderzoek.

Ook het uitstralingseffect van sneller dan 130 rijden naar te hoge rijsnelheden op wegen met lagere limieten, een patroon dat elke politievideo keihard aantoon, laat de SWOV buiten beschouwing. Hardrijders verongelukken niet uitsluitend op 130 km-wegen, wat de SWOV lijkt te veronderstellen. Het onderzoek laat de na 2012 sterk toegenomen ongevalskans onderbelicht. Die veroorzaakt de sterk toegenomen acci-dentele files en fileschade. Kostenposten die nooit op directe veroorzakers verhaald worden en waarvan alle andere weggebruikers slachtoffer zijn. Hierdoor zijn de reis-tijdverliezen verder toegenomen. Eerder concludeerde de Algemene Rekenkamer al dat de hogere limieten geen tijdwinst opleveren, integendeel. Nu blijkt opnieuw dat de geringe verhoging van gemiddelde snelheden geen significant positief effect heeft op de bereikbaarheid. De enorme veronderstelde reistijdwinsten die minister Schultz aan 130 koppelde, blijken dus gebakken lucht, *Freude-am-Fahren* ten koste van economie en mensenlevens.

Als 130 ‘geen extra snelwegdoden’ veroorzaakt, wat dan wel?! Van der Knaap noemt terloops, zonder kwantitatieve onderbouwing, het appen, economische groei, vergrijzing en de (sinds Rutte-1 sterk verminderde) handhaving. Die cruciale factor is echter buiten dit onderzoek gehouden, een ernstige omissie, of zien we hier de hand van Justitie? Alleen 24/7 trajectcontroles voorzien in een voelbare pakkans. Daarom stelde VROM vanaf 2000 jaarlijks 12 miljoen euro beschikbaar uit de klimaatgelden voor onopvallende surveillancewagens, extra trajectcontroles, politie en OM. Wat is daarmee gebeurd?

De SWOV heeft na de invoering van 130 publiekelijk geen enkel kritisch geluid over de gevolgen laten horen. De onderzoekers hadden nu evenzeer een andere interpretatie aan dezelfde gegevens kunnen geven. Wat weerhoudt een “onafhankelijke” stichting (maar financieel-organisatorisch afhankelijk van het ministerie) van het erkennen van de logische causaliteit tussen snelheid en effecten? De minister kan tevreden zijn met suggestieve krantenkoppen over ‘130 is veilig’. Kritiek op de 130 was en is onwelkom. De vraag blijft: krijgt dit onderzoeksinstituut wel voldoende ruimte voor mogelijk onwelgevallige interpretaties van beleidsgevolgen?

Martin Kroon, oud-projectleider snelheidslimieten en rijgedrag VROM/
DG-Milieubeheer

Vincent van den Bergen, oud-afdelingshoofd Internationale Zaken, VROM/
DG-Milieubeheer

Reactie van de Vereniging Verkeersslachtoffers op het rapport van de Universiteit van Utrecht over langlopende letselschadezaken.

Inhoud:

- samenvatting
- gedetailleerde opmerkingen
- conclusies
- verbeterpunten
- Bijlage 1 -- ervaringen Jetty
- Bijlage 2 – ervaringen Hans

Samenvatting

Het rapport van de Universiteit van Utrecht geeft een inzicht in de problematiek van langlopende letselschadezaken. De selectie van de dossiers, die gebruikt zijn, is waarschijnlijk geen zuiver (onbevooroordeeld) gedeelte van alle zaken waarbij dit optreedt. De reden is dat een aantal verzekeraars niet wenste deel te nemen aan dit onderzoek (de slechtste verzekeraars?) en dat de verzekeraars die wel deelnamen zelf een voorselectie gemaakt hebben (en de ergste gevallen weggelaten hebben?). Dit leidt er waarschijnlijk toe dat de conclusies van het rapport de zaken wat rooskleuriger voorstellen dan ze in werkelijkheid zijn.

Veel van de aspecten, die in het rapport naar voren komen zijn ook in het Zwartboek en de Appendices van de Vereniging Verkeersslachtoffers aan de kaak gesteld en zijn dus niet echt verrassend.

De invoering van de GBL (Gedragscode Behandeling Letselschade) heeft weliswaar tot enige verbetering in de afwikkeling geleid, maar zolang deelname aan de GBL geheel vrijwillig is en het niet nakomen ervan straffeloos blijft, zal de afwikkeling problematisch blijven.

Slachtoffers zijn in het algemeen niet voorbereid op hetgeen hen is overkomen. Ook heeft niet iedereen een opleiding, die is te vergelijken met die van de medewerkers van verzekeraars en belangenbehartigers. Ook loopt een niet onaanzienlijk deel hersenletsel op. Een slachtoffer beschouwen als een 'gelijkwaardige' partij is dan ook onrealistisch. Derhalve is een geheel andere afwikkeling, dan nu gebruikelijk, noodzakelijk.

Ook uit dit rapport blijkt duidelijk dat slachtoffers de handelwijze van verzekeraars ervaren als het toepassen van allerlei tactieken om de uitkering zo gering mogelijk te maken. Dit blijkt bijvoorbeeld duidelijk uit Tabel 3.6, waarbij de doorgaande discussies over causaal verband, hoogte schadevergoeding, eindtoestand in samen 92% van de onderzochte dossiers voor vertraging hebben gezorgd.

Ook figuur 4.4 (blz. 99) laat, wat dit betreft, weinig ruimte voor twijfel.

Door de handelwijze van verzekeraars wordt de sfeer verziekt, hetwelk leidt tot wantrouwen en een conflictmodel. Als de verzekeraars een harmoniemodel willen, zullen ze zelf moeten beginnen harmonieus met het slachtoffer om te gaan en meer empathie moeten tonen met de traumatische ervaringen van het slachtoffer.

De re-integratie van slachtoffers kan veel beter worden georganiseerd en dit zou tot een daling van de kosten voor verzekeraars leiden. Zij zouden zich derhalve moeten realiseren dat er naast directe kosten ook indirecte kosten bestaan, waarmee veel geld bespaard kan worden. Want een sneller herstel en een goede re-integratie van het slachtoffers leidt tot slachtoffers met minder klachten en een beter toekomstperspectief.

Gedetailleerde opmerkingen

Blauw = Citaten uit het rapport van de Universiteit van Utrecht.

Omdat een aantal verzekeraars weigerde medewerking te verlenen, bestaat het risico dat hierdoor een 'bias' is ontstaan, mede omdat de aangevoerde argumenten van de weigeraars weinig geloofwaardig zijn. De verzekeraars die wel deelnamen mochten zelf een voorselectie maken voor de lijst van dossiers. Dit kan gemakkelijk aanleiding geven tot een 'bias' en het is dus maar zeer de vraag of de moeilijkste en/of lastigste gevallen ook op de lijst terecht gekomen zijn. Dit tast de waarde van de conclusies aan omdat het slachtoffer te maken krijgt met de verzekering van de aansprakelijke partij en daartegen geen enkel machtsmiddel heeft. Zo was London verzekeringen ronduit berucht wat betreft hun slachtofferbehandeling.

Een belangrijk punt van kritiek staat op bladzijde 184:

Onze eerste reflectie betreft het veelzijdige en ingewikkelde beeld van de kenmerken en potentiële redenen voor tijdsverloop in letselschadezaken dat is ontstaan, versterkt en bestendigd gedurende het onderzoek. Zeker naar aanleiding van de gesprekken tijdens de onlinefocusgroepen en op basis van het dossieronderzoek bij dertien aansprakelijkheidsverzekeraars, is het voor ons zeer duidelijk geworden dat langlopende letselschadezaken (WAM, AVP, AVB) veelal openstaan vanwege onvermijdelijke en niemand na te dragen redenen (zoals: afwachten van de medische eindtoestand van de gedupeerde, de re-integratie in het arbeidsproces en de onduidelijkheid over de door het ongeval veroorzaakte beperkingen). Het over en weer 'de ander' verantwoordelijk houden voor extra tijdsverloop is, gegeven de karakteristieken van letselschadezaken, geen houdbaar standpunt.

Wij zijn het volstrekt oneens met de inhoud van de cursief onderstreepte regel omdat er te vaak vertraging ontstaat die wel degelijk vermijdbaar is.

De causaliteitsvraag omvat twee belangrijke aspecten: allereerst de aansprakelijkheid voor de schade, die bij het slachtoffer is aangericht. Het tweede betreft de causaliteit van het letsel van het slachtoffer: is dit veroorzaakt door de aanrijding of had het slachtoffer al problemen voor de aanrijding heeft plaatsgevonden? Beiden geven verzekeraars een 'prachtig' handvat voor het strooien van zand in de machine omdat de Nederlandse wetgeving slachtoffers 'de sterke partij' acht en daarom alle bewijslast, op beide gebieden, bij het slachtoffer legt. Dat is niet alleen volstrekt onredelijk, het is ook een erg zware belasting voor het slachtoffer. Dat [letselschade 'in ruim beginsel' wordt toegerekend \(blz 29\)](#) staat haaks op onze ervaringen: verzekeraars verzinnen telkens andere 'oorzaken' van het letsel of bagatelliseren de klachten. Zie ook Bijlagen 1 en 2. Een dergelijke benadering door verzekeraars geeft dan al snel aanleiding tot een 'confrontatiemodel' en leidt ertoe dat slachtoffers de indruk krijgen voor alles te moeten vechten omdat er geen erkenning is en ze niet serieus worden genomen.

Het niet bereiken van de medische eindtoestand zou niet als argument mogen worden gebruikt voor het nog langer laten voortduren van de letselschaderegeling. Als na bijv. vijf(!) jaar nog steeds geen eindtoestand bereikt zou zijn, moet het slachtoffer maar het voordeel van de twijfel krijgen en niet, zoals altijd, alle nadeel van de twijfel.

[Blz. 44: "Een medisch adviseur is een BIG-geregistreerde arts en werkt onafhankelijk van zijn opdrachtgever."](#)

Medisch adviseurs zouden BIG-geregistreerd moeten zijn, maar navraag bij de NZA leerde dat medisch adviseurs niet BIG-geregistreerd hoeven te zijn, omdat ze geen behandelovereenkomst hebben met de cliënt. Hun beslissingen zijn van grote invloed en dan mag je als slachtoffer toch verwachten dat zij bevoegd en bekwaam zijn en dus ingeschreven in het BIG-register. Er zijn voorbeelden van niet-BIG geregistreerde medische adviseurs.

[Blz. 44: "Met andere woorden, de gedupeerde beslist welke informatie zijn zorgverlener deelt met derden."](#)

Dit is onjuist, het slachtoffer wordt gedwongen om toestemming te geven, omdat anders de causaliteit van de letselschade door de aanrijding niet wordt erkend. Zo simpel ligt dat.

[Blz. 49: In de praktijk bestaat echter de kritiek dat een medisch adviseur niet altijd onafhankelijk is.](#)

Zolang er een rechtstreeks financieel belang is voor de medische adviseur/expertisearts bij de opdrachtgever is er geen sprake van onafhankelijkheid, maar is er eerder sprake van belangenverstrengeling. ("Wiens brood men eet, diens woord men spreekt") Wij hebben dit ook al meerdere malen in Zwartboek en Appendices gerapporteerd. Het veranderen van procedures zal geen verbetering brengen, het probleem zit niet bij

de huidige procedures.

Vaak geven klachten die niet of moeilijk objectiveerbaar zijn, maar er wel degelijk zijn, aanleiding tot ellenlange discussies. Dit wordt aangegrepen om klachten te ontkennen of te bagatelliseren, want 'het zit tussen uw oren'. Gewoonlijk is een slachtoffer niet in staat om de medische zaken te beoordelen en de medici zijn niet onbevooroordeeld. Ook dit pleit voor een strikte scheiding tussen medische adviseurs en verzekeraars.

Re-integratie van een slachtoffer met een tijdelijk contract kan grote problemen opleveren. Ben je nog ziek in dienst van een werkgever, dan is deze werkgever verplicht mee te werken aan re-integratie of het zoeken naar ander passend werk. Loopt je contract af voordat je weer helemaal hersteld bent, dan ga je ziek uit dienst en kom je bij het UWV of een particulier verzuim-re-integratiebedrijf terecht. In dat geval wordt re-integreren veel en veel moeilijker. Voor re-integratie heb je een werkgever nodig, die hieraan mee wil werken. Solliciteren voor een re-integratieplek (b.v. voor om te beginnen 2 x 1,5 uur per week) is ondoenlijk en werkgevers staan hier ook niet voor open. Je hebt hierbij de hulp nodig van het UWV/verzuim-re-integratiebedrijf, die ook voor een re-integratie-overeenkomst moeten zorgen. Zonder zo'n overeenkomst ben je niet verzekerd tijdens je werkuren. Hulp van het UWV/verzuim-re-integratiebedrijf is er bijna niet, waardoor slachtoffers uiteindelijk onnodig in de WIA terecht komen.

