

APPENDIX 2021

# ZWARTBOEK

WAAR VERKEERSSLACHTOFFERS NA HET ONGEVAL MEE GECONFRONTEERD WORDEN

APPENDIX 2021

# 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 over het jaar 2021. Het jaarlijkse Appendix nummer 6 van het Zwartboek. De Vereniging Verkeersslachtoffers heeft op 8 december 2015 het Zwartboek aangeboden aan de Tweede Kamer der Staten Generaal.

Het Zwartboek met de Appendices groeien gezamenlijk uit tot een "levend" document, waarin de ontwikkelingen van de afgelopen jaren zijn vastgelegd. De vele "Zwarte" gebeurtenissen op de Nederlandse wegen worden niet alleen beschreven, maar ook voorzien van goed onderbouwde aanbevelingen, teneinde met elkaar te komen tot een veiliger Nederland op de weg. Verkeersveiligheid is mede een verantwoordelijkheid van, voor en door alle weggebruikers.

Als belangenbehartiger verkeersslachtoffers roepen wij op, de meest kwetsbare verkeersdeelnemers beter te beschermen en de hardleerse overtreders steviger aan te pakken. Als de wil er werkelijk is, kan een sterke toename van de verkeersveiligheid in Nederland worden bereikt. Essentieel daarin is uitbreiding van de handhaving -in de hoedanigheid van staande houdingen-. Maar ook het inzetten van technische ondersteuning, teneinde te komen tot een passend weggedrag in overeenstemming met de wegenverkeerswet die de basis vormt voor alle verkeersregels, waarbij het uitgangspunt is dat niemand hinder of gevaar op de weg mag vormen. Het toenemend aantal verkeersdoden en het sterk groeiend aantal ernstige verkeersslachtoffers, veroorzaakt vaak levenslang intense leed. Dat moet stoppen !

De veiligheid voor weggebruikers roept om een eerlijke en rechtvaardige beoordeling na het overtreden van de verkeersregels.

Namens de Vereniging Verkeersslachtoffers

Nelly Vollebregt-Vijverberg  
Voorzitter Vereniging Verkeersslachtoffers  
januari 2022

# Inhoudsopgave

Zwartboek Appendix 2021

05	Voorwoord
09	Samenvatting en conclusies
15	Politiek en Samenleving
23	Wetgeving
27	EU-beleid
31	Verkeersveiligheid en Klimaat
33	Verzekeringen
37	Politie en andere Hulpdiensten
39	Strafrecht
41	Civilrecht
43	Veiligheidsmaatregelen
45	Technologie
49	Aanhangsels bij de Appendix 2021
73	Persoonlijke ervaringen
80	Colofon



## Samenvatting en conclusies

### Nog steeds veel te veel slachtoffers, schade en problemen met de afwikkeling

Wettelijke positie van slachtoffers is nog steeds beroerd en er is geen zicht op verbetering.

Wij kunnen in de ontwikkelingen op een paar gebieden een enkel lichtpuntje ontwaren, maar dat geldt niet op alle terreinen. Zo is er nog steeds geen verbetering in de wettelijke positie van verkeersslachtoffers, er zijn zelfs, voor zover ons bekend, niet eens plannen gemaakt om in deze onacceptabele situatie verbetering te brengen. Dit ondanks de overstelpende hoeveelheid documentatie die inmiddels beschikbaar is. Wij vinden het volstrekt onredelijk dat het slachtoffer alle bewijslast moet aanleveren en de veroorzaker geen enkele, ja zelfs meerdere malen zijn 'lezing' van het gebeurde mag herzien zonder verdere consequenties. Ook het aantonen van het 'oorzakelijk verband' tussen de aanrijding en letselschade maakt het voor verzekeringen erg eenvoudig om het slachtoffer murw te beuken. Wij vinden dit een volstrekte wanverhouding waar hoognodig verbetering in gebracht dient te worden en het slachtoffer ook eens het voordeel van de twijfel moet kunnen krijgen en niet alleen maar het nadeel ervan.

De verkeersonveiligheid blijft op een onacceptabel hoog niveau, kosten zijn voor slachtoffers en samenleving, niet voor de veroorzakers. Verhaal de kosten bij wangedrag!

De wetgever blijft niet alleen in gebreke wat betreft het verbeteren van de (wettelijke) positie van slachtoffers, ook op het terrein van de verkeers(on)veiligheid gebeurt er veel te weinig. Hierdoor wordt een (veel te) groot gedeelte van de kosten van de verkeersonveiligheid afgewenteld op de slachtoffers en de samenleving. Wij zijn van mening dat door betere regelgeving de echte kosten van de verkeersonveiligheid duidelijk gemaakt kunnen worden en dat het uitgangspunt dient te zijn 'de vervuiler betaalt'. Dus dienen de kosten, veroorzaakt door wangedrag op de weg en verkeersmisdrijven verhaald te worden op de veroorzaker. Dit zou ook een sterke preventieve werking hebben. Daarom pleiten wij er ook voor dat de wetgever de verzekeringsmaatschappijen een *regresplicht* oplegt zodat verkeersshuften zelf opdraaien voor de schade en dat het verzekeren van schade, ontstaan door wangedrag dat bij wet verboden is (te hard rijden, alcohol- en drugsgebruik, etc.) uit te zonderen van regres.

Geen toestemming voor nog meer 'kleine elektrische voertuigen'!

Er is vanuit de industrie een grote druk om allerlei 'kleine elektrische voertuigen' op de openbare weg toe te staan. Wij zijn hierop tegen omdat het in Nederland niet mogelijk is om al deze verschillende categorieën voertuigen een 'eigen' gedeelte van de weg te geven. Waardoor deze elkaar gaan beconcurreren op bijvoorbeeld fietspaden en fietsstroken. Daar zijn nu al problemen met de mix van 'gewone' en 'elektrische' fietsen, snorscooters, bakfietsen, etc. Wij pleiten ervoor om het aantal verschillende categorieën te beperken en bijvoorbeeld snorscooters uit te faseren.

De politieke wil om de verkeersonveiligheid te verminderen ontbreekt geheel. De ontwikkelingen van de aantallen slachtoffers in het decennium 2010 – 2020 bevestigen dit overduidelijk: van alle beloofde vermindering van slachtoffers en schade is NIETS terechtgekomen, maar desondanks zijn er in het geheel GEEN maatregelen getroffen

Politieke onwil is de oorzaak van het op een hoog niveau blijven van de verkeersonveiligheid en zonder een ommezwaai in het beleid zal deze nog verder toenemen!

Beschikbare (!) technologie kan het verkeer veel veiliger maken EN de uitstoot significant verminderen. Beschamend is dat 1 op de 4 Nederlanders het verkeer onveilig vindt. Dit zou voldoende redenen moeten zijn om hier snel verandering in te brengen!

Nederland kan zelf veel maatregelen treffen.

De 'stip op de horizon' is volksverlakkerij!

om de ontwikkelingen in de goede richting om te buigen. Nu wordt ons weer de worst voorgehouden dat deze reductie in 2030 gerealiseerd zal zijn (wat dus een decennium extra aan *onnodige* doden en gewonden heeft opgeleverd!), maar uit de studie van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (S.W.O.V.) blijkt duidelijk dat met het huidige beleid er nauwelijks een daling van het aantal dodelijke slachtoffers, maar wel een sterke stijging van het aantal ziekenhuisgewonden op zal treden. Kortom, alle mooie beloftes zijn er alleen voor de Bühne, worden niet waargemaakt en niemand wordt er verantwoordelijk voor gehouden.

Technische mogelijkheden om de verkeersonveiligheid significant terug te dringen zijn al tientallen jaren beschikbaar, maar worden maar niet ingevoerd, vaak onder druk van de lobby van de automobiellindustrie. Klaarblijkelijk vindt de politiek dat de winsten van de automobiellindustrie belangrijker zijn dan mensenlevens en dat de samenleving dan maar de kosten van de verkeersonveiligheid voor een belangrijk deel voor haar rekening moet nemen. Voor ons een volstrekt onbegrijpelijk standpunt. Met ook als resultaat dat 1 op de 4 Nederlanders het verkeer als onveilig ervaart. En als 'bonus' dat de bijdrage van het wegverkeer aan de milieubelasting door CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en (ultra)fijnstof zeker 33% hoger is dan bij het strikt handhaven van de verkeersregels. Kortom, het verkeer **kan** veel veiliger met een flink lagere uitstoot, maar de politiek **wil** het niet. Dit ondanks dat het wegverkeer een flinke bijdrage kan leveren aan de doelen voor '2030' van Nederland en de EU. Wie ons niet gelooft moet de verkiezingsprogramma's van de politieke partijen er maar eens op nalezen. Hoewel het wegverkeer doodsoorzaak nr. 1 is voor mensen tussen 5 en 35 jaar, het jaarlijkse aantal doden het equivalent van ten minste 2 neerstortende Jumbojets is, naast duizenden die blijvend letsel oplopen en een slordige 17 MILJARD Euro schade per jaar veroorzaakt wordt er amper aandacht aan besteed en/of blijft het bij een paar algemeenheden waarvan volstrekt onduidelijk blijft hoe deze bereikt dienen te worden.

Vaak verschuilt de politiek zich achter 'Brussel', maar er zijn legio maatregelen die genomen kunnen worden zonder dat 'Brussel' daar iets over te zeggen heeft omdat deze onder de Nederlandse bevoegdheden vallen. Wij hebben een lijst van 20 maatregelen opgesteld, die nu al genomen zouden kunnen worden en er toe zouden leiden dat de verkeersonveiligheid en de milieubelasting significant zouden dalen.

Nog steeds wordt als 'lange termijn doel (2050)' nul verkeersdoden gesteld. Omdat er tot op heden van alle mooie beloften **niets** terecht is gekomen en uit een SWOV-studie blijkt dat de aantallen slachtoffers bij het huidige beleid **niet zullen dalen** en dat er **geen plannen** zijn om het beleid aan te passen (de bovengenoemde onwil), achten wij dat het stellen van dit doel **volksverlakkerij** is. Waarvan de slachtoffers en de samenleving de kosten mogen dragen. Onverkwikkelijk is nog wel de meest gematigde omschrijving van deze onwil.

De wetgeving om verkeersshuffers / -misdadigers strafrechtelijk aan te pakken kan aanzienlijk worden aangescherpt. Door de 'reguliere bestuurder' verantwoordelijk te

De pakkans is veel te laag en de sancties 'bijten' veruit onvoldoende.

Het begrip 'kwetsbare verkeersdeelnemer' moet hoognodig op de schop door alle ontwikkelingen.

Betrouwbare gegevens zijn nodig voor het bepalen van beleid rond alcohol / drugs.

De EU laat zich al jaren ringeloren door de automobiellindustrie, waardoor veel onnodige slachtoffers vallen en de milieubelasting veel hoger dan mogelijk is.

maken voor wat er met een motorvoertuig gebeurt (vgl. wapenwetgeving) kan een recidiveregeling worden gerealiseerd voor notoire overtreeders van de wegenverkeerswet. Het 'rijden zonder geldig rijbewijs' dient veel zwaarder te worden bestraft bij herhaling (boetes blijken niet te werken) en het invorderen van het rijbewijs dient op meer gronden mogelijk te worden. Dat je meer dan 80 km/h in een 30 km/h zone gereden moet hebben alvorens het rijbewijs kan worden ingevorderd is te zot voor woorden. Ook het 'doorrijden na aanrijding' dient aanzienlijk minder eenvoudig gebruikt te kunnen worden voor verdonkeremaning van alcohol / drugsgebruik op het moment van de aanrijding.

Het begrip 'kwetsbare verkeersdeelnemer' dient hoognodig herzien te worden omdat dit achterhaald is door de invoering van nieuwe voertuigcategorieën met verschillende snelheden. Ook zitten er een aantal onbegrijpelijke onredelijkheden in de huidige regeling. Waarom is een bestuurder van een motorvoertuig aansprakelijk voor een aanrijding met een dronken fietser die spookrijdend en zonder licht bij duisternis over de weg zwalkt? En waarom een motorrijder even 'sterk' is als een 20 ton zware vrachtauto is ons al jaren een raadsel.

Wij zijn grote voorstander dat ook van ter plekke overleden bestuurders een bloedproef wordt afgenomen. Dit is van belang voor de aansprakelijkheid jegens slachtoffers en voor een betere statistiek. Nu blijven veel 'ongevallen' waarbij alcohol en / of drugs een rol gespeeld hebben als zodanig buiten de statistieken, waardoor de ernst (veel) minder lijkt dan het in werkelijkheid is.

De EU laat zich al tientallen jaren ringeloren door de automobiellindustrie, die zich met haar krachtige lobby effectief verzet tegen allerlei maatregelen die de verkeersonveiligheid en tevens de milieubelasting zouden verminderen. Dat voertuigen die meer dan 300 km/h kunnen rijden in alle EU-landen op de openbare weg toegelaten *moeten* worden omdat de Duitse RDW de typegoedkeuring hebben gegeven is een gotspé. Vanuit verkeersveiligheids- en milieuoogpunt is dit volstrekt onzinnig. De automobiellindustrie faciliteert al jaren het overtreden van de verkeersregels en belemmert effectieve maatregelen om hier paal-en-perk aan te stellen. Daarmee zijn ze geen haar beter dan de tabaksindustrie die, letterlijk, ook over lijken gaat. Maar als de EU haar, nu wettelijk verplichte, uitstootvermindering in 2030 wil halen, zal zij genoodzaakt zijn om ook de 'echte' uitstoot van het wegverkeer aan banden te leggen. Dat elektrische voertuigen 'uitstootvrij' zijn is een fabel want ook de directe (ultrafijnstof!) en indirecte (fabricage, elektriciteitscentrales en recycling) uitstoot dienen in rekening gebracht te worden. Hiertoe dienen alle voertuigen gebonden te worden aan een maximumgewicht, een maximumvermogen en een maximumsnelheid. Als enige sector is de uitstoot sinds 1990 nauwelijks verminderd. Niet omdat motoren niet efficiënter zijn geworden, maar door de stijging van het motorvermogen en de massa van de voertuigen (SUV's). Daarnaast geven zwaardere voertuigen meer lokale uitstoot van (ultra)fijnstof door bandenslijtage. Dit wordt verder bevorderd door grote vermogens, die een forse acceleratie mogelijk maken. De uitstoot kan alleen worden teruggebracht door de bovengenoemde maatregelen.

Verzekeringen stellen hun prioriteiten verkeerd. Lobby voor een veiliger verkeer en verhaal de kosten op verkeersshuften. Slachtoffers zijn niet de primaire kostenpost!

Verzekeringen dienen hun benadering van de kosten van de verkeersonveiligheid te verleggen van de slachtoffers naar de veroorzakers. Want de slachtoffers zijn niet de 'kostenpost', dat zijn de veroorzakers. Veel vaker dient gebruik gemaakt te worden van het regresrecht en gestopt dient te worden met het verzekeren van de gevolgen van aanrijdingen waarbij van wetsovertreding sprake is, zoals alcohol en drugsgebruik. Door het regresrecht (dat wat ons betreft omgezet zou dienen te worden in een *regresplicht*) effectief uit te oefenen zou een sterke preventieve werking worden bereikt. Want dan kunnen verkeersshuften hun verzekering niet langer als 'schaamlap' gebruiken voor hun wangedrag, maar draaien ze zelf op voor de gevolgen ervan. Ook dient het afwentelen van de gevolgen van de verkeersonveiligheid op de samenleving gestopt te worden, het uitgangspunt dient te zijn dat 'de vervuiler betaalt'. Door het slachtoffer centraal te stellen en een veel meer empathische benadering van slachtoffers wordt een heel andere sfeer gecreëerd dan nu vaak het geval is en wordt een juridisering van de afwikkeling minder (vaak) noodzakelijk. Dit ontlast ook het civielrecht.

De Politie heeft veel te weinig armslag voor handhaving en goede vastlegging van aanrijdingen. Gevolg is onveilig verkeer, te weinig vervolging van verkeersshuften en meer problemen voor de slachtoffers bij de afwikkeling. Met 'dank' aan de politieke onwil.

De Politie heeft veel te weinig 'ruimte' voor de handhaving van de verkeersregels, nu wordt geen wet zo veelvuldig en ernstig overtreden als de wegenverkeerswet, die er, nota bene, voor aller veiligheid, leven en welzijn is! Maar niet alleen is de beschikbare menskracht bij de Politie al jarenlang teruggebracht, door de Covid-19 problematiek heeft zij ook nog eens een groot aantal andere handhavingstaken erbij gekregen. Het resultaat laat zich raden: een sterke toename van de verkeersonveiligheid, de aantallen slachtoffers en schade. Hierdoor is Nederland ook aanzienlijk gezakt op de EU-lijst. Wij pleiten er derhalve sterk voor dat de Politie meer mogelijkheden krijgt voor handhaving, voor 'ongevalsanalyse' en het opstellen van een Proces Verbaal (PV). Dat laatste is van groot belang voor slachtoffers, omdat dit de basis is voor de strafrechtelijke en civielrechtelijke afwikkeling van de aanrijding. Wij pleiten er tevens voor dat veel meer technische informatie, zoals opgeslagen in de 'Event Data Recorder' (EDR) gebruikt wordt bij de ongevalsanalyse en het opstellen van het PV. De EDR-informatie is objectief en kan derhalve uitstekend gebruikt worden voor het PV en de verdere afwikkeling. Dat het uitlezen van de EDR de privacy van de veroorzaker zou schaden is een drogreden: de lichamelijke integriteit van het slachtoffer is geschonden en dat is een veel zwaarder wegend argument om de EDR wel uit te lezen t.b.v de waarheidsvinding.

De hoge raad gaat geheel voorbij aan de bestaansreden van de wegenverkeerswet: ons aller leven, welzijn en veiligheid. De eerste vonnissen onder de nieuwe wet zijn weinig hoopgevend.

Het belagen van Hulpdiensten, op welke wijze dan ook, vinden wij verachtelijk en zou zeer zwaar bestraft dienen te worden.

De aanscherping van het door de hoge raad gesaboteerde artikel over 'roekeloos rijgedrag' heeft weliswaar tot enigszins hogere straffen geleid, maar nog geen van deze vonnissen is voorgelegd aan de hoge raad, dus het is nog maar de vraag in hoeverre deze intact zullen blijven. Gezien de weinig concrete omschrijvingen in de wet zijn wij er niet gerust op of ook het nieuwe artikel niet door de hoge raad 'onschadelijk' wordt

Civielrecht duurt veeeeeee te lang.

gemaakt. Maar ook de huidige vonnissen doen onzes inziens onvoldoende recht aan verkeersmisdrijven die als levensdelicten dienen te worden aangemerkt. Om voldoende preventieve werking aan het strafrecht te kunnen ontleen dienen verkeersmisdrijven op dezelfde voet te worden gestraft als overige misdrijven.

De civielrechtelijke afwikkeling van aanrijding is nog steeds uitermate stroperig en daardoor zeer tijdrovend voor slachtoffers. Dat een uitspraak in eerste lezing al de nodige jaren vergt is voor veel slachtoffers al een zeer zware belasting, zeker als het inkomen is weggefallen. En omdat slachtoffers niet het eeuwige leven hebben, maar wel verder willen met hun leven, dient de hele procedure aanzienlijk versneld te worden en dient meer gebruik gemaakt te worden van technische bewijsvoering. Deze is aanzienlijk betrouwbaarder dan getuigenverklaringen en veel nauwkeuriger. Dit geldt ook voor beelden van dashcams.

Passieve veiligheidsmaatregelen, zoals fietshelm, betere motor- en bromfietskleding, kunnen de gevolgen van aanrijdingen sterk beperken en daarmee ook de kosten. Verplichten dus!

De gevolgen van aanrijdingen kunnen worden beperkt door passieve veiligheidsmaatregelen. Wij pleiten er derhalve voor dat voor motor- en brommerrijders betere kledingvoorschriften komen naast de helmplicht en dat voor fietsers een helmplicht wordt ingevoerd. Want de gevolgen (ook de blijvende) worden weer afgewenteld op de samenleving. Bij blijvende arbeidsongeschiktheid kunnen deze zeer hoog oplopen, maar ook is hersenletsel voor de individuele slachtoffers een zware tol. Het is gebleken dat in het verleden genomen maatregelen (bijvoorbeeld autogordels, helmen) effectief zijn gebleken bij het beperken van de gevolgen van aanrijdingen en dit blijkt ook uit de daling van de gevolgen in Europese landen waar de helmplicht voor fietsers is ingevoerd. Dit is geheel volgens de veiligheidstheorieën die ook in de industrie gehanteerd worden.

De ontwikkelingen rond rijkhulpsystemen zijn te eenzijdig gericht op inzittenden en niet op overige verkeersdeelnemers. Ook werken zij 'luiheid' van de bestuurder in de hand. 'Driver verification systems' zijn veel effectiever, maar worden niet ingevoerd.

Technologie zou nog een zeer belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de vermindering van de verkeersonveiligheid. Allereerst door het verifiëren van de bevoegdheid en bekwaamheid van de bestuurder, maar ook door het afdwingen van de verkeersregels (snelheid, alcoholgebruik, etc.). Deze technologieën zijn al tientallen jaren beschikbaar, maar worden, voornamelijk door de tegenwerking van de automobiellindustrie, maar niet ingevoerd. Het is hoog tijd geworden om de automobiellindustrie eens te dagen voor productaansprakelijkheid. Rijkhulpsystemen *kunnen* wel bijdragen aan de verkeersveiligheid, maar er dient nog veel onderzoek gedaan te worden naar de samenwerking met de bestuurder (te vaak denkt de bestuurder dat het voertuig met ingeschakelde rijkhulpsystemen 'autonoom' kan rijden!) en naar de werking onder niet-ideale omstandigheden zoals regen, mist, duisternis, vuil en spetters op de vensters, etc. Want rijkhulpsystemen kunnen eenvoudig in hun tegendeel verkeren, die de onveiligheid juist bevorderen. De 'zelfrijdende' auto blijft vooralsnog een fata morgana en de aanvankelijk optimistische verwachtingen zijn inmiddels aanzienlijk naar beneden bijgesteld. Het blijkt toch dat de complexiteit van het wegverkeer absoluut nog niet zonder de *menselijke* intelligentie kan. Daarom dient duidelijk te worden gecommuniceerd dat de bestuurder nog steeds verantwoordelijk en aansprakelijk is voor het veilig besturen van het voertuig en dat rijkhulpsystemen anno nu de besturing nooit mogen overnemen.



## Politiek en Samenleving

De politiek blijft onwillig om de situatie te verbeteren en zou zich diep moeten schamen

Bij de afwikkeling blijkt het slachtoffervijandige karakter van de wetgeving, waardoor hij in veel gevallen 'dubbel slachtoffer' wordt maar er zijn geen plannen om hier verbetering in te brengen. Er is nu lang genoeg gedraald, de gevolgen zijn overduidelijk, dus dient op zo kort mogelijke termijn de wetgeving te worden aangepast.