Het gebeurt ook dat mensen (onterecht) 100% arbeidsgeschikt worden verklaard en in de WW terecht komen. Dan kun je "gewoon" solliciteren naar een baan en krijg je te maken met werkgevers, die wel vinden dat je wat mankeert. Mogelijke consequentie is dan geen baan kunnen vinden of je vindt een baan en het aantal uren blijkt toch te veel te zijn om het vol te kunnen houden. Mocht je een baan kunnen vinden dan krijg je over het algemeen tijdelijke contracten en regelmatig verzuim is een reden om deze niet te verlengen. Kun je weer opnieuw beginnen! Het wordt dan helemaal een kwestie van "zoek het zelf maar uit".

Doordat er steeds meer mensen een flexibel en/of flex-contracten hebben, is het zeer voorstelbaar dat steeds meer slachtoffers hier mee te maken zullen krijgen. Ook voor ZZPers zal re-integratie de nodige problemen op kunnen leveren.

Het niet tijdig reageren door de "tegenpartij" is een regelmatig terugkerend fenomeen, dat bij slachtoffers veel frustratie oplevert. Reacties komen niet binnen de gestelde termijn en een reden voor de vertraging wordt zelden gegeven. Het slachtoffer heeft begrip voor vertraging door ziekte of vakantie, maar vertraging door werkdruk is wel een hele slechte smoes.

Slachtoffers waren in het algemeen niet voorbereid op hetgeen hen is overkomen. Niet iedereen heeft een opleiding, die vergelijkbaar is met die van de medewerkers van verzekeraars en belangenbehartigers. Ook loopt een niet onaanzienlijk deel hersenletsel op. Het is dan onjuist om te veronderstellen dat het slachtoffer op dezelfde wijze kan acteren als voornoemde beroepsgroepen! Daarnaast heeft het slachtoffer het nadeel

dat hij geconfronteerd wordt met een verzekeraar die hij niet zelf heeft uitgekozen.

Verzekeraars en belangenbehartigers moeten zich veel beter realiseren dat het slachtoffer, naast alle ellende die samenhangt met het letsel en het herstel ervan, alle werkzaamheden voor de afwikkeling ongevraagd moet gaan verrichten. Voor de professionals is het hun werk, voor het slachtoffer zijn het onvrijwillige werkzaamheden, die hem veel tijd kosten.

Onderstaand gedeelte van het rapport zegt in beknopte termen precies waar het om draait.

Blz 100: 'Traagheid' of 'niet-reageren' wordt ook vaak genoemd, en is in de perceptie van gedupeerden aldus een belangrijk punt. Deze 'niet-voortvarendheid' wordt een enkele keer benoemd voor de relatie tussen de rechtsbijstandsverzekering en de tegenpartij, of naar aanleiding van gegevensuitwisselingen (trage communicatie, n=2). Veelvuldiger wordt dit gezegd over de verzekeraar of – volgens gedupeerden – over de 'tegenpartij'.²³⁰ Bij de houding van de verzekeraar wordt, naast traagheid (n=17) gezegd door gedupeerden dat over iedere uitslag wordt gediscussieerd, een niet-empathische behandelaar die alles bagatelliseert, het blijven stellen van vragen en doen van aanvullende verzoeken, het niet goed lezen van de stukken, het zijn van een stug bedrijf, zo veel mogelijk rekken, enkel geld willen verdienen en niet kijken naar de persoon, op zich laten wachten, de gedupeerde niet serieus nemen en alles traineren.²³¹ Bij de redenen voor niet-afhandelen van de vordering wordt door gedupeerden de 'houding' van de wederpartij genoemd (n=21). Hierbij vinden we opnieuw bewoordingen als het bewust traineren, lang rekken, het vragen naar informatie en machtigingen, het erg laat of (geheel) niet reageren, het pas laat vragen om medisch advies, het niet-meewerkend zijn, het niet erkennen van gevolgklachten, laksheid, zoeken naar haakjes om de schade te beperken, moeilijk doen over oordeel eigen specialisten, de zaak niet serieus nemen, tegenwerken hoewel aansprakelijkheid is erkend, niet mee willen werken aan herstel behandeling, enkel naar financiële kant kijken, er onderuit proberen te komen.

Verzekeraars verzieken zelf vaak de sfeer door de manier van werken, vooral het rekken, rekken en nog eens rekken is een voor het slachtoffer onmiskenbare tactiek (zie ook de interviews in hoofdstuk 5) wat leidt tot wantrouwen en een conflictmodel. Het zo'n beetje alles in twijfel trekken en bagatelliseren met als overduidelijk doel om de uitkering zo laag mogelijk te krijgen werkt in dezelfde richting. Als de verzekeraars een harmoniemodel willen, zullen ze zelf moeten beginnen harmonieus met het slachtoffer om te gaan en hem niet te beschouwen als een kostenpost die op dezelfde wijze behandeld kan worden als een autowrak.

De 'finale kwijting' zou dienen te verdwijnen, want hierdoor worden de toekomstige kosten ten gevolge van de aanrijding afgewenteld op het slachtoffer, zijn verzekerings (zoals ziektekosten) en de sociale verzekeringen (zoals de WIA en de bijstand).

Conclusies

Het rapport van de Universiteit van Utrecht is waarschijnlijk gebaseerd op een niet-onbevooroordeeld gedeelte van de letselschadedossiers. Dit kan betekenen dat de conclusies van het rapport een rooskleuriger beeld van de situatie schetsen dan in werkelijkheid het geval is.

De naar voren gebrachte kenmerken van de langlopende letselschadezaken komen ons bekend voor en zijn ook al meerdere malen aan de kaak gesteld in het Zwartboek en de Appendices van de Vereniging Verkeersslachtoffers.

De Gedragscode Behandeling Letselschade heeft weliswaar enige verbetering gebracht, maar zolang deelname geheel vrijwillig is en het niet nakomen van de richtlijnen geen sancties kent, zal de afwikkeling van letselschadedossiers problematisch blijven.

Door de slachtoffer-vijandige Nederlandse wetgeving krijgen verzekeraars veel mogelijkheden om het hele proces te vertragen. Voorbeelden zijn het bediscussiëren van de causaliteit van de aansprakelijkheid, de causaliteit van de blijvende klachten van het opgelopen letsel, het bereiken van de medische eindtoestand, de hoogte van de gevraagde kostenvergoedingen, etc. Ook door het veelvuldig inschakelen van medische adviseurs gaat veel tijd verloren.

De kwaliteit van de medische adviseurs is nu niet geborgd omdat deze niet BIG-geregistreerd hoeven te zijn (in tegenstelling tot wat in het rapport gesteld wordt). Ook zijn zij niet onafhankelijk omdat ze rechtstreeks door de verzekeraar van de aansprakelijke partij betaald worden, waardoor sprake is van belangenverstrengeling.

Re-integratie van slachtoffers kan stukken beter door een betere samenwerking tussen de verschillende, bij dit proces betrokken, instanties. Vooral voor slachtoffers zonder vast contract, die hun baan verliezen of zelfstandigen is dit een groot probleem.

Slachtoffers waren in het algemeen niet voorbereid op hetgeen hen is overkomen. Zij hebben gewoonlijk geen opleiding, die is te vergelijken met die van de professionals. Het is dan onjuist om te veronderstellen dat het slachtoffer op dezelfde wijze kan acteren als voornoemde beroepsgroepen! Daarnaast heeft het slachtoffer het nadeel dat hij geconfronteerd wordt met een verzekeraar die hij niet zelf heeft uitgekozen. Ook moet een slachtoffer alle werkzaamheden voor de afwikkeling ongevraagd gaan verrichten, onvrijwillige werkzaamheden, die hem veel tijd kosten.

Verzekeraars verzieken zelf vaak de sfeer door hun handelwijze en de bejegening van slachtoffers. Als zij een harmoniemodel nastreven moeten ze bij zichzelf beginnen.

Verbeterpunten

De Gedragscode Behandeling Letselschade (GBL) moet wettelijk verplicht worden voor alle aansprakelijkheidsverzekeraars.

Slachtoffers dienen onverwijld op de hoogte te worden gebracht van het bestaan van de GBL.

Er dienen wettelijk verankerde sancties opgelegd te kunnen worden bij het niet nakomen van de gemaakte afspraken.

Gezien de complexiteit van de gehele afwikkeling zou ieder letselschadeslachtoffer een 'case manager' toegewezen dienen te krijgen die alle procedures nauwlettend volgt.

De Nederlandse wetgeving dient aanzienlijk minder slachtoffer-vijandig te worden omdat er geen sprake is van 'gelijkheid van partijen'. Ook dient het slachtoffer niet op alle punten het nadeel van de twijfel te krijgen en alles te moeten bewijzen.

Het begrip 'medische eindtoestand' dient ondubbelzinnig gedefinieerd te worden omdat nu iedereen hier een eigen invulling aan geeft.

Er dient een duidelijke einddatum te komen voor het afwickelen van letselschade dossiers. Het dient niet meer mogelijk te zijn om de afwikkeling maar te blijven uitstellen, bijv. omdat er nog geen medische eindtoestand bereikt zou zijn. Verschuiven van de einddatum zou goed gemotiveerd moeten worden en instemming van alle partijen vereisen.

De kwaliteit van de medische adviseurs zou geborgd dienen te worden en hun onafhankelijkheid dient beter te worden gegarandeerd door de directe band met de verzekeraar te verbreken.

Re-integratie zou sterk dienen te verbeteren omdat dit voor het slachtoffer een belangrijke stap in het herstelproces is.

De 'finale kwijting' dient te verdwijnen. Ook problemen, die pas zich pas later openbaren, zouden gedekt moeten blijven.

Bijlage 1

Ervaringen van Jetty

Ik ben verkeersslachtoffer (in september 2011 op de fiets aangereden door een dronken automobilist) en heb een langdurige letselschadezaak achter de rug. Deze zaak heeft ruim 8,5 jaar geduurd en is in april 2020 afgewikkeld, **niet omdat men mijn klachten erkende als komend van het ongeval, maar omdat men bang was dat ik alles in de publiciteit zou brengen!**

Belangenbehartiger en dossierbeheerder.

Mijn rechtsbijstandsverzekering heeft een belangenbehartiger ingeschakeld. Keus hierin had ik niet. Ik wist ook niet dat je hierin zelf een stem kunt hebben. De belangenbehartiger is 2 keer gewisseld; ik kreeg een ander toegewezen. Gevoelsmatig mocht ik na een wisseling weer opnieuw beginnen. De advocaat, die de juridische second opinion heeft gedaan en daarna de belangenbehartiging heeft overgenomen had ik wel zelf gekozen. Ook deze advocaat is door de rechtsbijstandsverzekering betaald. Zij gaf me voor het eerst het gevoel dat ik er niet alleen voor stond. De dossierbeheerder is ook éénmaal gewisseld.

Tijdigheid van de communicatie

De eerste jaren liep dit naar mijn idee redelijk vlot. Ik had geen ervaring en kon het ook nergens mee vergelijken. Voorschotten werden de eerste paar jaar regelmatig uitbetaald en werd de geleden financiële schade redelijk vergoed. Daarna hield het zo goed als op, omdat men geen causaal verband zag met mijn ongeluk. Het schadebedrag werd wel steeds hoger met financiële gevolgen voor ons als gezin (auto verkopen, geen vakanties meer).

Liep de communicatie eerst goed, na een paar jaar verliep deze stroever. Mogelijk ook veroorzaakt door de derde belangenbehartiger, die naar mijn idee minder voortvarend was dan haar voorgangers.

De termijn, die de belangenbehartiger stelde voor een antwoord werd steevast overschreden. Op een gegeven moment rekenden we pas vanaf de uiterste antwoorddatum op een antwoord en dan liet het regelmatig nog een tijd op zich wachten. Een rappel gebeurde vaak telefonisch; geen idee of dit in mijn dossier bij de belangenbehartiger staat genoteerd.

Wat me wel stoorde was dat belangenbehartiger no 3 me regelmatig vertelde dat ik begrip moest hebben voor de vertraging, omdat het vakantietijd, Kerst, wintersportvakantie, Pasen, Pinksteren was. Ik moest het maar goed vinden dat mijn zaak vertraging opliep omdat "iedereen" op vakantie ging, terwijl wij ons geen vakantie konden veroorloven!

Natuurlijk kan er vertraging oplopen met een goede reden, die zowel bij de belangenbehartiger, dossierbeheerder of gedupeerde kan liggen. Deze moet dan genoteerd worden in het dossier.

Huisbezoeken

Bijna 3 maanden na het ongeluk zijn de belangenbehartiger en de dossierbeheerder op huisbezoek geweest. Wat in dit gesprek opviel was dat er door de dossierbeheerder een waardeoordeel uitgesproken werd over de verdeling van de huishoudelijke taken. Hij vond dat mijn man wel wat meer huishoudelijke taken op zich kon nemen, omdat hij werkloos was. Dit staat ook in het verslag beschreven.