De politiek doet nog steeds zo goed als niets om de wettelijke positie van slachtoffers te verbeteren. Wij vinden dit onverteerbaar omdat uit meer dan voldoende informatie blijkt dat dit de bron van de problemen van slachtoffers is bij de afwikkeling van de gevolgen van een aanrijding. Want zolang hier geen verbetering in komt en het slachtoffer alles maar aan moet tonen zal het aanmodderen blijven. Wij vinden het volstrekt onbegrijpelijk dat *alle* bewijslast op de schouders van slachtoffers wordt gelegd en alle onzin die door de tegenpartij wordt *verzonnen* (!) maar moet zien te ontkrachten. Hierdoor kan ongelimiteerd ge- of liever misbruik, gemaakt worden door voor alle claims maar aan te vechten dat deze schade en/of letsel het gevolg is van de aanrijding en niet door een andere oorzaak. Niet alleen is dit volstrekt onredelijk jegens het slachtoffer, het geeft aanzienlijke vertraging en onnodige stress bij het slachtoffer, wat zijn herstel verder bemoeilijkt. Want de afwikkeling van de meer complexe gevolgen, zeker als er sprake is van ernstig letsel en helemaal van inkomensschade, kunnen zeer veel jaren vergen en de wetgever stelt nergens termijnen waarin zaken afgewikkeld dienen te zijn. Hierdoor kunnen zaken jarenlang voortsleepen, met als trieste voorbeelden zaken die al meer dan 20 jaar duren! Alsof het slachtoffer het eeuwige leven heeft. Voorbeelden te over in het rapport van de Universiteit Utrecht, in ons Zwartboek en de jaarlijkse Appendices en de ervaringen van individuele slachtoffers. Weliswaar worden er eindelijk stappen gezet om de zeer langlopende letsel-schadezaken wat minder traag af te wikkelen, maar dit is nog lang geen realiteit en zolang er geen (wettelijke) termijnen *met sancties* worden ingevoerd, is het nog maar de vraag wat daar in de praktijk van terecht komt. Want rekken, rekken en nog langer rekken is een beproefde en succesvolle aanpak van verzekeraars om slachtoffers murw te beuken zodat ze uiteindelijk maar akkoord gaan met een schadevergoeding die aanzienlijk lager is dan waar ze eigenlijk recht op hebben. *Alleen door de wetgeving aan te passen kan hierin een structurele verbetering worden bereikt.* En het is daarvoor hoog tijd, er is lang genoeg gedraald!

De helft van de kosten van de verkeersonveiligheid worden door de slachtoffers gedragen en de samenleving moet ook een groot gedeelte betalen. 'De vervuiler betaalt' zou breder moeten worden toegepast door onnodige kosten te verhalen.

Wij vinden het opvallend dat veel benadeelden van de aardbevingsschade in Groningen vergelijkbare klachten hebben als verkeersslachtoffers. Ook daar spelen de stroperige procedures en zeer langdurige afwikkelingen, die door de benadeelden als weinig kies worden beschouwd. Wij denken dat dezelfde slachtoffervijandige wetgeving in Nederland ten grondslag ligt aan deze problematiek.

Wij constateren dat veel gevolgen en kosten van de verkeersonveiligheid worden afgewenteld op slachtoffers en de samenleving. Bij de problemen rond de Covid-19 pandemie zijn navenante voorbeelden naar voren gekomen: de anti-vaxxers wensen geen bijdrage te leveren aan het verlagen van de kansen op een infectie en verdere verspreiding van het virus, maar eisen wel dat zij bij ernstige ziekteverschijnselen in



het ziekenhuis worden opgenomen, inclusief een behandeling op de Intensive Care. De kosten van deze ziekenhuisopnames komen voor rekening van de ziektekostenverzekeraars (en dus de samenleving) en tevens verdringen zij daardoor andere patiënten uit de reguliere zorg met als gevolg voor deze patiënten een verminderde kwaliteit van leven en zelfs overlijden. De vraag kan dan ook gesteld worden of mensen, die de samenleving volkomen onnodig schade berokkenen, niet zelf voor de kosten zouden moeten opdraaien. Bij de verkeersonveiligheid kan gedacht worden aan zaken als de kosten voor de hulpdiensten (politie, brandweer) die hun handen vol hebben na een aanrijding. Waarom moet de samenleving de kosten hiervan dragen als er sprake is van een verkeersmisdrijf? Als de veroorzaker de verkeersregels had gerespecteerd had de aanrijding waarschijnlijk nooit plaatsgevonden of waren de gevolgen aanzienlijk minder ernstig geweest. Wij pleiten er derhalve voor om dit soort, *volstrekt onnodige*, kosten te verhalen op de veroorzaker. Zie ook ons pleidooi voor het vaker toepassen van het regresrecht in het hoofdstuk 'Verzekeringen'.

Het verzekeren van gedragingen die bij wet verboden zijn zou niet mogelijk mogen zijn. Het regresrecht dient te worden omgezet in een regresplicht.

In dit kader willen wij zelfs pleiten voor het omzetten van het regresrecht in een regresplicht om verzekeringsmaatschappijen te *verplichten* de kosten van aanrijdingen te verhalen op veroorzakers als er sprake is van een verkeersmisdrijf, roekeloos rijgedrag en dergelijke. Ook zouden risicoverhogende handelwijzen niet verzekeraar mogen zijn, zoals rijden onder invloed, appen achter het stuur, en dergelijke om te voorkomen dat er verschillen ontstaan tussen de dekking van verschillende verzekeringsmaatschappijen. Het argument 'dat dit de vrijheid van iedere verzekeraar is' snijdt geen hout: deze zaken zijn sowieso al bij wet *verboden*, dus het is eigenlijk van de zotte dat iemand zich voor de gevolgen hiervan zou kunnen verzekeren. Alsof een dief zich kan verzekeren om gevrijwaard te worden van de gevolgen van zijn inbraak!

Onze wegen, vooral bij bebouwing, hebben niet genoeg ruimte om alle voertuigtypen een eigen weggedeelte te geven. Daarom is het niet gewenst dat nog meer verschillende typen worden toegelaten, beter is het om sommige uit te faseren. Het faciliteren van het overtreden van de verkeerswet zou strafbaar moeten worden gesteld.

Er is al tijden een wildgroei te zien in het aantal verschillende voertuigtypen dat op de wegen rondrijdt. Verkeersveiligheidsexperts weten, en zeggen dat dan ook hardop, dat eigenlijk ieder type zijn eigen weggedeelte zou moeten hebben. Wij geven hen daarin volkomen gelijk, maar de praktijk is dat de Nederlandse wegen daarvoor onvoldoende ruimte bieden. Zeker in de bestaande bebouwde kom is de ruimte te beperkt, waardoor er conflicten ontstaan tussen de verschillende voertuigtypen. Inmiddels is wel duidelijk dat fietsen, elektrische fietsen, bakfietsen en snorscooters op het fietspad niet samengaan, waardoor allerlei ad hoc maatregelen nodig zijn. Het toelaten van nog meer voertuigcategorieën is daarom vragen om moeilijkheden met een toename van de verkeersonveiligheid als onvermijdelijk gevolg. Wij pleiten er derhalve voor om geen nieuwe categorieën toe te staan en zelfs bepaalde typen voertuigen uit te faseren. De 'snorscooter' is een voorbeeld van een type dat veel ellende veroorzaakt en waarvan wij nooit zullen begrijpen dat deze ooit werd toegelaten. Je hoeft toch waarlijk geen Einstein te heten om te voorspellen dat die dingen opgevoerd zouden worden om op die manier de helmplicht voor bromfietsen te omzeilen. En het gedrag van hun bestuurders op het fietspad is 'gewone' fietsers al lang een doorn in het oog. Wij pleiten ervoor om snorscooters uit te faseren en zware sancties te leggen op het verkopen van opvoersetsjes. Want deze faciliteren het negeren van de verkeersregels.

Veiligheid op straat en stoep dient voor winstcijfers te gaan!

Waarvan de gevolgen weer op de slachtoffers en de samenleving worden afgewenteld, maar de winst voor de leverancier is. Let wel, de kosten zijn orden van grootte hoger dan de te behalen winsten, waarbij ook nog de gerelateerde menselijke ellende in ogenschouw genomen dient te worden!

Er worden steeds meer 'kleine elektrische voertuigen' geïntroduceerd, die gewoonlijk de problemen eerder vergroten dan verkleinen. Als deze op het fietspad moeten rijden wordt het daar nog onoverzichtelijker met allerlei verschillende categorieën die elkaar verdringen (zie boven), als ze op de stoep moeten rijden wordt het voor voetgangers (weer) slechter. Veel senioren gaan te voet, al dan niet met een rollator en dan zijn dit soort, relatief snelle, geluidsarme voertuigen een recept voor ellende. In steden als Berlijn (Duitsland), waar elektrische steps voor kleine ritjes kunnen worden gehuurd is dat al een plaag. Niet alleen word je als voetganger van de sokken gereden, overal slingeren die dingen rond. Ook voor het milieu is het geen verbetering: de steps worden middels dieselvoertuigen opgehaald om opgeladen te worden. Wij hopen dan ook van harte dat dit soort 'kleine elektrische voertuigen', in al hun verschijningsvormen, uit het Nederlandse wegverkeer geweerd zullen worden.

Gezien de grote hoeveelheid menselijke ellende en de kosten voor slachtoffers en gemeenschap zou een veiliger verkeer bovenaan elke prioriteitenlijst moeten staan. De politiek is onwillig, waarschijnlijk vindt zij verkeersslachtoffers minder ernstig.

De politieke wil om de verkeersonveiligheid te verminderen ontbreekt nog steeds. Weliswaar wordt er van alles geroepen ('ieder slachtoffers is er één te veel' horen we al tientallen jaren!), maar tot daden leidt dit niet. Dat blijkt dan ook duidelijk uit de cijfers over de aantallen slachtoffers (dodelijke en ziekenhuisgewonden). Van de beloften in 2008 voor de cijfers in 2020 is dan ook *niets* terecht gekomen en zelfs toen in de loop van dat decennium duidelijk werd dat zonder extra maatregelen deze doelen onhaalbaar zouden worden is er NIETS gedaan om de situatie te verbeteren. Ondanks de onvoorstelbaar hoge rekening in de vorm van dodelijke slachtoffers, ziekenhuisgewonden, slachtoffers met blijvend letsel en 17 MILJARD Euro schade per jaar(!). Het 'businessmodel' voor een veiliger verkeer is dus het intrappen van een open deur! Wij lopen al jaren te roepen, en dat doen we dan dit jaar nog maar weer eens, dat beschikbare (!) technologie enorm behulpzaam kan zijn bij het verminderen van de verkeersonveiligheid (zie ook dit jaar bij 'Technologie'). Maar de machtige lobby van de automobiellindustrie weet dit jaar op jaar te blokkeren, waaruit onweerlegbaar geconcludeerd mag worden dat de automobiellindustrie het aan de laars lappen van de verkeersregels faciliteert, zelfs stimuleert (zie ook 'EU-beleid'). Maar verkeersregels zijn er voor ons aller leven, welzijn en veiligheid! Het resultaat is derhalve een *onnodig* hoog aantal slachtoffers en enorme kosten. Maar de kosten worden door de slachtoffers en de samenleving gedragen, de winsten zijn voor de automobiellindustrie. Ook hier geldt dat de kosten vele malen hoger zijn dan de winsten! Door de onwil van de politiek is Nederland flink gedaald op de Europese lijst van de verkeersveiligheid en wij vinden het onbegrijpelijk dat dit jaar-in-jaar-uit wordt geaccepteerd. Want ook het milieu is bepaald niet gediend met het overtreden van de verkeersregels. Zie ook 'Verkeersveiligheid en Klimaat'. Het resultaat is dan ook dat slechts 77% van de Nederlanders het verkeer als 'veilig' ervaart. Veilig Verkeer Nederland mag dan 'erg enthousiast' zijn over dit cijfer, wij vinden dit volstrekt onvoldoende. Iedereen moet

dagelijks van het verkeer gebruik maken en 1 op 4 ervaart het verkeer als *onveilig*. Stel je voor dat je dagelijks een apparaat moet gebruiken dat zo beoordeeld zou worden: het zou onmiddellijk uit de handel worden genomen! Het is dus hoog tijd dat er maatregelen worden genomen om dit cijfer flink op te schroeven naar minstens 90%. En dat **kan** ook, maar de politiek **wil** dat domweg niet, alle mooie kreten voor de bühne ten spijt.

‘De stip op de horizon’ van nul verkeersdoden in 2050 is bij ongewijzigd beleid niet haalbaar, het aantal gewonden zal zelfs flink gaan oplopen. Dit dient derhalve als volksverlakkerij te worden gekenschetst en dit is niet het enige voorbeeld. Zie daarvoor ook enige Aanhangsels bij deze Appendix.

De politiek roept al jaren dat het doel is om in 2050 (lekker ver weg!) nul verkeersdoden te hebben. Maar dat is, met het huidige beleid, niet alleen volstrekt onhaalbaar, een studie van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) komt tot de conclusie dat het aantal dodelijke slachtoffers in de komende 20 jaar zal stabiliseren op 500 per jaar en dat het aantal ernstige gewonden zal *stijgen* naar zo’n 38 000! (Dr. G.J. Wijnhuizen, ing. G. Schermers, dr. F.D. Bijleveld & drs. N.M. Bos, “Verkeersveiligheidsprognose voor de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021, Toekomstverkenning van de belangrijkste ontwikkelingen”, Rapport nr. R-2021-8). De gerelateerde kosten lopen navenant op, maar uit *niets* blijkt dat de politiek effectieve stappen wil zetten om het beleid om te gooien. Er worden allerlei mooie plannen in het leven geroepen, maar voor zover deze al enig effect zouden sorteren (want het is meestal de **belofte** van ‘meer van hetzelfde’) zullen deze het doel van 2050 niet mogelijk maken. Maar in de praktijk zien we gewoonlijk maatregelen die het tegendeel bewerkstelligen. Zo is de handhaving op een zacht pitje gezet, mede omdat de Politie al maar meer taken op haar bordje krijgt, maar hiervoor geen budgettaire ruimte maakt. Waardoor de instroom van jonge wetshandhavers in het gedrang komt en daardoor de sterkte, door vergrijzing en pensionering, terugloopt. Dat dit (ook) tot verloedering op de weg leidt, laat zich raden. Uit een recent rapport is dan ook gebleken dat op bijvoorbeeld de provinciale 80 km wegen amper één op de drie voertuigen de maximumsnelheid respecteert (“Monitor snelheid 2019, Ontwikkeling van snelheden op vaste meetpunten op stedelijke, provinciale en rijkswegen”, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 19 februari 2021). Moet nog duidelijker worden waarom op dit soort wegen zoveel ‘eenzijdige’ ongevallen met ernstige afloop plaatsvinden? Op de 100 km wegen en wegvakken rijdt 40% van de voertuigen niet harder dan de maximumsnelheid, 60%, een ruime meerderheid dus, wel. Niet alleen is dit voor de verkeersveiligheid geen goede zaak, ook voor het milieu is dit niet bevorderlijk. Zie ook ‘*Verkeersveiligheid en Klimaat*’. Goede handhaving zou dus zowel beter zijn voor de verkeersveiligheid als het milieu. Zie ook ‘*Strafrecht*’.

De ‘ISA’ is voorlopig uitgesteld tot 1/1/2024 (tien (!) jaar inmiddels!)

Dat handhaving cruciaal is voor het verminderen van de verkeersonveiligheid werd op, helaas, duidelijke wijze geïllustreerd door de ongevallencijfers gedurende de lockdown. De hoeveelheid en de intensiteit van het verkeer waren gedurende die periode duidelijk lager, maar de aantallen slachtoffers niet. Kortom, door de relatief lege wegen kon er vaker gejakkerd worden, maar ‘speed kills’ blijft ook gelden tijdens een lockdown met dit als triest resultaat. En de EU blijft het verplicht invoeren van technologie om hier paal en perk aan te stellen maar vooruitschuiven. Zie ook ‘*EU-beleid*’.

Ook uit de verkiezingsprogramma’s blijkt duidelijk de onwil van de politiek om de

Iedere prioriteit ontbreekt, de onwil van de politiek ten volle voor het voetlicht.

verkeersonveiligheid te verminderen. Zo wil de VVD alleen met toestemming van de betrokken bestuurder de gegevens van de informatie, opgeslagen in de boordcomputer(s), beschikbaar maken voor analyse. Mag U driemaal raden dat als een veroorzaker de verkeersregels in sterke mate heeft overtreden, hij GEEN toestemming zal geven om deze gegevens te analyseren. Ergo, de VVD neemt verkeersshuften in bescherming ten koste van de slachtoffers en de samenleving. Ook wil zij een ‘strategisch plan verkeersveiligheid’ om het aantal slachtoffers verder te verminderen. Pardon? Er is in het afgelopen decennium *helemaal geen sprake geweest van een daling*, dus wat wordt bedoeld met een ‘verdere vermindering’? Het CDA maakt weinig woorden vuil aan de verkeersonveiligheid, wat er staat zijn geen concrete maatregelen, slechts een paar algemeenheden waar je alle kanten mee uit kunt.

D’66 noemt wel een paar concrete maatregelen, maar wil daarentegen allerlei ‘licht elektrische voertuigen’ op de Nederlandse wegen toelaten, hetwelk haaks staat op de mening van iedere verkeersveiligheidsdeskundige. Dus de bijgevoegde opmerking ‘Veiligheid staat hier voorop’ zou het toelaten van dit soort voertuigen meteen moeten blokkeren, dus de logica ontbreekt geheel.

GroenLinks zet sterk in op elektrische fietsen en het OV. Maar de problemen met elektrische fietsen en het hoge aantal slachtoffers in deze categorie worden niet genoemd. En nog minder hoe het aantal slachtoffers verminderd zou moeten worden. De SP neemt niet eens de moeite om ook maar één woord aan de verkeersonveiligheid vuil te maken.

De SGP wil wel een sterke daling van de aantallen verkeersslachtoffers, maar zegt er niet bij hoe zij dit denkt te bereiken. Wel wil zij een vermindering van de verkeersintensiteit, maar, zoals hierboven opgemerkt, leidt dit niet tot een daling van het aantal slachtoffers, zoals gebleken is tijdens de lockdown.

De ChristenUnie wil 100 km/h op de snelwegen 24/7, maar staat wellicht ‘emissieloze’ voertuigen toe om ‘s avonds en ‘s nachts 130 te mogen rijden. ‘Emissieloze voertuigen’ is een contradictio in terminus en zo’n tweedeling leidt tot een onrustig, en dus onveilig, wegbeeld. De handhaving van dergelijke complexe regels is zo goed als onbegonnen werk.

De PVV zet alleen in op een goede infrastructuur, maar zegt verder niets over verkeersveiligheid.

De FvD wil de maximumsnelheid terug naar 130 en *hoger (!)* ‘waar verantwoord’. Hoe en wie dat bepaalt wordt nergens genoemd. Ook willen ze trajectcontroles afschaffen. Hun standpunt kan dus het beste worden omschreven als een ramp voor verkeersveiligheid en milieu, nog veel meer slachtoffers, miljarden Euro’s meer schade, samen met vrij baan voor de verkeersshuften!

Mogelijkheden genoeg dus, maar actie: ho maar!

Geen van de partijen noemt de invoering van een recidiveregeling voor notoire verkeersshuften en/of het mee laten wegen van de ‘bekeuringsgeschiedenis’ van een veroorzaker bij het bepalen van de strafmaat na een aanrijding met letsel. Ook wordt het onderwerp ‘handhaving’ zorgvuldig vermeden. Kortom, het volslagen gebrek aan wil om de verkeersonveiligheid te verminderen druipert er vanaf.

Wie denkt dat met dit soort partijprogramma's het doel van nul verkeersdoden in 2050 gerealiseerd kan worden is een onverbetelijke optimist. Geconcludeerd mag dus worden dat dit soort 'doelen' alleen voor de bühne worden geroepen, maar volstrekt onrealistisch blijven, zoals de SWOV-studie ook ondubbelzinnig aantoont. Volksverlakkerij is een beleefde term hiervoor. De onwil blijkt ook uit het uitblijven van maatregelen, die de Nederlandse overheid zou kunnen nemen (en waarvoor niet achter de rug van 'Brussel' kan worden weggekropen) en die we in de Appendix 2020 ook al genoemd hadden plus een paar andere, zijn o.a.:

- Het veel beter handhaven van de verkeersregels
- Het invoeren van standaard 30 km/h voor woonwijken
- Het invoeren van een recidive regeling voor notoire verkeershufters, bijvoorbeeld middels een 'boetevermenigvuldigingsfactor' tot aan het beperken van het rijbewijs tot voertuigen met een 'harde' intelligente snelheidsbegrenzer en/of alcoholslot
- 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 (**N.B.** Het verkiezingsprogramma van de VVD wil dit dus expliciet verbieden zonder toestemming van de veroorzaker!)
- 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
- Omkeren van de bewijslast bij 'doorrijden na een aanrijding': degene die is doorgereden moet maar aantonen dat hij op het moment van de aanrijding niet 'onder invloed' was en het terugbrengen van de 'bedenktijd' van 12/24 uur naar 3 uur, met een verplichte bloedproef binnen deze termijn
- Het invoeren van een 'getrapt' rijbewijs voor alle motorvoertuigen (zoals nu al geldt voor motorfietsen, het is natuurlijk van de zotte dat iemand die amper zijn rijbewijs gehaald heeft meteen in een bolide mag gaan scheuren die meer dan 300 km/h kan rijden!)
- 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, die kan worden gekoppeld aan een rijbewijsslot
- Het stimuleren van verkeersveilig gedrag door bijvoorbeeld subsidies op voertuigen en wegenbelasting met een niet-uitschakelbare 'Intelligente SnelheidsBegrenzer',

alcoholslot en dergelijke

- Idem door korting te geven op verzekeringspremies voor dergelijke voertuigen
- Verbieden dat roekeloos rijgedrag verzekerd kan worden (**N.B.** Sommige verzekeringsmaatschappijen stellen bijvoorbeeld nadrukkelijk in hun voorwaarden dat schades, veroorzaakt als de bestuurder 'onder invloed is' wel verzekerd zijn, zie ook 'Verzekeringen'.)
- 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 uitfaseren van bijvoorbeeld snorscooters

Helaas moeten wij constateren dat er van onze voorstellen tot op heden zo goed als niets terecht is gekomen. Hoewel het kabinet bijna het hele jaar 'demissionair' was, had ook de Tweede Kamer actie kunnen ondernemen, maar deze is evenmin in actie gekomen. Wij vrezen dan ook dat de slachtofferaantallen over 2021 vergelijkbaar zullen zijn met die van voorgaande jaren en dat dus het eerste jaar van het decennium, waarin weer beloofd is de slachtofferaantallen te halveren, onbenut voorbij is gegaan. Maar of de komende jaren een daling zullen laten zien, is maar zeer de vraag, want zonder een duidelijke wijziging in het beleid zal dat NIET gaan gebeuren. Want de belangrijkste, dieperliggende oorzaak van de verkeersonveiligheid is het menselijk gedrag. De basale reden van het bestaan van de wegenverkeerswet is ons aller veiligheid, leven en welzijn. Maar er is geen wet in dit land die meer met voeten wordt getreden dan deze. Zolang de overheid geen noemenswaardige moeite doet om het respecteren ervan met alle mogelijke middelen af te dwingen, zal het met de verkeersveiligheid slecht BLIJVEN gaan, zullen de slachtofferaantallen onacceptabel en onnodig hoog blijven evenals de kosten, zowel maatschappelijk als financieel. *En voldoet de overheid niet aan haar grondwettelijke taak om een veilige leefomgeving te bieden!*



## Wetgeving

Het blijft hoog tijd om eens flink de bezem door de hele wetgeving te halen, zowel de wegenverkeerswet, de strafwet en de bescherming van slachtoffers

De wetgever heeft de ontduiking van alcohol en drugs bij aanrijdingen geplaveid. Dit dient op zo kort mogelijke termijn te worden aangepakt waarbij de ontduiker maar eens het nadeel van de twijfel krijgt. Voor slachtoffers is de aansprakelijkheid van wezenlijk belang!