Het tweede huisbezoek heeft ruim 4 jaar na het ongeluk plaats gevonden. Hier was belangenbehartiger nr. 3 en dossierbeheerder no. 2 bij aanwezig. Ik mocht me weer verantwoorden voor mijn klachten, beperkingen en mijn beperkt aantal uren werken. En weer moest ik mij verantwoorden voor de verdeling van de huishoudelijke taken! Ook dit wordt weer in het verslag genoemd.

In de verslagen van de dossierbeheerder vind ik nu dat men de GBL onderschrijft! Een huisbezoek door de letselschadeadvocaat is er door omstandigheden (de trein reed niet verder door een aanrijding met een persoon) niet geweest. Ook een huisbezoek door de letselschadeadvocaat en de dossierbeheerder samen heeft nooit plaatsgevonden.

Re-integratie

Mijn ervaring is dat de belangenbehartiger zich laat leiden door de beslissingen van bedrijfsartsen en het UWV. ook al zijn die in het nadeel van het slachtoffer. Ik was bezig met re-integreren (werkte al(!) 2 x 2,5 uur), toen mijn tijdelijke contract afliep en ik ziek uit dienst ging. Het UWV moest schriftelijk toestemming geven om verder te re-integreren bij de betrokken werkgever, maar hier wilden ze niet aan meewerken. “Daar waren ze niet voor”, kreeg ik te horen. Een aantal maanden later (een jaar na het ongeval) kreeg ik te horen dat “het” nu lang genoeg geduurd heeft en ik werd 100% arbeidsgeschikt verklaard.

Ik werk in de zorg, dus nieuw werk vinden was niet zo’n probleem. Omdat je wat mankeert (dan dus wel), krijg je alleen tijdelijke nulurencontracten. Mijn “normale” aantal uren bleek te veel. Door overbelasting val je regelmatig uit, waardoor contracten niet verlengd worden. Bedrijfsartsen laten het gebeuren, want je contract is toch van tijdelijke aard en dan zijn ze weer van je af. Door schade en schande heb ik zelf mijn aantal uren steeds weer wat verminderd tot ik op een beperkt aantal uren zat dat goed vol te houden was. Mijn belangenbehartiger nam hierin ook geen rol, door je bij al dit “gedoe” op de één of andere manier te ondersteunen of om iemand in te schakelen, die deze rol op zich kan nemen. Ik heb dit ervaren als “zoek het zelf maar uit” en heb in vijf jaar tijd vier banen gehad met tussendoor weer periodes van verzuim en WW.

Eigenlijk als direct gevolg van het ongeluk raakte ik afgelopen juni mijn baan weer kwijt nu door overbelasting (extra gewerkt door de corona) en het niet verlengen van een contract om onduidelijke redenen. Ik ben weer ziek uit dienst gegaan en zou nu weer moeten re-integreren. Het particuliere verzuim-re-integratiebureau wil me via

mijn ex-werkgever laten re-integreren zonder arbeidsovereenkomst. Ik ben wel erg vermoeiend bezig als ik hem vertel dat dat niet kan en dat je toestemming op papier nodig hebt. Volgens hem was dit niet zo. Ik heb dit nagevraagd bij de vakbond en ik heb wel degelijk gelijk.

En re-integreren? Ik denk dat ik dat kan vergeten! En hulp bij het zoeken naar een nieuwe baan voor mijn beperkt aantal uren is ook ijdele hoop! Dus weer “zoek het zelf maar uit”

Het medisch traject

Mijn klachten, veroorzaakt door het ongeval werden niet altijd serieus genomen en voor mijn gevoel afgedaan als “aanstelleritis”. Men haastte zich om dit uit de wereld te helpen, want één van de brieven van de medisch adviseur van de belangenbehartiger eindigde met een soort P.S.: “het vanzelf spreekt dat de klachten van cliënte niet worden gezien als aanstelleritis en serieus worden beoordeeld”.

In het expertiserapport staat dat ik klachten heb, die ik zonder ongeval niet had gehad. Deze conclusie is na vragen van de medisch adviseur van de dossierbeheerder teruggedroegen. De medisch adviseur van de advocaat heeft later op basis van hetzelfde rapport(!) steeds volgehouden dat mijn klachten van het ongeval komen.

Het slachtoffer lijkt een speelbal in het spel tussen de medische adviseurs. Zij spelen het welles-nietes spelletje en als slachtoffer ben je het lijdend voorwerp. Je hebt er ook geen enkele invloed op. Als de klachten niet goed verklaarbaar zijn, dan wordt al snel gezegd “dat het tussen je oren zit”. Al met al heeft het bovenstaande geen positieve invloed op je herstel.

Aan het einde heb ik mijn eigen ervaringen als speelbal en lijdend voorwerp beschreven.

Mijn ervaringen (als speelbal) in het medisch traject:

In september 2011 liep ik een gebroken middenvoetsbeentje rechts op, dat zeer moeilijk is hersteld. Ik heb daarna altijd een zeer beperkt belastbare rechtervoet/-been gehad. Lange afstanden altijd met behulp van krukken gelopen.

groene tekst: medisch adviseur belangenbehartiger

rode tekst: medisch adviseur dossierbeheerder. In augustus 2015 is er een wisseling.

mei 2012:

spreekt zijn zorg uit voor de toekomst

juni 2012:

spreekt zijn zorg uit voor de toekomst door een mogelijke gestoorde fractuurgenezing.

augustus 2012:

verwacht een volledig herstel en geen blijvende invaliditeit.

maart 2013:

pijnklachten na deze fractuur blijven vaak lang bestaan, relatieve eindtoestand ontstaan. Tijd om de zaak af te wikkelen met een voorbehoud van 10 jaar.

mei 2013:

twijfel aan noodzaak van het voorbehoud. Orthopedische expertise?

juni 2013:

omdat ik klachten hou en nog met krukken loop, een advies voor een orthopedische expertise.

augustus 2013:

zolang ik lokale pijn ervaar en met krukken loop is, kan er niet gesproken worden over een eindsituatie. Expertise wordt dan ook afgeraden.

oktober 2013:

sprake van een medische eindtoestand.

april 2014:

chronische pijnklachten door overbelasting. Uitval van werk volledig toe te schrijven aan het ongeluk.

verklaring voor de pijnklachten is er niet.

juli – november 2014:

uitval van werk en ook het niet terugkomen op het niveau van de 20 uur werken is wel degelijk een gevolg van het ongeval.

klachten kunnen niet meer gerelateerd worden aan het ongeval.

mei 2015:

huisbezoek medisch adviseur: spieren in het been voelen hard aan, te grote spierspanning in het been (in rust) in het rechterbeen. Door pijnprikkel ontstaat een gestoord looppatroon. Dit werd door de advocaat als medisch objectiveerbaar gezien! expertise noodzakelijk.

december 2015:

medische expertise. De expertisearts oppert of de klachten voortkomen uit een onopgemerkte breuk/scheur in het scheenbeen of door een beklemde zenuw.

februari 2016:

conceptrapport. Over de eventuele breuk in het scheenbeen of een beklemde zenuw wordt niet (meer) gesproken. Uitslagen van de röntgenfoto's van het scheenbeen

ontbreken.

de expertisearts schrijft de klachten toe aan het ongeval.

maart 2016:

Definitief expertiserapport.

Er zijn geen objectiveerbare afwijkingen. Zonder ongeval had ik deze klachten niet gehad.

Uitslag foto's scheenbeen: niets aan de hand.

Zenuwbeklemming; wordt niet meer over gesproken.

mei 2016:

heeft nog aanvullende vragen gesteld over het expertiserapport.

conclusie over mijn beperkingen wordt teruggetrokken. Mijn klachten komen blijkbaar niet meer van het ongeval.

De medisch adviseur van de dossierbeheerder was op het moment dat hij mijn medische gegevens (het expertiserapport) van advies moest voorzien bijna 80 jaar en al jaren niet meer werkzaam in het ziekenhuis. Hoe ik dit weet? Door in de krant een overlijdensadvertentie tegen te komen met een volgens mij bekende naam. Ik ben gaan zoeken met het idee: dit kan toch niet waar zijn? Maar het was maar al te waar! nooit meer een reactie van de medisch adviseur gehad.

Zelf een consult bij de neuroloog geregeld: geen zenuwbeklemming.

juni 2018:

second opinion door een door mij gekozen letselschadeadvocaat.

- er zijn fouten gemaakt door het letselschadebureau. Er ontbreken stukken in het dossier, o.a. gespreksverslagen (moet ieder jaar) en schadestukken.
- in het expertiserapport wordt aangegeven dat ik klachten heb, die ik zonder ongeval niet gehad zou hebben.
- Orthopeed mag geen beperkingen toekennen, maar dat wil niet zeggen dat ze er niet zijn.

Conclusie:

Er is niet geprobeerd om een juridisch causaal verband tussen klachten en ongeval vastgesteld te krijgen.

De zaak wordt overgenomen door deze letselschadeadvocaat

groene tekst: medisch adviseur belangenbehartiger (een andere dan bij het letselschadebureau).

rode tekst: medisch adviseur dossierbeheerder. Ook hier is een wisseling door het onverwacht overlijden van de behandelend medisch adviseur.

mei 2019:

enige verklaring voor de klachten is het ongeval.

juli 2109:

de tegenpartij neemt de klachten niet serieus en is hierin de enige:
ongeval is niet de oorzaak van de pijnklachten. De schadeafwikkeling zou de subjectieve pijnklachten onderhouden.

augustus 2019:

expertisearts heeft geen medische verklaring voor de subjectieve klachten.
er is nooit informatie gevraagd aan de huisarts over eerdere klachten van het bewegingsapparaat. De huisarts heeft voor de vierde(!) keer laten weten dat ik voor het ongeval nooit klachten heb gehad.
ik ben werkzaam als verpleegkundige en die hebben aanmerkelijk vaker dan de gewone bevolking klachten van hun steun- en bewegingsapparaat.

Dus: verpleegkundigen horen niet bij de gewone mensen en als je lang in de zorg werkt, mag je ervan uitgaan dat er klachten zijn ontstaan!!

november 2019:

wel degelijk een causaal verband tussen de klachten en het ongeval.
pragmatische afwikkeling heeft de voorkeur, eventueel nog een expertise door revalidatiearts.

En dan stopt het.

De advocaat heeft geschreven dat mocht men het causaal verband blijven betwisten dat dan de rechtbank ingeschakeld zou worden.

De aansprakelijkheidsverzekeraar heeft na een (wederom) door mij afgewezen bod een acceptabel eindbod gedaan; niet omdat men mijn klachten erkende, maar omdat men bang was dat ik alles in de publiciteit zou brengen. Bang dus voor negatieve publiciteit!!!

Bijlage 2

Ervaringen van Hans

Ik ben op mijn motor, toen ik rechtdoor wilde rijden, geschept door een linksaf slaande bellende automobilist. Ik lag voor oud vuil op straat, 'meneer' tegenpartij kon ongehavend uit zijn Volvo stappen,

Hij heeft verklaard dat ik 'met extreem hoge snelheid, tussen de stilstaande auto's door, zonder het voeren van licht bij duisternis, door het rode licht de kruising was opgereden'. Een kind van drie begrijpt nog dat dit wel erg ongeloofwaardig is, maar omdat het PV het beste kan worden gekwalificeerd als 'broddelwerk' en de OvJ geen snars verstand heeft van technologie en logisch nadenken kon 'meneer' tegenpartij gerust verklaringen afleggen die in strijd met de feiten zijn! Maar de OvJ heeft de zaak geseponeerd omdat 'er geen getuigen waren' en dat betekent in het Nederlandse 'recht' dat er ook geen 'bewijs' is.

De verzekering van 'meneer' tegenpartij weigerde dan ook de aansprakelijkheid te erkennen, waardoor ik uiteindelijk gedwongen was om een civiele rechtszaak te beginnen. Na een kermis van vijf(!) jaar (anders kan ik het echt niet noemen, want het kwam er uiteindelijk op neer dat ik maar een getuige moest vinden, anders was mijn claim afgewezen -dus het had in tien seconden klaar kunnen zijn (!)- die ik na drie oproepen in de krant uiteindelijk heb gevonden) werd ik in het gelijk gesteld. Daarna kon het gemarchandeer over de schade en het smartengeld beginnen. Ik kan dit niet anders kwalificeren dan 'slachtoffertje pesten'.

Allereerst had NN, ik zal verder geen namen noemen, wat er ook gebeurt, niet het fatsoen om na de uitspraak in mijn voordeel contact op te nemen met de mededeling dat men niet in beroep wenste te gaan en daarom de zaak wilde afwickelen. Nee, men liet mij lekker drie maanden (!), de wettelijke termijn waarop in beroep mag gaan (ook zo'n voorbeeld van slachtoffervijandige wetgeving) in spanning zitten of men toch nog niet op het laatste moment beroep zou aantekenen. Uit het verstrijken van de datum moest ik dan zelf maar de gevolgtrekking maken dat het vonnis definitief was. Daarna samen met de rechtsbijstand een schadestaat opgemaakt en naar NN gestuurd. Na een maand kwam er een reactie in de vorm van 'U claimt hier xx voor de taxi van het ziekenhuis naar huis. Heeft U daar een bon van?' De overduidelijke bedoeling was om mij voor ieder bonnetje eens per maand een verzoek te sturen en omdat ik een dikke stapel bonnen had zou dat de nodige jaren gaan duren. Ik heb toen alle bonnen integraal door de kopieermachine gehaald en bij de rechtsbijstand ingeleverd met de woorden 'Meneer rechtsbijstand, die zijn kopieën van **alle** bonnen die ik heb, NN zoekt zelf het bonnetje maar waar ze om vragen, dat ga ik niet voor ze doen, ik heb door hun gedrag al veel te veel werk op mijn dak gekregen en ze hoeven ook volgende maand niet met een vraag voor een volgend bonnetje te komen, want dit zijn ze allemaal.' Niet te lang daarna bleek ook wel dat het helemaal niet om dat bonnetje ging, maar alleen om tijdrekken (wat door mijn actie aardig mislukt is), want het werd een misselijk

makend loven-en-bieden over het smartengeld, dat uiteraard veel meer was dan het bedrag van dat ene bonnetje.

Ik kan de houding en benadering van NN dan ook niet anders kwalificeren als kotsmisselijk makend en veel van de aspecten die in dit rapport, vooral bij de interviews naar voren kwamen, kan ik terugvinden, dus er is in de tussentijd niet veel verbeterd in de houding van verzekeraars.

Tweede voorbeeld

Mijn (helaas overleden) partner werd op een T-splitsing op zijn motor aangereden en van weg geduwd door een linksaf slaande automobiliste. Hij wilde rechtdoor en kwam van rechts, zij moest hem dus voorrang verlenen. Meteen na het ongeval verklaarde ze dat ze echt niet wist of ze hem wel of niet geraakt had. Maar na een gesprek met de verzekering was ze 'er absoluut zeker van' dat ze hem **niet** geraakt had. Omdat ze dezelfde snelheid hadden en het contact met het rubber van het stuur geweest was, waren er geen duidelijke sporen op de auto.

Na enige weken komt er een vertegenwoordiger van de verzekering op bezoek en na een paar koetjes-en-kalfjes komt hij met het verhaal dat 'mijn partner geprobeerd zou hebben om de auto rechts in te halen en daarbij ten val was gekomen en dat dus de schuld en de aansprakelijkheid geheel bij hem lagen'. Allereerst: een dergelijke lezing is **door geen van de betrokken partijen naar voren gebracht** en komt dus uit de dikke duim van de verzekering. In de tweede plaats: ter plekke is de straat dusdanig smal dat twee personenauto's elkaar met moeite kunnen passeren. Oftewel een muis op een muizenautoped kan er nog niet langs, laat staan een motor van 1500 cc. Maar de verzekering van de automobiliste wilde op basis van dit **verzinsel** en de ingefluisterde ontkenning van de automobiliste geen aansprakelijkheid erkennen. Ik heb toen een nauwkeurige situatietekening gemaakt en die laten verifiëren door een kennis, de boel naar zijn verzekering opgestuurd (hij was all-risk verzekerd) met de mededeling dat de verzekering van de automobiliste kon kiezen uit twee opties: of de aansprakelijkheid erkennen en betalen of een proces aan de broek krijgen. Ik was des duivels. Uiteindelijk hebben ze voor de eerste optie gekozen omdat ze ook wel inzagen dat ze een proces zeer waarschijnlijk zouden verliezen en dat dan meer zou gaan kosten dan de schade zelf. Maar ook in dit geval worden weer de kwalijke praktijken van de verzekeraars ten voeten uit getoond.

Verslag NVVC 2020 26 november 2020

Hans van Maanen

Het twee-jaarlijkse congres over verkeersveiligheid zou in 2020 in het voorjaar plaatsvinden, maar vanwege de Covid-19 problematiek is het uitgesteld naar het najaar, maar ook toen bleek het alleen mogelijk om een 'virtueel' congres te houden. Dit heeft plaatsgevonden op 26 november onder voorzitterschap van Peter van der Knaap (SWOV) en ik heb daar als vertegenwoordiger van de VVS gratis aan deel mogen nemen.

De deelname verliep zonder grote technische problemen, ik kon eenvoudig inloggen en aan de discussies en chats deelnemen. Er is in de ochtend een kleine storing geweest, die snel door de technici van de organisatie opgelost kon worden. Verder is de dag (technisch gesproken) probleemloos verlopen.

Bij aanvang en aan het einde waren er 'plenaire' sessies, verder liepen er de nodige parallelsessies er dus een keuze gemaakt moest worden aan welke ik deel kon nemen. Dan wreekt zich dat ik de enige VVS-vertegenwoordiger was, als er meerdere zouden zijn kunnen de aandachtsvelden verdeeld worden. Maar goed, een half ei is beter dan een lege dop.

Hieronder zal ik verslag doen van de verschillende sessies die ik heb bijgewoond.

Plenaire ochtendsessie: Minister Cora van Nieuwenhuizen:

Peter van der Knaap, dagvoorzitter:

Er zou veel aandacht van de politiek zijn, SPV gelden beschikbaar en er is veel ambitie: de VN en de EU willen de slachtofferaantallen in 2030 gehalveerd hebben ([HvM: Waar heb ik dat eerder gehoord?](#)) omdat de slachtofferaantallen te hoog zijn. Ook de lokale politiek is betrokken, een dozijn wethouders neemt deel aan deze NVVC ([HvM: Er zijn 355 gemeenten in Nederland.](#))

Aparte sessies: Model Rotterdam.

Het vergaren van data is vaak problematisch, waardoor een goed inzicht in de lokale verkeersproblematiek moeilijk is. Gebleken is dat de lockdown niet geleid heeft tot een daling van het aantal aanrijdingen. Aanvankelijk was er wel een daling van het aantal gewonden (M.A.I.S. – 2 en erger), maar daarna heeft er een sterke stijging plaatsgevonden. De huidige verwachting van het aantal dodelijke slachtoffers is zelfs hoger dan voor 2019. De SWOV gaat binnenkort een bericht uitgeven 'De staat van de Verkeersveiligheid' en ik heb de VVS ingeschreven voor deze informatie, die vanaf half december regelmatig zal worden uitgegeven. Deze zou op de VVS e-mail binnen moeten komen.

Mark Maaskant: ADAS

ADAS is lang niet altijd veiliger. Allereerst is er een (groot) verschil tussen de functionaliteit van de verschillende fabrikanten voor systemen die dezelfde naam hebben. Maar het blijkt dat bestuurders een langere reactietijd krijgen omdat ze informatie gemist hebben. En men gaat teveel op de ADAS vertrouwen. Daarnaast is er beperkt inzicht in wat en hoe ADAS reageert en krijgt de klant te weinig informatie van dealers en zeker als de bestelling via Internet plaatsvindt. De ADAS reageert gewoonlijk incorrect en inadequaet bij wegwerkzaamheden ('routeplanner uitschakelen'). Een serieus probleem is de 'phantom breaking' als het systeem meent dat er een noodstop gemaakt moet worden terwijl er niets aan de hand is (bijv. een portaal dat voor een object op de weg wordt aangezien) of dat de afstelling van de sensoren na een reparatie niet goed is hersteld. Daarnaast blijft het een probleem dat sensoren last kunnen hebben van vervuiling zoals rommel op de ruit. Veel systemen (level II) werken nog niet goed genoeg, waardoor, in combinatie met de slechte instructies / verschillende functionaliteit, veel bestuurders ze dan maar uitzetten. Vooralsnog zijn ze beperkt bruikbaar op snel- en buitenwegen, onder andere omstandigheden zijn er teveel 'foutreacties'. (HvM: Een groot probleem is dat dit soort systemen wordt gepresenteerd als 'kunstmatige intelligentie', maar dat is zeer twijfelachtig. Allereerst hebben we nog steeds geen goede definitie van 'intelligentie', maar deze systemen komen niet verder dan 'napapegaaien' van de 'training set'. Ze ontberen in ieder geval twee cruciale aspecten van intelligentie: i) de mogelijkheid om 'context' te interpreteren en ii) het 'buiten de doos' denken. Voorbeelden van het eerste zijn de noodstop voor een portaal en het onderscheid tussen borden voor de ventweg en de hoofdrijbaan. Een voorbeeld van het tweede is het als een mens reageren op een noodsituatie. Mensen kunnen dan reageren op een manier die ze nooit eerder hebben gedaan.)

Richard van de Werken (Hastig): Veiligheid is normaal.

Het is in feite onvoorstelbaar, maar er is geen norm voor verkeersveiligheid! Hierdoor is vooraf onbekend verschillende maatregelen het meeste zullen bijdragen aan de vermindering van de verkeersonveiligheid. Nogal schokkend was dat het saneren van onveilige situaties (dat gewoonlijk het beleid van lagere overheden is) maar een daling van 4% tot gevolg had, maar het streven om net zo veilig te worden als Nijmegen in een daling van 64% resulteerde! Vooral de afname van fietsongevallen bleek daarbij van doorslaggevend belang.

Gezien de sterke toename van de populariteit van de fiets als alternatief vervoer in deze Covid-19 tijd moet er ernstig rekening mee gehouden worden dat de aantallen slachtoffers in deze categorie sterk zal toenemen. (HvM: We zullen dit goed blijven volgen.)

Raad voor de Veiligheid: Marjolein Baart en Linda Hoekstra, spookrijongeval op de A73.

Bij dit ongeval op de A73 zijn de spookrijder en de bestuurder van de aangereden auto om het leven gekomen. Omdat bij overlijden geen bloed wordt afgenomen blijft onbekend of de spookrijder onder invloed was en dus een rol gespeeld kan hebben. (HvM: Wij stellen dit al jaren aan de kaak omdat dit allereerst voor de nabestaanden / slachtoffers uitermate onbevredigend is omdat op een cruciale vraag geen antwoord kan worden gegeven, daarnaast geeft het ook een vertekend beeld in de ongevalsstatistiek omdat zo aanrijdingen 'onder invloed' niet als zodanig worden geregistreerd. En goede en betrouwbare data zijn cruciaal voor het uitstippelen van beleid, zoals ook al hierboven is aangestipt.) Als belangrijke oorzaken van dit ongeval werden genoemd:

- Een onlogische constructie van de afrit uit zuidelijke richting in combinatie met het ontbreken van een oprit in zuidelijke richting.
- Het weggedraaid zijn van het bord 'verboden in te rijden / eenrichtingsweg'.
- Het niet functioneren van de video en detectieapparatuur in de tunnel.
- Het doorgeven van meldingen van andere weggebruikers dat er een spookrijder was werden niet of vertraagd doorgegeven.

Een aantal zaken kunnen dus eenvoudig worden verbeterd.

Bijkomend aspect: de Raad voor de Veiligheid heeft een rapport over ADAS uitgebracht: 'Wie stuurt?' Te verkrijgen via www.onderzoeksraad.nl

Van 50 naar 30 (meerdere sprekers, twee opeenvolgende presentaties / discussies)

De wegclassificering is een probleem: als er teveel verschillende voertuigtypes met verschillende snelheden de weg moeten delen, waar moet je de snelheid dan op afstemmen? Algemene consensus: ontsluitingswegen 50 houden, maar dan is er toch een verschil van inzicht: als het wegbeeld niet in overeenstemming is met 30, krijg je gauw dat men zich er niet aan wenst te houden. Het neerzetten van een bord '30' is niet genoeg. (HvM: Het viel me op dat veel deelnemers wonderen verwachten van 'ISA', maar ik heb ingebracht dat de huidige voorstellen voor de ISA alleen informeel zijn en niet ingrijpen als er harder wordt gereden dan mag. En de discussies in de EU gaan in de richting van nog verdere aantasting van de functionaliteit van ISA tot het niveau van 'next to useless' aan toe. Wel betekent dit dat veel betrokkenen van mening zijn dat handhaving alleen middels technologie mogelijk is. Nu het nog ingevoerd zien te krijgen.....) Men is in meerderheid van mening dat de huidige wegategorisering nog teveel op de auto is gericht. Kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers, e.d.) zullen een prominentere plaats moeten krijgen in het categoriseringstraject. (HvM: Ik heb de opmerking gemaakt dat er niets werd gezegd over bromfietzers, snorscooters en speed-elec's, die waarschijnlijk de 30 op grote schaal zullen negeren / overtreden.) Het zal noodzakelijk zijn om een expliciete keuze te maken en de inrichting daarop aan te passen. Ook dient aan de gemotoriseerde weggebruikers duidelijk gemaakt te worden aan het publiek dat 30 in woonwijken tot marginale toename van de reistijd leidt. I.h.a. blijft dit beperkt tot een minuut, als men er al van uitgaat dat continu 50 aangehouden zou kunnen worden, maar dat is zelden

het geval. Samengevat, de trend is duidelijk richting de 30 (zie ook kamermotie van een paar weken geleden), knelpunten zijn de herinrichting van de wegen (kosten!) zodat deze als zodanig worden (h)erkend en de handhaving. De huidige verwachtingen van ISA zijn veel te optimistisch, maar technologie zal absoluut noodzakelijk zijn.