Een auto is een moordwapen (Minister Van Nieuwenhuizen op het Verkeersveiligheidscongres 2020), het is dus hoog tijd om gedeelten van de wapenwet op auto's van toepassing te verklaren. Moet je maar beseffen wie jouw auto gebruikt.

Het 'doorrijden na een aanrijding' is een groeiend probleem. Niet dat het ons verbaast dat dit steeds vaker gebeurt, het is een ideale manier om de invloed van alcohol en/of drugs op het moment van de aanrijding te verdonkeremanen. Dit ontduiken kan worden aangepakt door de periode, waarin de veroorzaker zich kan melden in te korten tot 3 uur, i.p.v. de nu geldende 12 of 24 uur, de bewijslast voor niet 'onder invloed' zijn om te keren en binnen de termijn van 3 uur een bloedproef verplicht te stellen. Want daarmee is, op basis van de biologische afbreeksnelheid van alcohol, terug te rekenen wat het promillage op het moment van de aanrijding is geweest onder aanname dat er tussen het moment van de aanrijding en de bloedafname geen alcohol of drugs gebruikt zijn. Als dat wel gebeurd is, gooit de veroorzaker zijn eigen glazen in. Bij niet melden binnen de 3 uur en/of weigeren van de bloedproef dient de veroorzaker zelf maar aan te tonen op het moment van de aanrijding niet 'onder invloed' te zijn geweest. Want voor de strafmaat, het slachtoffer en de afwikkeling is het van groot belang of de veroorzaker onder invloed was of niet. Wij vinden dat het belang van het slachtoffer en dat van de samenleving voldoende zwaar wegen om deze wijziging door te voeren.

De wetgeving ten aanzien van het 'bekeuren op kenteken' dient onzes inziens aangescherpt te worden om een recidiveregeling mogelijk te maken. Nu is het zo dat verkeersshuffers alleen een bekeuring kunnen krijgen, omdat 'niet bewezen kan worden wie op dat moment de bestuurder was'. Maar daar valt wel wat op af te dingen: de minister zelve (van VVD-huize!) heeft op het Nederlandse Verkeersveiligheidscongres (NVVC) in 2020 hardop gezegd dat een auto een moordwapen is. Waar wij haar volmondig gelijk in geven. Maar dan zou de wetgeving in dezen ook meer in lijn moeten zijn met de wapenwetgeving. Als iemand wordt beschoten met een vuurwapen kan worden vastgesteld welk wapen dat is geweest. Denk maar niet dat de eigenaar / beheerder weggkomt met het 'argument' dat het wapen net die dag aan een kennis was uitgeleend. Dus waarom de zaak niet omgedraaid: tenzij de bekeurde persoon kan aantonen (naam, adres en rijbewijsnummer, graag) dat een ander op dat moment de auto bestuurde is hij zelf de klos. Dan moet je maar uitkijken aan wie je de auto uitleent. En dan wordt het invoeren van een recidive-regeling een stuk eenvoudiger en gaat er veel meer preventieve werking uit van bekeuringen. Want het is toch onbegrijpelijk dat er lieden zijn die gemiddeld een bekeuring per maand 'scoren' zonder verdere consequenties zolang deze maar betaald worden. Zij beschouwen de bekeuringen als een soort extra wegenbelasting of 'aflaat', waardoor zij zich niet aan de verkeersregels hoeven te houden. Zij denken dat de wegenverkeerswet er alleen maar is om bekeuringen uit te kunnen delen, maar niet voor ieders veiligheid is ingevoerd. Uit het 'bonnen en botsen' onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, waar wij al meerdere malen aan hebben gerefereerd, blijkt echter dat dit soort bestuurders ook vele malen vaker bij

aanrijdingen betrokken zijn dan anderen. Nogal wiesde, dus een belangrijke reden om op zo kort mogelijke termijn een recidiveregeling in te voeren. Dat kan bijvoorbeeld d.m.v. een 'boetevermenigvuldigingsfactor' waardoor de bedragen snel gaan oplopen en het voor velen toch te gortig gaat worden. Met als 'kers op de taart' het beperken van de geldigheid van het rijbewijs voor voertuigen, voorzien van een 'harde' snelheidsbegrenzer en/of een alcoholslot.

Het is toch van de zotte dat je anno 2022 nog steeds alleen maar een sleutel nodig hebt om een moordwapen aan de gang te krijgen! Controleer of de bestuurder over een -voor dat voertuig-geldig rijbewijs beschikt middels een rijbewijsslot!

Een ander groot probleem van recidive is het 'rijden zonder geldig rijbewijs'. Het gebeurt vaak genoeg dat het rijbewijs wordt ingevorderd, maar omdat dit alleen gebeurt als de verkeersregels in zeer ernstige mate zijn overschreden kan en mag worden geconcludeerd dat dit soort lieden zich weinig aan de verkeerswetgeving gelegen wensden te laten liggen. Dus waarom men dan aanneemt dat zij zich wel zullen schikken naar het innen van het rijbewijs is ons een raadsel. Niet verbazingwekkend is dan ook dat de grote meerderheid gewoon door blijft rijden, met alle gevolgen van dien. Het beste is uiteraard het op zo kort mogelijke termijn invoeren van het rijbewijsslot, maar zolang dat er niet is, zou de wet voor kunnen schrijven dat er een flinke vrijheidsstraf wordt gesteld als men zonder rijbewijs rondrijdt. Wij vinden het onbegrijpelijk dat lieden, die in betrekkelijk korte tijd (bijvoorbeeld binnen een jaar) *meermalen* worden betrapt op rijden zonder geldig rijbewijs met een bekeuring worden weggestuurd. Wie niet begrijpt dat dit geen noemenswaardige indruk maakt is te naïef voor woorden. Ieder jaar weer zien we legio voorbeelden van aanrijdingen met zeer ernstige gevolgen, veroorzaakt door lieden zonder rijbewijs. Zie ook het hoofdstuk 'Technologie'.

Rijbewijzen zouden veel eenvoudiger ingevorderd moeten kunnen worden. Nu kun je bijna driemaal (!) de lokale maximumsnelheid rijden en nog is dat onvoldoende voor invordering. Als het niet zo ernstig was, zou het lachwekkend zijn.

Wij vinden dat de regels ten aanzien van het invorderen van het rijbewijs (flink) aangescherpt dienen te worden. Nu gebeurt dit pas als iemand het al (on-)jaardig bont gemaakt heeft. Zo kan het rijbewijs pas worden ingevorderd als de lokaal geldende maximumsnelheid (na correctie!) met minimaal 50 km/h is overschreden. Dus ook als deze 30 km/h is. Wij vinden dit een onbegrijpelijke, maar zeker onacceptabele, regel. Want 80 km/h na correctie is bijna 3 maal de lokale maximumsnelheid. Dat een aanrijding in een 30 km/h zone met een dergelijke snelheid vrijwel zeker een dodelijke afloop heeft laat zich raden. Wij pleiten er derhalve voor om het rijbewijs in te vorderen als de lokale maximumsnelheid met 50% of meer wordt overschreden en voor woonerven met meer dan 10 km/h. Daarnaast zou het rijbewijs ingevorderd dienen te worden als er sprake is van frequent overtreden van de verkeersregels, zoals kan worden bepaald aan de hand van de recidiveregeling voor bekeuringen (zie boven).

Het begrip 'kwetsbare verkeersdeelnemer' moet hoognodig op de schop. De situatie is nu zo anders dan ten tijde van de invoering ervan, dat het onlogisch en onredelijk geworden is.

Het begrip 'kwetsbare verkeersdeelnemer' moet hoognodig op de schop. Allereerst om de onredelijkheid van de consequenties. Waarom een bestuurder van een motorvoertuig verantwoordelijk en aansprakelijk is voor een aanrijding met een dronken fietser is ons een raadsel. Dezelfde vraag kan gesteld worden voor een aanrijding met een fietser die alle verkeersregels aan de laars lapt, zoals in het donker 'spookrijden', zonder het voeren van licht en richting aangeven. Een tweede reden is het toelaten van steeds meer nieuwe voertuigcategorieën met hun eigen snelheid. Waarom is iemand op een elektrische fiets (die maximaal 25 km/h mag, maar vaak harder gaat) een 'kwetsbare' ver-

keersdeelnemer en iemand op een snorscooter (die zich netjes aan de 25 k/h limiet houdt) niet? Waarom is een motorrijder, die met alleen zijn pak als bescherming rijdt, geen kwetsbare verkeersdeelnemer? De gevolgen van aanrijdingen met (zware) auto's laten een heel ander beeld zien. Kortom, door zowel de ontwikkelingen sinds de invoering van dit begrip als een duidelijke logica, is het begrip achterhaald en werkt het wangedrag van bijvoorbeeld fietsers in de hand. Wie dat niet gelooft moet maar eens een dagje het fietsverkeer in een grote stad gaan bekijken. In vorige Appendices hebben wij onze ideeën hieromtrent al in detail uiteengezet, maar er is nog steeds niets mee gedaan.

Er is al jaren discussie over de 'bloedproef' voor dodelijke slachtoffers. Nu gebeurt dit niet, 'uit piëteit met de nabestaanden'. Tot op zekere hoogte kunnen wij begrip opbrengen voor dit standpunt, maar er zijn ook nog andere kanten aan de medaille: voor de aansprakelijkheid is het wel degelijk van belang of een veroorzaker 'onder invloed' was of niet. Dus voor slachtoffers kan dit zeer belangrijk zijn voor de afwikkeling. Daarnaast blijft er zo onduidelijkheid over de dieperliggende oorzaken van de aanrijding: wij zijn er van overtuigd dat bij veel meer aanrijdingen, waarbij doden en/of gewonden te betreuren zijn, alcohol en/of drugs in het spel waren. Maar daar wordt nu niet op gecontroleerd, waardoor een dergelijke aanrijding niet als zodanig in de boeken wordt opgenomen. Ten onrechte. Daarom zijn wij van mening dat, waar dit bestuurders betreft, een 'bloedproef' ook gedaan dient te worden als deze is overleden. Zowel voor andere betrokkenen als voor een betere statistiek is dit van groot belang. Voor goed beleid is goede, volledige en betrouwbare informatie essentieel. Daarom dient o.i. van dodelijk verongelukte bestuurders ook een bloedproef te worden afgenomen, daar anders het risico bestaat dat de cijfers van 'aanrijdingen onder invloed' een sterk negatieve afwijking hebben.



## EU-beleid

De automobiellndustrie heeft een veel te grote vinger in de pap, haar belangen staan haaks op het verminderen van de verkeersonveiligheid, het milieu en de samenleving

De EU laat zich al tientallen jaren ringeloren door de automobiellndustrie.

Als de ISA per 1/1/2014 ingevoerd was (op zich al 15 jaar later dan mogelijk was geweest!) waren er jaarlijks 2500 verkeersdoden in de EU voorkomen (bron ETSC). De automobiellndustrie is dus geen haar beter dan de tabaksindustrie, ook zij gaat over lijken.