Ik ben nog bij de 'stands' van verschillende 'exposanten' langs gegaan en heb gesproken met vertegenwoordigers van lagere overheden. Ook hier kwamen de bekende struikelblokken weer naar voren: onvoldoende prioriteit (algemeen maatschappelijk probleem, ongevallen zijn te 'gewoon' om er urgentie in te zien) en de kosten / opbrengsten verdeling: degene die de kosten maakt (bijv. betere infrastructuur) krijgt weinig (en meestal niets) van de opbrengsten (in de vorm van minder materiële schade en minder menselijk leed). Daarom is er een hoge drempel voor lokale bestuurders (B&W) om zich hier erg voor in te zetten.

Een leuke aanpak is de 'sparpot': op een (meestal drukke) weg wordt een snelheidsmeter geïnstalleerd en iedere keer als er een voertuig langskomt dat niet harder rijdt dan de maximumsnelheid wordt er een bedragje in een spaarpot gestopt. Na een week of vier wordt het totaalbedrag beschikbaar gesteld voor een doel in de betreffende wijk, waar de wijk zelf over mag beslissen. De 'beloning' is dus direct en de opbrengst komt de buurt ten goede. Volgens de standhouders werkt belonen beter dan bestraffen, zeker als de beloning instantaan is en de straf (bekeuring) pas na enige weken in de brievenbus belandt. Gesteld werd dat het aantal overtredingen met 25% is afgenomen.

Terugblikkend op dit congres was het wel de moeite waard, maar door de parallelsessies zou het beter zijn om met meerdere VVS-leden deel te nemen. Daarnaast waren er activiteiten (zoals de café's) waarvan niet duidelijk was wat er besproken werd. Hierdoor was netwerken lastig, ik heb dan ook als aanbeveling gegeven om daar een volgende maal meer duidelijkheid over te verschaffen. Maar, al met al, de organisatie heeft haar uiterste best gedaan om onder deze moeilijke en beperkende omstandigheden toch een nuttige conferentie te organiseren. Het voordeel is natuurlijk dat er niet gereisd hoeft te worden en er geen onkosten voor een zaal en consumpties worden gemaakt, waardoor deelname minder kosten voor de deelnemers met zich brengt. Wellicht dat een combinatie van beide vormen een volgende maal kan worden gebruikt.



Persoonlijke ervaringen

Het verhaal van Koen

Een ongeval met blijvende gevolgen

Op 4 oktober 1974 was ik als 15-jarige met een vriend fietsend op weg naar huis na de festiviteiten van het Leidens Ontzet op 3 oktober. In Oegstgeest werd ik door een auto van achteren aangereden, ik ben over de auto gevlogen en een eind verder neergekomen. Dit heb ik van anderen gehoord; ik weet me er niets van te herinneren.

Ik had niets gebroken, maar had wel een ernstige hersenstam contusie opgelopen, zwaar letsel aan de hersenstam en de kleine hersenen. Ik heb zes weken in coma gelegen. In deze tijd heb ik ook enige tijd in een ijsbad gelegen, omdat mijn temperatuurcentrum ontregeld was. Na zes weken coma moest ik alles opnieuw leren: praten, op het randje van het bed zitten, lopen, echt alles. Ik heb na drie maanden ziekenhuis vijf maanden gerevalideerd in het Zeehos in Katwijk. Daarna fysiotherapie tot vandaag de dag!!

Mijn moeder heeft verteld dat het niet helemaal duidelijk is wie de auto bestuurde ten tijde van de aanrijding. De vermoedelijke chauffeur (naam bekend, heb nooit meer wat van hen gehoord) had naar men zegt te veel gedronken. Het kan ook zijn dat zijn vriendin, die nog geen rijbewijs had, de auto bestuurde. Naar zeggen hebben zij een paar weken later weer een aanrijding gehad.

Voor mij heeft de aanrijding blijvende gevolgen gehad: het eerste jaar na de aanrijding heb ik in een rolstoel gezeten en ben ik aan mijn oogspieren geopereerd i.v.m. het dubbelzien (dat overigens niet helemaal over ging). Tevens had ik een spalk aan een arm en een been want die kon ik niet meer strekken door de lange coma (zeer pijnlijk bij aandoen voor de nacht). Er was sprake van een linkszijdige verlamming, die nooit helemaal over ging. Mijn evenwicht is slecht, mijn linkerarm doet het niet goed, mijn korte termijn geheugen is slecht en ik zie dubbel. Dit laatste is heel erg lastig, omdat ik daardoor geen goede coördinatie heb, waardoor ik niet goed kan schrijven en ook normaal sporten is niet mogelijk.

Ja! Ik ben er goed af gekomen! Hoor ik... Je leeft toch nog, je kan toch lopen?

Ik weet niet of de politie bij deze zaak betrokken geweest is. Ik lag in coma en mijn ouders waren bezig met mijn herstel. Mijn ouders leven niet meer, dus ik kan het hen niet meer vragen. Wel weet ik dat we nooit een proces-verbaal hebben gezien. Mijn moeder heeft in de jaren '90 buiten mijn weten om een advocaat ingeschakeld. Ze heeft dit in eerste instantie niet aan mij willen vertellen om een mogelijke teleurstelling te voorkomen. Uiteindelijk heeft dit geresulteerd in een schade-uitkering door de tegenpartij van 30.000 gulden. Het mocht niet gezien worden als smartengeld,

maar als een soort coulance. Ik moest toen wel voor 'finale kwijting' tekenen. Dit heb ik gedaan (anders kreeg ik niks!!), omdat ik in die tijd - 20 jaar na de aanrijding - zicht had op werk en ik wilde verder met mijn leven. Wat ik op dat moment niet wist, was dat het werken niet zou lukken. Ik was vol goede moed!

Ik heb het gevoel dat de tegenpartij vermoedens moet hebben gehad dat werken moeilijk zou worden. Zij wilden zo snel mogelijk deze letselschadezaak afhandelen, zodat zij maar een beperkt bedrag hoefden uit te keren. Zij hebben natuurlijk geweten dat het bedrag van 30.000 gulden veel te laag was om mij van een redelijke toekomst te voorzien. Ik heb nog een keer contact met de verzekering opgenomen toen werken niet lukte. Ik kreeg te horen dat men niets voor mij kon betekenen, omdat ik voor finale kwijting had getekend.

Betaald werk

Na de Mavo ben ik in 1977 begonnen met de opleiding tot chemisch analist; en bewuste keuze omdat ik van kleins af aan al gefascineerd was door de chemie. Ik heb deze opleiding echter gedwongen door psychische problemen (angst en straatvrees) moeten afbreken. Ondanks de psychische bijstand.

In de jaren 80 heb ik o.a. een cursus EHBO en reanimatie gedaan, inclusief vrijwilligerswerk.

Ook heb ik de avondschool gevolgd tot en met 5 VWO.

Begin jaren 90 heb ik op een avondschool in Delft mijn diploma MLO (Middelbaar Laboratorium Onderwijs) behaald. Ik had op mijn eindlijst hele goede cijfers en voor scheikunde zelfs een tien!!

Ik wil ook vermelden dat ik bijna 20 jaar jeugdleider geweest ben van een schaakclub. Vanuit die functie heb ik met veel plezier schaakles gegeven op scholen en in een jeugdgevangenis (negen jaar, twee tot drie dagen per week) en twee jaar in de bajes in Scheveningen. Ook ben ik lid geweest van de jeugdcommissie van de Leidse schaakbond.

Vanaf 1996 heb ik gesolliciteerd, maar er bleek voor mensen met een handicap geen baan beschikbaar te zijn. Bovendien was ik al wat ouder en had ik geen werkervaring in de chemie. De markt voor chemisch analisten was op dat moment verzadigd met vrouwen, die als tweeverdiener werkten.

Van het GAK/UWV kreeg ik geen hulp bij het vinden van een baan. Ja, een algemene sollicitatiecursus waar ik in de klas zat met mensen die na lang werken werkeloos waren geworden... Ging ik er niet heen dan kreeg ik een korting op m'n uitkering. Met drie stages en werk via een detacheringsbureau en een paar uitzendbureaus heb ik in totaal vier jaar gewerkt bij laboratoria. Daarna lagen de banen niet voor het

opscheppen en ben ik via een uitzendbureau bij een groothandel terecht gekomen. Daar was men van mening dat mijn werktempo te laag was..... Dat had ik al eens eerder gehoord!

Overspannen belandde ik in de ziekwet, maar een uitkering kreeg ik niet. Drie maanden heb ik hier vergeefs voor gevochten (het Gak wees naar het uitzendbureau en deze wees naar het Gak). Toen heb ik een advocaat in de arm genomen om mijn uitkering te vorderen. Deze had dit in twee dagen voor elkaar!!!

Als vrijwilliger heb ik nog een poosje bijles gegeven op mijn "oude" laboratorium-school waar ik zelf had gestudeerd tot die school als geheel verhuisde. Laatste wat ik daar als gediplomeerd chemisch analist gedaan heb was helpen met het transport van gevaarlijke stoffen.

Uiteindelijk ben ik weer arbeidsongeschikt verklaard en ging mijn Wajong-uitkering door. Rondkomen van ruim € 1000,- per maand is echt niet te doen. Ik mag wel wat bijverdienen, maar door mijn handicaps is dat niet mogelijk. Maar als vrijwilliger ben ik overal welkom!!

En dat allemaal ten gevolge van een aanrijding, die mij op 15-jarige leeftijd overkwam. Was ik geen slachtoffer geweest van de aanrijding, dan had ik een goede baan gehad met een normaal inkomen. Ook had ik gewoon kunnen blijven hockeyen.

Ik heb het gevoel dat ik door de gevolgen van de aanrijding nooit een partner heb kunnen vinden; een normaal gezinsleven is aan mij voorbijgegaan.

Mijn situatie nu

Ik woon als 61-jarige alleen. Ik heb een Wajong-uitkering van ruim € 1000. Huur- en zorgsubsidie maar als ik er wat bij krijg raak ik mijn subsidie kwijt....

Bijna mijn hele leven gehandicapt door toedoen van een ander, geen goed salaris maar een uitkering en handicaps ...

Koen

Einde aan de letselschadezaak, maar nog geen nieuw begin...

(deel 5 van een letselschadesoap)

In de appendices 2016, 2017 en 2018 van ons Zwartboek kunt u mijn ervaringen lezen als slachtoffer van een verkeersongeval op 23 september 2011. Op die nazomeravond werd ik op weg naar huis, na mijn avonddienst als thuiszorgverpleegkundige, op de fiets aangereden door een dronken automobilist. Bij deze aanrijding brak ik een middenvoetsbeentje, dat zeer moeizaam hersteld is en waarvan ik tot op de dag van vandaag pijnklachten en beperkingen ondervind.

In de appendix 2019 stopte mijn verhaal bij het bericht van de tegenpartij, waarin staat dat het expertiserapport aangeeft dat de fractuur goed genezen is en dat er geen sprake is van blijvende invaliditeit of beperkingen. Daarom wil men overgaan tot een pragmatische regeling. Het eindbod is wel wat hoger dan het eerste eindbod uit 2016, maar het dekt bij lange na nog niet alle schade, die tot dan is ontstaan. In deze brief staat ook letterlijk het volgende: “Betrokkene is verpleegkundige. Van verpleegkundigen is bekend dat deze aanmerkelijk vaker dan de gewone bevolking klachten hebben van het steun- en bewegingsapparaat”.

Dus: ik hoor niet meer bij de gewone bevolking en mijn klachten zouden een gevolg zijn van 40 jaar werken in de zorg? De opmerking voelde als een klap in mijn gezicht en mijn klachten, waarvan ik pas na het ongeval last heb, worden totaal niet serieus genomen. Ik moet maar bewijzen dat mijn klachten een gevolg zijn van het ongeval; de tegenpartij zoekt steeds weer andere, oneigenlijke, redenen om mijn klachten als niet-ongevalsgevolg te zien. Men wil gewoon niet betalen!!