Het EU-beleid op het gebied van verkeersveiligheid blijft nog steeds gekarakteriseerd door gebrek aan doortastendheid. Effectieve maatregelen die de verkeersonveiligheid significant zouden verminderen worden maar niet genomen, in het 'beste' geval vooruitgeschoven. Het inmiddels al jarenlange getreuzel met het invoeren van de 'Informerende Snelheids Assistent' (ISA) is zachtjesaan een klassieker geworden. De ISA doet niets anders dan een piepje geven als de lokale snelheidsbeperking wordt overschreden. Maar in de volstrekt nutteloze uitvoering die, althans dat is toegezegd maar eerst zien, dan geloven, per 1/1/2024 ingevoerd gaat worden is deze met een eenvoudige handeling bij het begin van een rit voor de hele rit uit te zetten. Maar, als pleister op de wonde, komt er per 1/1/2026 een onderzoek naar hoe vaak de ISA wordt uitgeschakeld. Nou, wij kunnen de uitkomsten al wel vast voorspellen: bij grofweg de helft van de ritten wordt deze, door goedwillende bestuurders, niet uitgeschakeld. Bij zo'n 40% wordt deze tijdens de rit uitgeschakeld omdat de piep toch wel als irritant wordt ervaren omdat de snelheid toch wel enige malen per rit met een geringe waarde wordt overschreden en 10% schakelt deze aan het begin van iedere rit meteen uit omdat de bestuurder lak heeft aan de maximumsnelheid. En dan zal de automobiellndustrie zeggen dat het een succes is (want de meerderheid schakelt deze niet meteen uit) en dat de eisen 'dus' niet verder aangescherpt hoeven te worden. Dat de minderheid echter verantwoordelijk is voor de meerderheid van de ernstige aanrijdingen wordt natuurlijk onder de pet gehouden. Want de automobiellndustrie, vooral die uit Duitsland, wil graag dat hun voertuigen de maximumsnelheid (fors) kunnen overschrijden: dat is één van hun 'unique selling points'. Als je constant een piep moet horen omdat je de maximumsnelheid aan je laars lapt hoeft je niet zo nodig meer een voertuig te kopen dat veel harder kan dan de maximumsnelheid. Maar het is natuurlijk sowieso volstrekt absurd dat er voertuigen gebouwd en op de openbare weg worden toegelaten (!) die meer dan 300 km/h (sic!) kunnen rijden. Maar door de onverantwoordelijke toelatingsregels in de EU wordt ieder land hiermee opgescheept. Het wordt hoog tijd om de automobiellndustrie eens onder druk te zetten met productaansprakelijkheid!

De regel in de EU is dat als een voertuig in één land van de EU wordt toegelaten, deze toelating voor alle EU-landen geldt is. Het resultaat laat zich raden: de Duitse RDW keurt de voertuigen van de Duitse automobiellndustrie goed, dus moeten alle andere EU-landen deze voertuigen, die volstrekt idiote en onverantwoordelijke snelheden kunnen halen, ook op hun wegen toelaten. Nu is alleen (heel toevallig!) Duitsland het enige land in de EU waar op snelwegen nog ongelimiteerd geknald mag worden, in alle andere landen geldt een maximumsnelheid van 130 km/h of minder en zijn dit soort voertuigen dus volstrekt 'over the top'. Maar voornamelijk criminelen maken hier dankbaar gebruik van om aan de Politie te ontkomen. Met als bekend voorbeeld de 'Audi bendes'.

De toelating van voertuigen in alle EU-landen kan nu eenvoudig door één land worden doorgedrukt, ook het land waar het gefabriceerd wordt. Hierdoor zijn in de hele EU voertuigen legaal die met volstrekt waanzinnige snelheden kunnen rijden. Waar criminelen dankbaar gebruik van maken.....

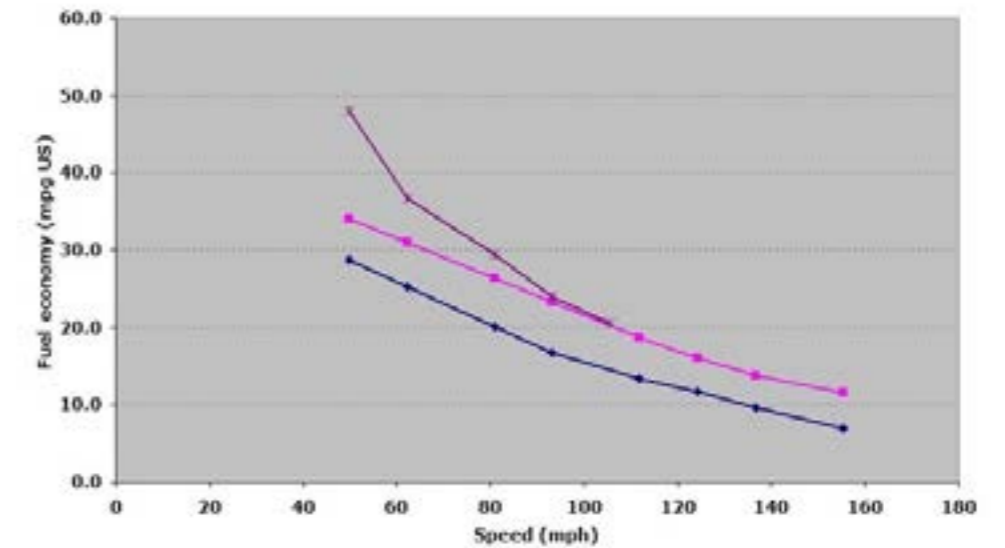
Ook het wegverkeer zal haar bijdrage moeten leveren aan een lagere uitstoot. Daarom dient de EU strenge eisen te stellen aan voertuiggewicht, specifiek vermogen en energieverbruik per km. Omdat de levensduur van voertuigen al gauw tien jaar is kan er niet meer gewacht worden.

Het is natuurlijk van de zotte dat met dit soort toelatingsregelingen een land haar eigen industrie kan beschermen en bevoordelen. Het zou veel beter zijn als de toelatingsregeling op een heel andere leest geschoeid zou worden: een voertuig moet door drie RDW's worden goedgekeurd, waarbij het 'land van herkomst' uiteraard geen deel van het trio uit mag maken. Minstens één van die landen moet geen direct of indirect belang hebben bij het toelaten om belangenverstremgeling te voorkomen. Pas als minimaal drie RDW's een dergelijk voertuig hebben goedgekeurd is de toelating in alle EU-landen geldig.

De EU zou ook eisen moeten stellen aan de maximale vermogens en energieverbruik per km aan ALLE nieuwe voertuigen. Hier zijn de nodige argumenten voor aan te voeren:

- Het maximale vermogen zet een 'rem' op de massa van een voertuig en op de maximale snelheid die het voertuig kan bereiken.
- Het maximale vermogen beperkt de lokale uitstoot van (ultra-)fijnstof van de banden omdat al het vermogen via de banden aan het wegdek moet worden overgebracht. Dit heeft bandenslijtage tot gevolg en hoe hoger het motorvermogen en hoe hoger de massa van het voertuig, hoe hoger de uitstoot van (ultra-)fijnstof.
- De hoeveelheid energie, die het wegverkeer in de EU verbruikt, is een flink deel van het totale energieverbruik. Dat 'elektrische voertuigen' uitstootvrij zouden zijn is een fabeltje (zie ook 'De illusie van de 'schone' elektrische auto', bijlage bij deze Appendix), maar afgezien daarvan vergt het opwekken van energie vooralsnog het gebruik van fossiele brandstoffen en iedere kWh die door transport wordt opgesoupeerd kan niet voor een ander doeleind worden aangewend. Omdat de uitstoot van het wegverkeer sinds 1990 amper is gedaald wordt het hoog tijd dat ook het wegverkeer haar bijdrage aan de (ambitieuze) doelstellingen van de EU gaat leveren. Het beperken van motorvermogens, massa van voertuigen, maximumsnelheden en (energie)verbruik per km zijn hiertoe essentiële stappen, die de EU maar niet wil zetten. Maar zonder een flinke bijdrage van het wegverkeer aan de vermindering van de uitstoot worden de doelen van de EU voor 2030 niet haalbaar. Gezien de levensduur van voertuigen moet zo snel mogelijk worden begonnen met het opleggen van deze eisen omdat anders het wagenpark in 2030 onvoldoende uitstootvermindering kan leveren.

De oorzaken zijn al tientallen jaren bekend, de mogelijkheden om deze te bestrijden eveneens, maar noch de EU noch de Nederlandse overheid heeft de wil om tot actie over te gaan.



Brandstofverbruik van drie verschillende auto's (geanonimiseerd, bron: Internet). Blauw = zwaar voertuig, paars = lichter voertuig, bruin = hybride voertuig, vergelijkbaar met lichter voertuig. De afgelegde afstand per eenheid van brandstof daalt zeer snel met toenemende snelheid. Dit geldt ook voor het hybride voertuig. Deze metingen bevestigen dat lichtere voertuigen en lagere snelheden de uitstoot sterk verminderen, dit geldt ook voor elektrische voertuigen.

Zolang de EU weigert om effectieve maatregelen -verplicht- in te voeren om de verkeersonveiligheid te verminderen is het beleid met alle mooie beloftes alleen 'voor de bühne'. Zie ook de volstrekt nutteloze 'Valetta Declaration' (2017), die het beste kan worden omschreven als een mengeling van loze beloften, krokodillentranen en gebakken lucht. Zo staat er in artikel 5:

'Speeding, driving under the influence of alcohol or drugs, and being distracted or tired while driving continue to be among the major causes of road traffic collisions. Failure to use protective equipment aggravates the severity of injuries. Particular attention should thus be paid to improving road users' behaviour.'

('Te hard rijden, rijden onder invloed van alcohol of drugs en afleiding of vermoeidheid tijdens het rijden blijven behoren tot de majeure oorzaken van aanrijdingen. Het niet gebruiken van beschermingsmiddelen verhoogt de ernst van de verwondingen. Er zou dus bovenal aandacht dienen te worden gegeven aan het verbeteren van het gedrag van weggebruikers')

Kortom, we weten al jaren wat de belangrijkste oorzaken zijn van de verkeersonveiligheid. Maar gebeurt er wat aan? De 'harde' snelheidsbegrenzer (ISB) bestaat al tientallen jaren, maar verder dan de tandeloze (en dus nutteloze) ISA komt de EU niet (zie boven), het alcoholslot wordt ook ingevoerd op een manier die ieder land de vrije hand laat om dit te verplichten of niet en afleiding door 'smart(?)'phones kan geblokkeerd worden door bepaalde apps verplicht te stellen. Maar ook hier gebeurt er HELEMAAL NIETS! En dat terwijl er mogelijkheden genoeg zijn om 'road users behaviour' aan te pakken.

Het is ten hemel tergend dat de winsten van de automobiellindustrie boven

**MENSENLEVEN** en **LEVEN VAN MENSEN** gaan. We zouden ons de ogen uit het hoofd moeten schamen!!!!

Het is dan ook niet verbazingwekkend dat de beloftes, aan het begin van de periode 2010 – 2020 op geen stukken na gehaald zijn (artikel 8, lid a):

'a) continue and reinforce measures necessary to halve the number of road deaths in the EU by 2020 from the 2010 baseline'. (doorgaan met en versterken van maatregelen om het aantal dodelijke slachtoffers in de EU in 2020 te halveren t.o.v. de 2010 aantallen.)

Klaarblijkelijk vindt de EU de winsten van de automobiellindustrie belangrijker dan menselijk leven en welzijn, anders had zij allang opgetreden. Maar ook de regering van Duitsland heeft kilo's boter op het hoofd: zelfs de nieuwe regering, waar de 'Groenen' aan deelnemen, neemt GEEN maatregelen om aan het gekakker op de Duitse snelwegen (eindelijk) eens einde te maken. Dit kost veel mensenlevens, economische en milieuschade, maar wordt dus op de koop toe genomen.

Zie ook Aanhangsel 'De auto: vervoermiddel of genotmiddel?'

## Verkeersveiligheid en Klimaat

### Een veiliger verkeer en minder milieuvervuiling gaan hand-in-hand

Verkeersveiligheid en een beter milieu gaan hand-in-hand. Elektrische voertuigen zijn niet de oplossing en hun bijdrage aan de vermindering is gering (CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub>) en zelfs negatief (ultrafijnstof).

Dat het wegverkeer een flinke contribuant is aan de milieuvervuiling mag als bekend worden verondersteld. Het is des te moeilijker te begrijpen dat de overheid veel te weinig onderneemt om de uitstoot van het wegverkeer te verminderen. De belangrijkste milieu-belastende stoffen en processen zijn:

- CO<sub>2</sub>
- NO<sub>x</sub>
- Fijnstof en ultrafijnstof
- Geluidsoverlast
- Productie van voertuigen
- Slopen / recyclen van voertuigen

Alvorens verder te gaan willen wij eerst een paar zaken duidelijk stellen: de 'emissievrije' auto is een fabeltje. Bij voertuigen moet je kijken naar de 'cradle-to-grave' milieubelasting. En dan is er geen voertuig dat 'emissievrij' is. Vaak (en dat roept de EU volkomen ten onrechte!) wordt gesteld dat elektrische auto's 'emissievrij' zijn. Maar als je kijkt naar de delving van de grondstoffen (zoals Lithium en Kobalt en de 'zeldzame aarden'), de productie van de accu's, het energiegebruik gedurende hun 'leven', de grote hoeveelheid fijn- en ultrafijnstof (lokale vervuiling!) en het verwerken van het afgedankte voertuig ontstaat een heel ander beeld. Door hun hogel(re) gewicht, samen met het vaak idioot hoge accelererend vermogen, is de uitstoot van fijn- en ultrafijnstof door bandenslijtage aanzienlijk hoger dan van 'gewone' voertuigen (**N.B.** Ultrafijnstof is niet zulk plezierig 'fijn stof'). En gezien het feit dat 80% van de stroom in Nederland 'grijs' is, is het niet onredelijk om ook de uitstoot, veroorzaakt door 'grijze' centrales voor die fractie op het conto van elektrische voertuigen te schrijven. Kortom, de verlaging van milieubelasting door het wegverkeer dient op een heel andere leest geschoeid te worden dan door het op grote schaal invoeren van elektrische voertuigen. Nog afgezien van de problemen met het opwekken, transporteren en distribueren van alle benodigde stroom (dat zou zo'n 30% zijn van het huidige Nederlandse stroomverbruik als alle privé voertuigen 'full electric' zouden zijn!).

Het milieu zou, net als de verkeersveiligheid, sterk gebaat zijn bij het effectief handhaven van de snelheid op ALLE wegen.

Een veel sneller te realiseren vermindering van de uitstoot van het wegverkeer kan bereikt worden door de verkeersregels effectief te handhaven. Neem bijvoorbeeld alleen al de snelheid: de uitstoot van een voertuig neemt zeer snel toe met de snelheid: het verbruik per kilometer neemt van 100 naar 130 km/h met 33% toe! (Zie ook 'EU-beleid') Dat geldt dus voor de uitstoot van CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub>, maar ook voor het fijnstof van de banden. Want al dat vermogen moet door de banden aan het wegdek worden overgebracht, wat tot een hogere slijtage leidt. Maar dat is nog niet het enige: iedereen die wel eens op de snelweg rijdt zal dit bevestigen: word je weer met een rotgang ingehaald, maar even verderop moet de bestuurder boven op de rem omdat minder hard jakkerend verkeer de linkerrijstrook bezet houdt. Maar zodra deze weer vrij is gaat het gas er weer op. Maar het halen van de hoge snelheid is al ten koste gegaan van een verhoogde uitstoot, het remmen tot extra fijnstof van de remmen en de banden en het weer gasgeven kost weer brandstof. Pure verspilling ten koste van het milieu..... Dus het effectief handhaven van de snelheden



op alle wegen in Nederland zou een significante daling van de uitstoot tot gevolg hebben. Maar dat niet alleen: ook de verkeersonveiligheid zou flink dalen, want 'speed kills'. Wat dat betreft zijn de Provinciale wegen berucht om hun grote aantal eenzijdige 'ongevallen'. Hierbij raakt een voertuig van de weg, knalt tegen een boom of een ander obstakel met doden en gewonden tot gevolg. U mag driemaal raden dat er dan ook heel vaak drank en/of drugs en/of te hard rijden in het spel is (zie ook het hoofdstuk 'Politiek'). Dat dit ook weer tot onnodige milieubelasting aanleiding geeft is zo klaar als een klontje. Middels bestaande (!) technologie kan hier effectief tegen worden opgetreden (zie ook dit jaar maar weer 'Technologie'), waardoor ook veel menselijke ellende voorkomen wordt. Wat dat betreft was de dood van drie tieners (onder de leeftijd voor een rijbewijs!) een triest dieptepunt, dat niet plaatsgevonden zou hebben als deze technologie geïmplementeerd was geweest.

Kort samengevat: als de verkeersregels effectief op alle wegen gehandhaafd zouden worden, zou dit een significante bijdrage leveren aan het bereiken van de emissiedoelen voor 2030, evenals de doelen voor lagere slachtofferaantallen. Maar zonder het verplicht invoeren van bestaande (!) technologie zal dit waarschijnlijk niet lukken. Op korte termijn zou het sterk uitbreiden van de handhavingscapaciteit en de invoering van een recidive-regeling verbetering kunnen brengen, maar technologie is 24/7 beschikbaar en overal actief.

## Verzekeringen

Slachtoffers zijn niet de kostenpost maar de verkeersonveiligheid en de verkeershuffers!

Dat het legaal is in Nederland om letselschadezaken soms tientallen (sic!) jaren te laten aanslepen, laat duidelijk zien dat de wetgeving hoognodig op de schop moet waarbij slachtoffers een veel sterkere positie dienen te krijgen in de afwikkeling.

Verzekeringen leggen hun prioriteiten verkeerd. Nu mangelen ze de slachtoffers, maar de kosten worden veroorzaakt door de aanrijdingen. Lobby voor een veiliger verkeer en verhaal de kosten op verkeershuffers!

Er worden kleine stapjes in de goede richting gezet om de afwikkeling van letselschadezaken te versnellen. Hoewel de uitwerking in de praktijk nog bekeken dient te worden, juichen wij dit toe.

Eén van de ontwikkelingen die gevolgd dient te worden is de oprichting van de Kamer voor Langlopende Letselschadezaken (KLL), die bindende uitspraken doet in langlopende letselschadezaken, waardoor deze dan binnen afzienbare tijd tot een afronding kunnen komen. Maar dit laat onverlet dat de wettelijke positie van slachtoffers nog steeds uitermate beroerd is en er zijn nog steeds geen tekenen dat de politiek werk maakt van de verbetering van de status van slachtoffers (zie ook het hoofdstuk 'Politiek'). In 2021 zijn de eerste zaken door de KLL behandeld, het wachten is op de eerste evaluatie van de uitspraken. Maar dat er nog steeds zeer langlopende letselschadezaken bestaan is een schandvlek op een, zich beschaafd noemend, land als Nederland.

Het is in feite onbegrijpelijk dat verzekeraars *slachtoffers* nog steeds als kostenpost beschouwen, terwijl de *veroorzaker* van de aanrijding hiervoor verantwoordelijk is. Wij begrijpen daarom ook in het geheel niet waarom verzekeringen niet veel sterker inzetten op vermindering van de verkeersonveiligheid (wend de lobby-inspanningen in Den Haag hiervoor aan!) en het verhalen van de kosten van de aanrijding op de veroorzaker als er sprake is van verkeersmisdrijven. Te veel wegmisbruikers gebruiken de verzekering te vaak als 'schaamlap' voor misdadig weggedrag. Door gebruik te maken van het regresrecht zouden de verkeershuffers merken wat hun wangedrag aan kosten met zich meebrengt en hier zou een sterke preventieve werking van uitgaan. De gewoonlijk aangevoerde argumenten door de verzekeringen dat 'er van een kale kip geen veren geplukt kunnen worden' snijdt weinig hout. Als gekeken wordt naar de prijs van de voertuigen, die het meest worden bekeurd, zijn dat niet de goedkope gezinsautootjes, maar dikke, vette dure auto's. Dus er zijn genoeg lieden waarvan wel degelijk wat te plukken valt en door de preventieve werking ervan zullen meer mensen de verkeersregels beter gaan respecteren, waardoor het aantal aanrijdingen afneemt en, sterker nog, de gevolgen ervan aanzienlijk minder zullen zijn. Vergelijk dit maar met de 'Pluk ze' wetgeving om de opbrengsten van misdaad af te nemen. Daarnaast is het ook veel eerlijker jegens de verzekeringspremiebetalers die wel netjes de verkeersregels respecteren, maar met hun premie moeten bijdragen aan de kosten, gemaakt door verkeershuffers. Wat ons betreft zou de wetgever het regresrecht moeten omzetten in een regres*plicht* en een aantal uitsluitingsgronden moeten verbieden, zodat niemand zich meer kan verzekeren voor wangedrag op de weg. Want het is eigenlijk onbegrijpelijk dat men zich kan verzekeren voor de gevolgen van misdrijven die overduidelijk bij wet *verboden* zijn!

**N.B.** Voor de duidelijkheid: wij pleiten er alleen voor om van het regresrecht gebruik te maken als er duidelijk sprake is van hufferig of misdadig gedrag op de weg, dat tot (onno-

dig) verhoogde risico's aanleiding geeft, zoals te hard rijden, alcohol- en/of drugsgebruik, rijden zonder geldig rijbewijs, appen achter het stuur, en dergelijke ledereen maakt fouten die soms heel slecht uit kunnen pakken, maar als de verkeersregels gerespecteerd zijn, dient de verzekering de kosten te betalen, daar ben je voor verzekerd. Maar niet voor hufterig of misdadig (wan)gedrag! En uiteraard dient de verzekering het slachtoffer eerst compensatie te geven, maar die terugvorderen van de veroorzaker.

Slachtoffers zouden centraal moeten staan en bij blijvende arbeidsongeschiktheid een soort pensioenuitkering moeten krijgen. De huidige regeling is zeer onvoordelig voor slachtoffers en veronderstelt dat ze financieel expert zijn, ook als zij hersenletsel hebben opgelopen.

De VVS heeft in gesprekken met het Verbond van Verzekeraars een aantal wensen naar voren gebracht om verbetering in de huidige situatie te brengen:

- Het slachtoffer en zijn belangen zouden centraal moeten staan.
- Een slachtoffer zou een coach moeten krijgen, die weet hoe de hazen lopen, een slachtoffer is een leek op dit gebied, die ook nog eens alle energie nodig heeft voor het lichamelijke en psychische herstel, maar wel met allerlei professionals te maken krijgt, die andere belangen nastreven.
- Medisch adviseurs zouden onafhankelijk moeten zijn, boven een bepaalde leeftijdsgrens (bijvoorbeeld 70 jaar) niet meer als zodanig mogen optreden en dienen BIG (Beroepen in de Individuele Gezondheidszorg) geregistreerd te zijn.
- Er moeten termijnen gesteld worden voor de afwikkeling, het 'bereiken van een eindtoestand' wordt frequent gebruikt als middel om tijd te rekken. Als na drie jaar nog steeds geen eindtoestand bereikt is, moet deze op basis van ervaringen worden geschat, waarbij het slachtoffer dan maar eens het voordeel van de twijfel krijgt, zodat de letselschadezaak kan worden afgesloten en het slachtoffer verder kan met zijn leven. Ook is inmiddels duidelijk dat dit het lichamelijke en psychische herstel van het slachtoffer sterk bevordert.
- Bij inkomensschade dient ook de te verwachten inkomensgroei/carrièreontwikkeling meegenomen te worden. Het 'bevrozen' op de situatie van de dag van de aanrijding is, vooral voor jonge mensen en zeker studenten, volstrekt onredelijk.
- De regeling dat slachtoffers een -zelf te beheren lumpsum- krijgen om daarmee de uitkering aan te vullen tot het inkomen op de dag van de aanrijding moet van tafel. Dit is uitermate ongunstig voor het slachtoffer (financieel beheer is niet ieder gegeven, zeker niet als je hersenbeschadiging hebt opgelopen!), de uitkeringen kunnen in de loop van de jaren worden aangepast (lees: verlaagd) en de belastingdienst ziet de lumpsum als vermogen, waardoor het slachtoffer tweemaal belasting moet betalen: eerst als vermogensbelasting en voorts als inkomen. De verzekeringsmaatschappij zou als een soort pensioenfonds moeten fungeren en ervoor zorgen dat het slachtoffer betaald krijgt. Ook wordt op die manier oneigenlijk gebruik van de volksverzekeringen vermeden. De ellende, waarmee jeugdige verkeersslachtoffers worden geconfronteerd is terug te lezen in het verhaal van Koen, een van de persoonlijke verhalen van de Appendix 2020.