In januari 2020 ging er een brief van mijn advocaat naar de tegenpartij waarin gesteld wordt dat de medische causaliteit er niet meer toe doet. Het gaat om de juridische causaliteit. Mocht de tegenpartij de causaliteit niet erkennen, dan zal de rechtbank in een deelgeschillenprocedure worden verzocht voor recht te verklaren dat er wel een causaal verband is. En dan komt de zaak in een stroomversnelling. De tegenpartij komt met een wederom hoger eindbod, wat ik nog altijd niet kan accepteren. Mijn schadestaat is gebaseerd op een werkweek van 20 uur. Mijn man heeft in de financiële crisis zijn baan verloren en heeft daarna geen werk meer kunnen vinden. Daarom was het ook heel logisch geweest dat ik een baan had gezocht voor 32 uur per week, iets wat in de zorg geen enkel probleem was geweest. Helaas was dit door het ongeval niet mogelijk. Op verzoek van mijn advocaat heb ik een schadestaat gemaakt uitgaande van een werkweek van 32 uur. Dit veel hogere bedrag is als schadeclaim bij de tegenpartij ingediend.

Kort daarna kwam de tegenpartij met een aanzienlijk hoger eindbod; niet omdat ze mijn klachten erkennen, maar omdat ze bang waren dat ik alles in de publiciteit zou brengen! Bang voor publiciteit? Geef je daarmee aan dat toch niet alles volgens de regels is gegaan? Voor mij was dit eindbod acceptabel en door het te accepteren zou

er na ruim 8,5 jaar vechten een einde komen aan deze langdurige letselschadezaak. Eind april 2020 is het eindbedrag door de verzekeraar uitgekeerd.

Tijd voor een nieuwe start of toch niet?

Wat een opluchting om deze hele zaak achter me te kunnen laten! Wat een mooi vooruitzicht om een nieuwe start te kunnen maken!

Dat was me toch nog niet gegund! Een paar weken later kreeg ik bericht dat mijn tijdelijke contract bij het uitzendbureau waarvoor ik als verpleegkundige werkte niet werd verlengd. Onbegrijpelijk in een tijd met schreeuwende tekorten in de zorg. Bovendien had ik in deze coronatijd, op verzoek van het team waar ik werkte een dienst per week extra gewerkt zodat klanten in deze bizarre tijd zo veel mogelijk dezelfde gezichten zagen. Ik was net van plan om dit in het team te bespreken, omdat mijn voet dat niet “trok”. Toen ik bij het uitzendbureau naar de reden vroeg kreeg ik een wollig verhaal, waar ik niets mee kon. Ik voelde me als “oud vuil” aan de kant gezet. Een poosje later kreeg ik van het uitzendbureau de wettelijk verplichte transitievergoeding, een “oprotpremie”, die als een trap na voelde.

Het thuiszorgteam bij mij om de hoek wilde me graag in vaste dienst. Mijn beperkt aantal uren was geen probleem en ik kreeg bij wijze van spreken een baan op een presenteerblaadje aangeboden. Ook dit ging niet door met een beroep op de wet “arbeid in balans”: een tijdelijk contract was niet mogelijk omdat ik al een paar jaar voor deze organisatie als uitzendkracht had gewerkt en een vast contract wilde men mij niet geven. Voor de tweede keer in een paar weken tijd werd ik voor mijn gevoel als “oud vuil” aan de kant gezet. Dit was de laatste druppel: lichamelijk en psychisch overbelast heb ik me ziekgemeld. Gevolg hiervan was ziek-uit-dienst, iets wat me in de na het ongeval al een paar keer eerder was overkomen.

Lichamelijk ging het na een paar weken weer een stuk beter, psychisch was een ander verhaal. Het gevoel aan de kant gezet te zijn, gaf ook het gevoel een waardeloos mens en een waardeloze verpleegkundige te zijn. Hoezeer iedereen ook beweerde dat dit niet zo was en oké verstandelijk wist dat ook wel, het gevoel van waardeloos-zijn is een hele tijd gebleven.

Doordat het uitzendbureau eigenrisico-dragend is, kwam ik niet bij het UWV terecht maar bij een particulier verzuimbedrijf. Op de website van dit bedrijf belooft men mensen in de ziekwet goed te begeleiden, maar de begeleiding is van een bedroevend peil. Men houdt zich al niet aan gemaakte afspraken! De (eerste) casemanager belde al snel en wilde heel graag weten wat er na het ongeval allemaal is gebeurd. Ik heb haar ter informatie mijn letselschadesoap in 4 delen uit de appendices 2016, 2017, 2018 en 2019 gestuurd. Daarna weken niets gehoord. De casemanagers wisselden een aantal keren en iedere keer bleek de informatie niet doorgegeven. Niet belangrijk genoeg of houdt de wet op de privacy dit tegen? Na ruim 8 weken was er een eerste (door de coronamaatregelen telefonisch) gesprek met de bedrijfsarts. Ook zij wist niet

meer dan dat ik in het verleden een verkeersongeluk had gehad en dus kon ik voor de “tigste” keer het hele verhaal vertellen met daarbij alle grieven en frustraties over begeleiding door officiële instanties en werkgevers, die je iedere keer maar weer als “oud vuil” aan de kant zetten met zeer waarschijnlijk als reden een voet, die niet meer wil wat ik wil. En weer kreeg ik te horen dat het een heftig verhaal is!

En toen belandde ik in een ziekwetsoap!

Ruim 9 jaar na het ongeval weet ik heel goed wat ik wel en niet kan; ik had in al die jaren met veel vallen en opstaan een goede balans gevonden tussen werk, gezin en hobby's. Twee diensten in de week in de thuiszorg is voor mij goed vol te houden. Vanaf het begin van deze ziekteperiode heb ik aangegeven dat dat mijn doel is: beperkt werken in een beroep wat ik met hart en ziel doe. Maar casemanagers en bedrijfsartsen luisteren hier absoluut niet naar. Zij tuigen een heel “circus” op waarbij men uitgaat van een werkweek van 40 uur. Eigenlijk raar dat men dan bij het berekenen van een eventuele WIA-uitkering wel uitgaat van het aantal gewerkte uren. Dat deze verschillende uitgangspunten tot veel frustratie en onbegrip leiden is niet moeilijk voor te stellen.

Ik moest re-integreren, maar hoe doe je dat zonder arbeidscontract? Je hebt een arbeidscontract of op zijn minst een re-integratiecontract nodig, anders ben je niet verzekerd op je werk. Voor een re-integratiecontract zou de casemanager aan het werk moeten, maar dat gebeurt niet. Ik zou dat zelf moeten regelen en mijn ervaring is dat dat niet kan, omdat dit een taak is van het UWV of het betrokken verzuimbedrijf.

Opvallend is dat de bedrijfsarts in haar verslag schrijft dat ik deels arbeidsongeschikt ben ten gevolge van een verkeersongeval. Dit vind ik zelf al jaren, maar geen enkele officiële instantie heeft dit erkend. Ook de tegenpartij heeft al die jaren gezegd dat ik geen blijvende beperkingen aan het ongeval heb overgehouden. Een gevolg van het positief afsluiten van een letselschadezaak? Wel kreeg ik van de bedrijfsarts het dringende advies **mijn huisarts te vragen of er echt geen mogelijkheden waren om mijn voet nog te verbeteren**. Dit voelde als een klap in mijn gezicht en totaal niet serieus genomen worden. Nu snap ik waarom letselschadezaken zo lang duren!! (Reactie later van mijn huisarts: als ik iemand wist, die nog iets aan je voet kan verbeteren had ik je daar al lang heen gestuurd). Ook in de gesprekken daarna bleef ze vragen of er al verbetering in mijn voet was? Voor de “honderdste” keer gezegd dat ik al ruim 9 jaar pijn heb in mijn voet en dat dit een gevolg is van een verkeersongeval en dat dit niet meer zal verbeteren. En kwam ik nog altijd bij de fysiotherapeut? Ook al 9 jaar! Dat ik (op mijn werk) een brace draag en langere stukken met krukken loop kan zij niet doorgeven, dit valt onder medisch beroepsgeheim. Snap hier niets van, maar het zal wel.

De bedrijfsarts heeft een Functionele Mogelijkheden Lijst (FML) ingevuld. Hierin wordt vrolijk genoemd dat ik tenminste 8 uur per dag kan werken, tenminste 40 uur per week kan werken, ook 's nachts kan werken. Waar dit vandaan komt is me een raadsel. De FML geeft mij het gevoel dat men mij uit de zorg wil duwen en totaal

ander werk wil laten doen voor veel meer uren. Ik had altijd begrepen dat een FML laat zien wat jij kan rekening houdend met je beperkingen. Later begreep ik dat de FML gebaseerd is op een werkweek van 40 uur. Je beperkingen worden genoemd en aan de hand daarvan wordt werk genoemd wat je zou kunnen verrichten. Als slachtoffer heb je hier geen inspraak in en dat het werk is waar je doodongelukkig van wordt maakt niet uit.

En toen mocht ik gaan solliciteren vanuit de ziekwet, want het verzuimbedrijf heeft geen werk voor mij. Ik heb gesolliciteerd bij de thuiszorgorganisatie, waar ik als “vaste” uitzendkracht werkte. Natuurlijk was ik weer welkom bij hen. Met ingang van 1 januari 2021 kan ik met een (tijdelijk) flexcontract voor minimaal 3 uur per week bij hen aan de slag. Ik zou in meerdere teams moeten werken, maar het team om de hoek waar ik ook voor mijn ziekmelding werkte heeft me gevraagd weer voor hen te werken; welkom terug!

Ondanks deze nieuwe baan moest het gesprek met de arbeidsdeskundige “gewoon” doorgaan, want ik zit tenslotte nog in de ziekwet. Zij was natuurlijk niet op de hoogte van het feit dat ik een nieuwe baan had en zij was in haar reactie redelijk terughoudend en eigenlijk niet blij. Snapte ik niet echt, maar oké. Haar verslag maakte veel duidelijk: het advies van de bedrijfsarts is dat ik niet geschikt ben voor de zorg, omdat ik een beperking heb in mijn voet. Ik moet zittend werk doen, waarbij ik af en toe een rondje kan lopen. Men denkt dan aan baliemedewerkster, receptioniste, administratief medewerkster.

Door mijn extra uren werken in de eerste maanden van de coronacrisis staat bij het verzuimbedrijf een gemiddeld aantal uren van 15 uur per week. Twee diensten in de week geeft een gemiddelde van zo'n 11 uur per week. Ondanks een aantal keren vragen om het aantal uren aan te passen, blijft men star zich aan 15 uur houden! Ik moet dan ook vanuit de ziekwet gaan werken, omdat ik nog een urenverlies heb. Mocht het werken niet goed gaan (ik zie niet in waarom niet) kan ik terugvallen op de ziekwet. Dit zou ik vol kunnen houden tot mei/juni, want dan komt de eerste herbeoordeling van het UWV.

Mijn gewerkte uren worden verrekend met de ziekwet. Volgens de casemanager is dit wel ingewikkeld, want de uitzendbranche en dus ook het verzuimbedrijf betaalt per week en de zorginstelling betaalt per maand. Meeruren en onregelmatigheidstoeslag lopen een maand achter; dat maakt het blijkbaar nog ingewikkelder. Ik geef netjes mijn uren door en verder zoeken ze het maar uit. Ik verwacht hierin de spreekwoordelijke puinhoop, maar dat is niet mijn probleem!

Ik ervaar nu voor de zoveelste keer dat de ziekwet veel te bureaucratisch is; door protocollen bestaat er bij begeleiders een tunnelvisie, die voorbijgaat aan het verleden en de wensen van de betrokken persoon.

Het “circus” van het laatste half jaar had direct na het ongeval opgestart moeten worden; dat had veel ellende gescheeld. Een jaar na het ongeval ben ik door het UWV 100% arbeidsgeschikt (voor de zorg) verklaard zonder een uur te hebben gewerkt. Waarom dit is gebeurd weet ik tot op de dag van vandaag niet. En ook toen liep ik langere afstanden met krukken.

Met een goede begeleiding waarbij men goed luistert naar de wensen en mogelijkheden van het slachtoffer is veel ellende te voorkomen. Het UWV of verzuimbedrijf moet zich veel meer inspannen om door middel van re-integratiecontracten mensen aan werk te helpen. Mocht het werken onverhoopt niet lukken, dan kun je terugvallen op de ziektewet. Ik heb de afgelopen jaren ervaren dat dit is wat je nodig hebt, omdat werkgevers heel huiverig zijn voor werknemers, die wat mankeren. Door samen te overleggen over mogelijkheden voelen slachtoffers zich gehoord. Bovendien wordt vermeden dat slachtoffers zich aan de kant gezet voelen.

Ik hoop met ingang van 1 januari 2021 echt een nieuwe start te kunnen maken en de bijna 9,5 jaar van vechten, van vallen en opstaan achter me te kunnen laten.

Jetty

Informatie, gebruikt in deze Appendix

Afkomstig uit verschillende bronnen

Alcohol:

Ook op de fiets gelden de alcohollimieten, maar bij controle bleek dat 25% van de senioren op de (elektrische) fiets een te hoog promillage had.

LEMA (Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer)

Achtergronden.

Bestuurders die een LEMA hebben moeten volgen zijn voor het merendeel man (82%), geboren in Nederland (85%) en gemiddeld is men 36 jaar oud wanneer men staandegehouden werd voor het rijden-onder-invloeddelict dat leidde tot deelname aan de LEMA. Ongeveer een kwart van de LEMA-deelnemers (23%) is eerder staandegehouden en veroordeeld voor rijden onder invloed.

Recidive.

Een kleine 7% van de LEMA-deelnemers recidiveert binnen twee jaar met een rijden-onder-invloeddelict.

Effectmeting.

In deze rapportage is de effectiviteit van de LEMA niet onderzocht. Over deze effectmeting is reeds in 2017 gerapporteerd (Blom, Blokdijk & Weijters, 2017). De belangrijkste conclusie ten aanzien van de effectiviteit van de LEMA was dat niet is aangetoond dat de LEMA leidt tot een reductie van de rijden-onder-invloedrecidive onder haar doelgroep.

EMA (Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer)

Achtergronden.

Ook de EMA-deelnemers bestaan voor het grootste gedeelte uit mannen (88%) en uit personen geboren in Nederland (85%). Gemiddeld is men 38 jaar oud bij het plegen van het delict waarvoor men aan de EMA moest deelnemen. Bijna de helft (45%) van de EMA-deelnemers is eerder met justitie in aanraking gekomen voor rijden onder invloed.

Recidive.

Van de EMA-deelnemers recidiveert 7% binnen twee jaar met een rijden-onder-invloeddelict.

Effectmeting.

De EMA lijkt een bijdrage te leveren aan het voorkomen van rijden-onder-invloedrecidive. Als de recidivekans van twee personen – één die alleen volgens het strafrecht

is berecht en één die daarnaast ook een EMA heeft gevolgd, maar die verder op alle overige kenmerken hetzelfde zijn – vergeleken wordt, dan blijkt de kans op tweejarige rijden-onder-invloed-recidive van een EMA-deelnemer 2 procentpunt lager te liggen (7% versus 9%). Dit verschil is statistisch significant.

ASP (AlcoholSlot Programma)

Achtergronden.

Deelnemers aan het ASP zijn voornamelijk mannen (85%) en geboren in Nederland (84%). Verder zijn de ASP-deelnemers gemiddeld 37 jaar. Ongeveer een derde (34%) is eerder veroordeeld voor het rijden onder invloed.

Recidive.

Aangezien het ASP minimaal twee jaar duurt, is zowel gekeken naar de recidive tijdens het programma als naar de recidive erna. Gedurende het programma wordt bijna 1 op de 100 deelnemers opnieuw staandegehouden en veroordeeld voor rijden onder invloed. Het percentage rijden-onder-invloedrecidive in de eerste twee jaar na afloop van het ASP ligt op 4%.

Effectmeting.

Het ASP lijkt een bijdrage te leveren aan het voorkomen van rijden-onder-invloedrecidive, niet alleen tijdens het programma, maar ook na uitbouw van het slot. Als de recidivekans van twee personen – één die alleen volgens het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum Cahier 2019-20 | 9 strafrecht is berecht en één die daarnaast ook een ASP heeft gevolgd, maar die verder op alle overige kenmerken hetzelfde zijn – vergeleken wordt, dan blijkt de kans op tweejarige rijden-onder-invloed-recidive van een ASP-deelnemer 4 procentpunt lager te liggen (4% versus 8%). Dit verschil is statistisch significant.

Onderzoek alcohol

Achtergronden.

Het grootste deel van de personen die deel hebben moeten nemen aan het onderzoek alcohol is man (89%), drie kwart is geboren in Nederland (75%) en gemiddeld is men 37 jaar. Een meerderheid (56%) is al eerder veroordeeld geweest voor rijden onder invloed.

Recidive.

Van de deelnemers in 2015 wordt 8% binnen twee jaar opnieuw vervolgd voor rijden onder invloed.

Effectmeting.

Voor het onderzoek alcohol is geen effectstudie uitgevoerd, aangezien het doel van deze maatregel is vaststellen of iemand geschikt is om een motorrijtuig te besturen en niet het voorkomen van recidive.

Een inwoner van Dieren is in drie weken tijd drie keer betrapt met alcohol op achter het stuur. Hij heeft zijn auto moeten inleveren, meldt de politie. De 31-jarige man liep maandag opnieuw tegen de lamp. De politie nam daarop zijn auto in beslag. Eerder werd het rijbewijs van de man al ongeldig verklaard.

Enkelband opgelegd bij vnl. andere overtredingen zoals openbare dronkenschap. Werking voor alcomobilisten onbekend.

De politie Haaksbergen meldt zaterdag op [Facebook](#) dat zij rond middernacht een melding kreeg over een auto die op zijn kop in de berm langs de N18 lag. De inzittenden hadden het voertuig al verlaten en hadden alleen lichte verwondingen.

Agenten ter plaatse roken alcohol bij de bestuurder, die vier keer de toegestane hoeveelheid alcohol op bleek te hebben: hij blies 370 µg/l, terwijl, als beginnend bestuurder, maximaal 95 µg/l toegestaan was. Nadat proces-verbaal tegen hem was gemaakt, bleek dat zijn auto niet verzekerd was en dat hij al eerder zijn rijbewijs was verloren. De politie schreef daarom nog twee processen-verbaal uit.

Om de bestuurder te helpen, was zijn zwager naar de N18 gereden, maar ook bij hem rook de politie een alcoholvlucht. De man blies 470 µg/l, terwijl voor hem een limiet van 220 µg/l gold. De politie maakte daarom ook tegen hem proces-verbaal.

Terwijl dit alles plaatsvond, was een eenheid van de politie onderweg naar de locatie om te assisteren. Zij trof een scooter aan die over de N18 reed, terwijl dit niet is toegestaan. Bij de controle bleek de bestuurder de vader van de beginnende automobilist te zijn.

Wederom rook de politie alcohol. De man blies 720 µg/l, waar 220 µg/l toegestaan was. Hij is zijn rijbewijs kwijt en ook tegen hem werd proces-verbaal gemaakt.

Snelheid:

EMG (Educatieve Maatregel rijGedrag)

Achtergronden.

De EMG is bedoeld voor mensen die worden staandegehouden voor risicovol rijgedrag. Ongeveer de helft van de groep krijgt een EMG opgelegd voor een snelheidsovertreding van 50 km/u of meer binnen de bebouwde kom. Verder krijgt 41% een EMG-opgelegd voor een snelheidsovertreding in combinatie met een andersoortig EMG-delict. Slechts 9% heeft een EMG opgelegd gekregen zonder dat er sprake is van een snelheidsdelict. Het merendeel van de EMG-ers is man (97%) en geboren in Nederland (89%) en gemiddeld is men 30 jaar oud bij het plegen van het EMG-delict. EMG-deelnemers kennen een uitgebreide historie van EMG-waardige delicten: gemiddeld heeft men in de vijf voorafgaande jaren 3,7 EMG-waardige delicten gepleegd.

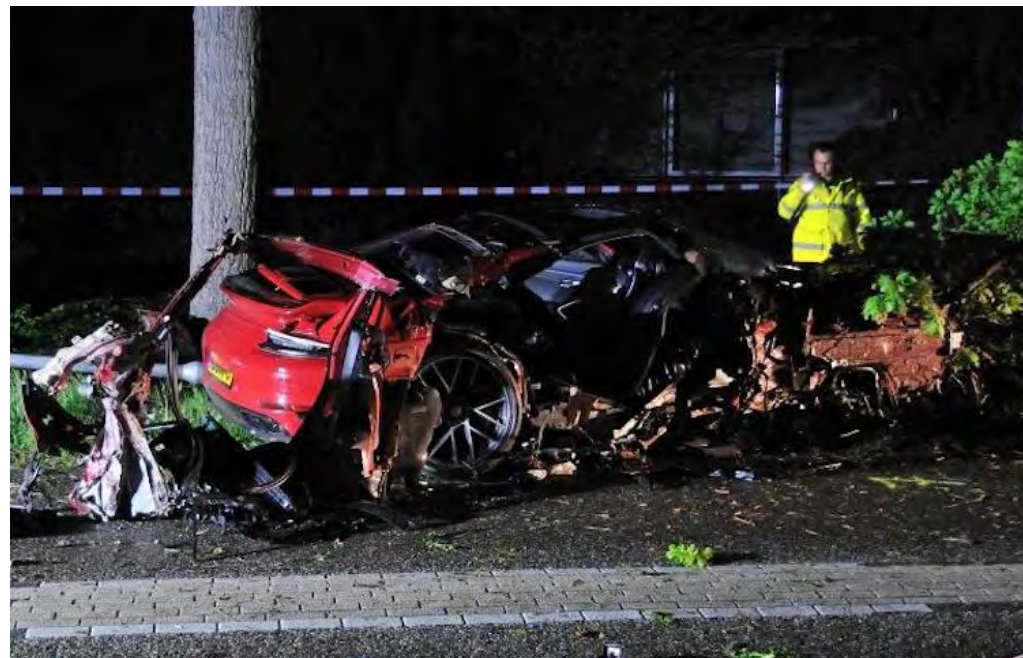
Recidive.

Van de EMG-deelnemers recidiveert bijna de helft (49%) binnen twee jaar met een nieuw EMG-gerelateerd delict. Dit percentage ligt veel hoger dan in eerdere rapportages (zie bijvoorbeeld Blom et al., 2017). Dit komt doordat bij het berekenen van de EMG-recidive in het huidige onderzoek ook de EMG-gerelateerde Muldergedragingen zijn meegenomen. In eerder onderzoek is alleen gekeken naar delicten die binnen het strafrecht werden afgedaan.

Effectmeting.

Het was gegeven de bestaande gegevensregistraties en de daarin beschikbare informatie voor dit onderzoek alleen mogelijk een effectmeting uit te voeren voor EMG-deelnemers die naar aanleiding van een snelheidsovertreding binnen de bebouwde kom van 50 km/u of meer een EMG kregen opgelegd. Voor de overige groepen EMG-deelnemers kon geen valide controlegroep worden samengesteld. Uit de effectmeting komt dat de EMG voor deze groep snelheidsovertreders niet effectief lijkt in het voorkomen van EMG-gerelateerde recidive. De recidive van de experimentele groep verschilde statistisch niet significant van de recidive van de controlegroep.

De gevolgen van te snel rijden zijn dramatisch, maar worden door velen zwaar onderschat. Hieronder een aantal voorbeelden ervan.



Porsche, gecrasht in Alkmaar.



Johan de Wittlaan, Arnhem (lokale maximumsnelheid is 50 km/h).

EU gegevens / European Traffic Safety Council

Tussen 2010 en 2018 stierven in Europa meer dan 70.000 voetgangers en fietsers en de overgrote meerderheid overleed na een ongeluk met een motorvoertuig, namelijk 83 procent van de fietsers en 99 procent van de voetgangers.

Jaarlijks 7400 doden

In 2018 ging het in 29 procent van alle verkeersongelukken om incidenten met voetgangers en fietsers, aldus het ETSC, dat de ongevallenstatistieken van alle EU-staten en buurlanden zoals Noorwegen en Zwitserland evalueerde. De helft van de slachtoffers was over de 65 jaar.

Volgens het ETSC worden elk jaar gemiddeld ongeveer 5200 voetgangers en 2200 fietsers gedood bij verkeersongevallen in de Europese Unie. Hoewel het aantal gedode automobilisten tussen 2010 en 2018 met 24 procent daalde, bleef het sterftecijfer onder fietsers vrijwel ongewijzigd.

Versmalde kruispunten

Het hoge aantal ongevallen onder fietsers heeft mogelijk te maken met het feit dat steeds meer mensen elektrische fietsen gebruiken. Het ETSC klaagt echter ook over het falen van de EU. Veel regeringen, lokale autoriteiten en voertuigfabrikanten investeerden niet genoeg in de bescherming van de meest kwetsbare weggebruikers.

De gevarenpunten zijn bekend. Uit het ETSC-onderzoek blijkt bijvoorbeeld dat 28 procent van alle dodelijke fietsongevallen op kruispunten gebeurt - als ze veiliger worden gemaakt, kunnen veel ongevallen worden voorkomen. Op veel plaatsen ontbreken trottoirs en veilige kruispunten. Wanneer de rijbaan bij kruisingen wordt versmald, vertraagt dit het autoverkeer en hoeven voetgangers minder ver te lopen om naar de overkant van de straat te komen.

In 2018 vonden in Utrecht nog ruim 1900 ongevallen plaats, met bijna 500 gewonden en 7 doden. Een kleine 30 procent van al deze verkeersslachtoffers is tussen de 16 en 22 jaar oud, terwijl deze groep maar tien procent van de inwoners vormt. Opvallend is het relatief grote aantal slachtoffers dat op een brom- of snorfiets zat toen het misging.

Heel Noorwegen telde in 2018 ‘slechts’ 110 verkeersdoden, goed voor 20.4 doden per miljoen inwoners. Bij kinderen tot 15 jaar stierf niemand. Onderaan de Europese ranglijst op plek 32 staat Roemenië. Nederland staat op plek 11, met 39.5 doden per miljoen inwoners. De nieuwe Europese ranglijst van 2019 wordt binnenkort bekend gemaakt. **(N.B.** Het Nederlandse cijfer is dus het dubbele van Noorwegen!)

Bij verkeersveiligheid stijgt het aantal doden en gewonden wetmatig meer dan exponentieel met toenemende snelheden. De door Schultz acceptabel geachte 3-7 extra doden t.g.v. de 130 zouden daarom elders ‘gecompenseerd’ worden(!). **(N.B.** Het is toch eigenlijk onbestaanbaar dat een minister zo over mensenlevens spreekt!)

Meer ouderen verongelukt in verkeer

Vooral onder ouderen is een zorgwekkende ontwikkeling te zien. De kans dat ouderen omkomen bij een verkeersongeluk, is in de genoemde periode met 70 procent gegroeid. De meeste ouderen kwamen om door een ongeluk met een (elektrische) fiets.

Maar niet alleen meer ouderen verongelukten. Ook relatief meer veertigers en kinderen kwamen om door een verkeersongeluk. De laatste stijging is volgens de politie mogelijk te verklaren doordat kinderen tijdelijk niet meer naar school gingen en vaker buiten speelden.

Het aantal ongelukken waarbij automobilisten van achttien tot twintig jaar betrokken zijn, is gestegen. “In diezelfde leeftijdsgroep zagen we eerder een toename van het aantal invorderingen van rijbewijzen na extreme snelheidsovertredingen”, aldus de politie. “Misschien grijpt een deel van die groep de rustige wegen aan om hard te gaan rijden.”

Rijbewijs kwijt:

Een bestuurder is woensdag op de Strevelsweg in Rotterdam voor de negentiende keer betrapt op het rijden zonder rijbewijs. De politie kreeg de automobilist in het vizier toen hij over een fietspad reed. De agenten besloten de man vervolgens te controleren. Bij de controle bleek dat hij geen rijbewijs heeft en al achttien keer eerder was betrapt op het rijden zonder rijbewijs. De agenten hebben hem een bekeuring gegeven. Ook is het voertuig in beslag genomen.

Het is toch bespottelijk dat dit kan en dan met een bekeuring weggemt. Wat houdt het ‘in beslag nemen’ in? Verbeurd verklaren? Zou wel moeten, maar dat zal wel niet, hij zal de auto wel terugkrijgen als hij de boete betaalt en bij de rechter in tranen verklaart dat ‘het nooooooiiiiit meer zal gebeuren.

De politie in Lelystad heeft in de nacht van zaterdag op zondag ingegrepen bij een straatrace aan de IJsselmeerdijk. Dit deden ze onder andere door zich met onopvallende auto’s te mengen onder de straatracers. Op de IJsselmeerdijk stonden volgens de politie zo’n honderd auto’s. “Aangekomen bij de startpositie zagen wij een tiental voertuigen klaar staan en we hoorden de motoren van de voorste voertuigen hoge toeren maken”, aldus de politie op [Facebook](#). Uiteindelijk zette een voertuig van het Team Verkeer van de politie Lelystad de zwaailichten aan, waardoor er onrust ontstond onder de straatracers. Volgens de politie reden de auto’s hierna met hoge snelheid over de A6. De meeste auto’s reden meer dan 200 kilometer per uur. Acht personen moeten hun rijbewijs inleveren vanwege een snelheidsoverschrijding van meer dan 50 kilometer per uur. Bij één van de acht is het rijbewijs ter plekke ingevorderd. De andere zeven mochten nog naar huis rijden, maar moeten het rijbewijs later inleveren (... en dat zullen ze vast wel braaf doen....). Alle acht krijgen bekeuringen toegestuurd.

Een 39-jarige man uit Oss is maandag voor de twaalfde keer in anderhalf jaar opgepakt voor rijden zonder rijbewijs. Uit een speekseltest blijkt dat de man vermoedelijk onder invloed was van verdovende middelen. De auto was daarbij niet verzekerd. De politie heeft de auto van de man in beslag genomen. “Er is door de arts bloed van de man afgenomen en er zal wederom proces-verbaal worden opgemaakt”, schrijft de wijkagent op [Instagram](#).

Invloed Corona op verkeer / verkeersveiligheid

Half maart is Nederland in ‘lock-down’ gegaan vanwege de uitbraak van Covid-19. Dit had ook een sterke daling van de verkeersdrukte tot gevolg. Aanvankelijk was de hoop dat dit ook tot een verlaging van de aantallen slachtoffers aanleiding zou geven, maar die hoop bleek helaas ijdel. Binnen de foutenmarge van de statistiek bleek er geen daling te hebben plaatsgevonden. Maar wat wel duidelijk bleek, was dat het aantal invorderingen van het rijbewijs zeer sterk was toegenomen. Omdat in Nederland het rijbewijs pas wordt ingevorderd als een overschrijding van meer dan 50 km/h (na correctie!) is vastgesteld (en niet met een camera omdat dan niet ondubbelzinnig kan worden vastgesteld wie de bestuurder was) kan hieruit probleemloos de conclusie worden getrokken dat er op de rustiger wegen idioot geknald werd. Want uiteraard zijn er veel meer bestuurders geweest die het niet zo nauw namen met de maximum-snelheid, maar minder dan 50 km/h te hard reden en dus geen invordering kregen opgelegd. Daarnaast is de pakkans nogal laag, dus dat de snelheden massaal zijn overtreden is wel duidelijk. En met hogere snelheden is de kans op een aanrijding aanzienlijk hoger en zijn de gevolgen veel ernstiger. Kortom, de slachtoffercijfers tijdens de lockdown laten duidelijk zien dat de handhaving zwaar tekortschiet en dat ‘speed kills’. Beide weten we al de nodige jaren, maar voor degene die nog niet was overtuigd: deze cijfers spreken boekdelen.

Opgemerkt kan worden dat als ‘Intelligente SnelheidsBegrenzers’ (de ‘harde’ variant van de ISA) verplicht waren geweest, dit niet op had kunnen treden en er dus vele levens gered waren, evenals vele ziekenhuisgewonden voorkomen.

Het aantal bekeuringen voor te hard rijden en het aantal ingevorderde rijbewijzen is de afgelopen maand in Utrecht flink gestegen. Veel ‘coronaracers’ kunnen de verleiding niet weerstaan en trappen het gaspedaal flink in. “Wat we nu in een weekend aan bekeuringen uitdelen, halen we normaal in een maand binnen.”

Motoragent Dennis Schuring controleerde afgelopen weekend op verschillende wegen rondom Utrecht. In twee dagen tijd moest hij acht rijbewijzen in beslag nemen, omdat de bestuurders meer dan vijftig kilometer per uur te hard reden. Op een stuk weg waar 100 is toegestaan, flitste Schuring een automobilist die 210 reed. “Het is geen specifiek type automobilist, maar echt jan en alleman. We gaan niet achter iedereen aan die iets te hard rijdt, we pakken de excessen eruit. De bestuurders die asociaal rijgedrag vertonen en er een racebaan van maken.”

Wijkagenten in Oog in Al controleerden afgelopen week twee avonden op de Lessinglaan. In totaal werden 33 automobilisten op de bon geslingerd. Twee bestuurders kwamen ‘goed’ weg en mochten hun rijbewijs op het nippertje behouden. Zij reden 98 en 99 kilometer per uur, terwijl de maximale snelheid 50 is. Een bestuurder die vorige week werd betrapt op het rijden van 217 kilometer per uur terwijl 100 is toegestaan, sleurde een motoragent enkele meters mee toen hij weigerde zijn rijbewijs af te geven en gas gaf.

Sterke stijging

Remy Douven, leidinggevende Bijzondere Verkeerstaken bij politie Midden-Nederland, ziet ook een sterke stijging in het aantal hardrijders. “Twee weken voor Pasen, toen zaten we ook al in de intelligente lockdown, zagen we ineens veel hardrijders. Wat we nu in een weekend aan bekeuringen uitdelen, halen we normaal in een maand binnen. Op een zondag hebben wij 14 rijbewijzen in beslag genomen. Dat is echt uitzonderlijk.” Ook de landelijke cijfers liegen er niet om, aldus Rob Stomphorst van Veilig Verkeer Nederland. “In de week van 6 april heeft de landelijke politie 318 rijbewijzen ingevorderd. Vorig jaar kwam dat in dezelfde periode 200 keer voor. Met name op provinciale wegen werd het gaspedaal verder ingetrapt.”

Anonimiteitsgevoel

Volgens het Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) wordt het appèl om rekening te houden met anderen op een lege weg minder. “Minder fietsers op straat, geen spelende kinderen bijvoorbeeld. Maar ook het anonimiteitsgevoel kan in die situaties vergroot worden: ‘ik zie niemand, dus niemand ziet mij’”, aldus woordvoerder Patrick Rugebregt. Douven denkt dat de toename door een aantal factoren komt. “Het is mooi weer, mensen zitten vanwege de coronamaatregelen thuis dus de verveling slaat toe, de wegen zijn leeg, het motorseizoen is gestart en de maximale snelheid is op de snelwegen verlaagd. Een paar jaar geleden analyseerden we dodelijke aanrijdingen. We vonden geen trend, maar wat ons wel opviel is dat als het mooi is en het is rustig op de weg, dat het dan eigenlijk het gevaarlijkst is. Alsof mensen denken dat ze dan niet op hoeven te letten. Maar dat is mijn gedachte.”

Onveiliger

Ver zit Douven er met zijn theorie niet naast, aldus verkeerspsycholoog Gerard Tertoolen. “Zodra de situatie veiliger wordt, zien we dat het rijgedrag van automobilisten juist onveiliger wordt. Is er veel verkeer op de weg, is de weg slecht of rammelt je oude kever, dan rij je voorzichtiger. Maar is het een goede weg, ligt de ruimte voor het grijpen en heb je een comfortabele, snelle auto, dan denken mensen dat het veiliger is en kunnen ze zich niet inhouden om het gaspedaal extra hard in te trappen. “Volgens Tertoolen geven de lege wegen automobilisten een veiliger gevoel en is het daardoor voor hen aantrekkelijk om harder te rijden. “Coronaracers worden ze al genoemd. We verleggen onze grenzen, omdat we denken dat het veilig is.”

Maar waarom genieten veel automobilisten van het harde rijden? “We identificeren ons sterk met onze auto. Ons ego smelt ermee samen. Wat de auto doet, doe jij. We

hebben de macht over de auto. De weg is net een jungle. We kunnen ons uitleven met de auto en het versterkt onze primitieve kant. Territorium, agressie, macht over een ander. Het geeft een kick. Kijk mij eens hardrijden, ik doe dat gewoon, dat idee. Maar het is levensgevaarlijk.”

Ondanks de gedeeltelijke lockdown vanwege het coronavirus zijn er nauwelijks minder mensen omgekomen door een verkeersongeluk, bevestigt de politie donderdag na berichtgeving van het [AD](#). Tussen 16 maart en 26 april vielen er in Nederland 62 verkeersdoden, blijkt uit cijfers van de politie en verkeersbureau VIA. Dat zijn er iets minder dan in dezelfde periode in de laatste drie jaar. Toen kwamen gemiddeld 65 mensen om het leven door een verkeersongeluk. De politie noemt de cijfers opvallend. “In deze coronatijd is er aanmerkelijk minder verkeer en zijn er minder ongevallen. Dat zien we ook terug in de cijfers, maar tot onze schrik zien we ook dat dit niet geldt aan de slachtofferkant”, aldus de politie. Het aantal gewonden en doden per ongeval is tijdens de coronacrisis gestegen. Er zijn 14 procent meer slachtoffers per ongeval dan in dezelfde periode in 2017, 2018 en 2019.

Colofon

Zwartboek Appendix 2020

Redactie: dr. Hans van Maanen en Tjakko Bouwman

Auteur: dr. Hans van Maanen

Beeld: Shutterstock

Vormgeving: Jasper Hulleman

—— Wij hebben niet de pretentie dat wij alle misstanden aan de kaak gesteld hebben in dit Zwartboek, noch dat wij alle oplossingen weten. Dit Zwartboek is bedoeld om de samenleving te doordringen van de grote problematiek die de verkeersonveiligheid met zich brengt, niet alleen voor de slachtoffers en hun directe omgeving, maar net zo goed voor de samenleving als geheel.