Wij zijn al jaren tegenstander van de praktijk van afwentelen door de verzekerings-maatschappijen. Zowel richting slachtoffers, maar ook richting de samenleving. Daarbij kan gedacht worden aan:

- Volksverzekeringen als de WIA, de ziektewet en de nabestaandenwet.

Veel te veel van de kosten van de verkeersonveiligheid worden afgewenteld op niet-betrokken partijen. Dit is oneigenlijk gebruik en verhuult de 'echte' kosten van het verkeer. Maak daar een eind aan!

- Ziektekostenverzekeringen.
- Pensioenfondsen.
- Overheid, bijvoorbeeld voor inzet van de Politie en Brandweer bij aanrijdingen.
- Wegreparatie na een aanrijding.
- Kosten door files na aanrijdingen.

Waarschijnlijk is deze lijst nog wel verder uit te breiden, maar ons kernpunt is dat al deze kosten *noch* door de veroorzaker *noch* door zijn verzekering worden betaald, maar worden afgewenteld op belasting- en premiebetalers, maar ook op individuen, die toevallig de pech hadden in een 'ongevalsfile' terecht te zijn gekomen. Wij vinden dat veel meer het principe 'de vervuiler betaalt' gehanteerd dient te worden dan nu het geval is. Het wordt hoog tijd dat de 'echte' kosten van de verkeersonveiligheid duidelijk worden en dat deze worden betaald door degenen die de schade aanrichten.



## Politie en andere Hulpdiensten

De Politie moet veel meer armslag krijgen voor handhaving en de Hulpdiensten verdienen veel respect en waardering

De Politie krijgt veel te weinig armslag voor handhaving en verslaglegging van aanrijdingen.

Wij vinden het onacceptabel dat de politiek ook hier haar onwil toont om het verkeer veiliger te maken. De kosten van een verbeterde handhaving betalen zich snel terug, de vermindering van menselijk leed is niet in bedragen uit te drukken.

Het gebruik van de 'Event Data Recorder' maakt de waarheidsvinding eenvoudiger en betrouwbaarder. Uitlezen zou standaard moeten zijn bij iedere aanrijding, want het kan ook laten zien dat een bestuurder de verkeersregels heeft gerespecteerd, maar een fout heeft gemaakt.

De Politie heeft in deze 'Corona-jaren' al veel extra werk op haar bordje gekregen, maar de politiek is niet bereid om hiervoor extra fondsen beschikbaar te stellen. Hierdoor is de handhaving van de verkeersregels nog verder in de verdrinking gekomen. Het resultaat laat zich dan ook duidelijk op de wegen zien: veel te vaak wordt er veel te hard gereden, ook in de bebouwde kom met veel onnodige aanrijdingen tot gevolg. Een paar willekeurige afleveringen van '112 Vandaag' kijken en de onveiligheid op straat wordt U ten voeten uit getoond. En dan mag er wel geroepen worden 'dat men zich maar eens normaal moet gedragen en de maximumsnelheid respecteren', helaas zijn er te veel lieden die van mening zijn dat dit niet voor hen geldt of waarvoor het aan de laars lappen van de regels 'normaal gedrag' is. Alleen met effectieve handhaving, die 24/7 met bestaande technologie gerealiseerd kan worden, zijn dit soort lieden in toom te houden. Wij begrijpen dan ook nog steeds niet dat deze technologie niet wordt geïmplementeerd omdat dit de Politie van een grote handhavingsbelasting zou verlossen, zodat deze zich ook op andere verkeersdeelnemers kan richten, zoals brom- en snorfietzers en 'gewone' fietsers, die zich maar weinig aan de verkeersregels gelegen laten liggen. Want zolang de handhaving een wassen neus is, zullen ook deze verkeersdeelnemers hun eigen gang gaan, waardoor het weggedrag steeds verder verloedert. In Amsterdam is er al een proces over gevoerd door een senior, die van mening is dat hij als voetganger niet meer veilig over de stoep kan lopen. De man is in het ongelijk gesteld omdat de rechter van mening is dat hij geen uitspraken mag doen over het beleid en prioriteitstelling van de 'driehoek', maar niet omdat de man ongelijk zou hebben.

Het is voor slachtoffers van erg groot belang dat alle informatie, betrekking hebbende op de aanrijding, zorgvuldig, gedetailleerd, nauwkeurig en volledig wordt vastgelegd in het Proces Verbaal (PV) omdat dit de basis vormt voor de strafrechtelijke en, voor slachtoffers minstens zo belangrijke, civielrechtelijke afwikkeling. Wij maken ons zorgen of dit door de hoge belasting op de Politie met een navenant hoge werkdruk, niet in het gedrang komt. Voor het opstellen van een goed doortimmerd PV is ook een uitgebreide ongevalsanalyse noodzakelijk en dit vergt expertise en menskracht. Het is maar de vraag of hiervoor voldoende middelen beschikbaar zijn en blijven. Maar het standaard uitlezen van de 'Event Data Recorder' (EDR) kan een belangrijke bijdrage geven aan de waarheidsvinding door de grote hoeveelheid objectieve informatie die is opgeslagen. Wij pleiten er derhalve wederom voor om dit altijd een deel van de gegevensverzameling te maken. Want zonder een PV van hoge kwaliteit is de kans groot dat een slachtoffer met lege handen wordt weggestuurd, hetwelk ernstige financiële gevolgen kan hebben tot terugval op bijstandsniveau aan toe, door wat het slachtoffer is aangedaan. Het 'argument' dat het gebruik van de informatie in de EDR de privacy zou schenden is kletsboek: het gaat uitsluitend om de informatie die betrekking heeft

op de aanrijding en bij een aanrijding is de lichamelijke integriteit van een of meerdere slachtoffers geschonden. Het is triviaal dat deze schending aanzienlijk zwaarder moet wegen dan de 'privacy' van wat op de *openbare weg* is voorgevallen. Een aspect dat echter vaak wordt verzwegen is dat de EDR-gegevens ook laten zien dat als iemand de verkeersregels keurig heeft gevolgd er hoogstens sprake kan zijn van een (mense-lijke) fout, maar dat er geen sprake is van wangedrag. Hierdoor wordt de kans op een 'gerechtelijke dwaling' aanzienlijk gereduceerd.

Wij hebben diep respect voor de Hulpdiensten die dagelijks met veel menselijk leed worden geconfronteerd, maar zich toch volledig inspinnen om de gevolgen te beperken. Dat sommige omstanders hen agressief bejegenen is te erg voor woorden en dient zeer zwaar bestraft te worden.

De hulpdiensten moeten iedere dag weer uitrukken om de gevolgen van aanrijdingen aan te pakken, waarbij zij ook veel slachtoffers moeten bijstaan. Dat zoiets je niet in de kouwe kleren gaat zitten laat zich raden en wij willen op deze plaats dan ook onze diepe waardering voor hun inspanningen uitspreken. Temeer daar ook de Covid-19 pandemie zijn tol eist en de druk op de hulpdiensten flink heeft opgevoerd. Het gedrag van omstanders en toeschouwers jegens de hulpdiensten vinden wij dan ook in veel gevallen onbegrijpelijk, respectloos en verwerpelijk, om niet te zeggen verachtelijk. Hier mogen best stevige sancties op worden gezet.

De hoge raad heeft het wetsartikel over 'roekeloos rijgedrag' bewust gesaboteerd, daarbij geheel voorbijgaand aan de bestaansredenen van de wegenverkeerswet: ons aller leven, welzijn en veiligheid. Waarom de wegenverkeerswet niet gerespecteerd hoeft te worden, moeten ze nog maar eens toelichten. Dat velen hier toch anders over denken blijkt uit de komst van een nieuw artikel. Maar de eerste uitspraken op basis hiervan stemmen ons niet optimistisch.

Wangedrag op de weg leidt o.i. tot levensdelicten en dienen ook als zodanig te worden bestraft.

## Strafrecht

De pakkans is veel te laag, de sancties 'bijten' zwaar onvoldoende en veroorzakers worden teveel met fluwelen handschoenen aangepakt

Het strafrecht heeft meer mogelijkheden gekregen om veroorzakers van aanrijdingen, waarbij er sprake is van verkeersmisdrijven, zwaardere straffen op te leggen. Dit op basis van de nieuwe wet op 'roekeloos rijgedrag' die per 1/1/2020 is ingegaan. Omdat er nu amper twee jaar ervaring met deze wet is opgedaan en er nog geen zaken door de hoge raad zijn behandeld, is er nog (te) weinig jurisprudentie om nu al een mening over de uitwerking te kunnen geven. Gerust zijn we er niet op, er zijn een paar uitspraken waarbij naar onze mening de opgelegde straf geen recht deed aan de ernst van het misdrijf. Wij zijn van mening dat misdrijven op de weg als levensdelicten dienen te worden aangemerkt en ook als zodanig dienen te worden bestraft. Wij zijn het dan ook geheel oneens met het standpunt van de hoge raad dat 'het niet de intentie van de veroorzaker was om een aanrijding te veroorzaken'. De hoge raad heeft met dit soort 'argumentatie' het oorspronkelijke wetsartikel over 'roekeloos rijgedrag' 'geïnterpreteerd', zeg maar, gesaboteerd en dat er in brede kring toch duidelijk anders over wordt gedacht heeft ertoe geleid dat er nu een aangescherpt artikel is. Want 'intentie of niet', het laat onverlet dat de veroorzaker willens en wetens de wegenverkeerswet heeft overtreden en daarmee het risico acceptierend om een aanrijding met zeer ernstige gevolgen te veroorzaken. De hoge raad gaat *geheel voorbij* aan de elementaire redenen en het bestaansrecht van de wegenverkeerswet: *ons aller veiligheid, leven en welzijn!* De minister (zelfs van VVD-huize) heeft hardop gezegd dat een auto een moordwapen is. En met moordwapens dient uitermate zorgvuldig te worden omgegaan. De sancties bij wegmisdrijven dienen dan ook navenant te zijn. Terzijde kan worden opgemerkt dat iemand die niet zorgvuldig met een motorvoertuig omgaat eigenlijk het rijbewijs niet waard is, maar voordat in Nederland het rijbewijs wordt ingevorderd moet je het al (on)aardig bont gemaakt hebben (zie ook het hoofdstuk 'Wetgeving').

Hoewel de zwaarte van de opgelegde sancties in meerdere gevallen duidelijk hoger is dan voor 1/1/2020 vinden wij deze vaak toch niet in verhouding staan tot het misdrijf dat begaan is. Het afwachten is nu wat de inhoud is van arresten de hoge raad over dit soort aanrijdingen. Omdat onzes inziens de wettelijke omschrijvingen onvoldoende concreet zijn, bestaat het risico dat de hoge raad ook dit nieuwe wetsartikel weer zal proberen onklaar te maken. Wij zullen de ontwikkelingen nauw blijven volgen en onze bevindingen rapporteren. Want er dient van het strafrecht een afschrikwekkende werking uit te gaan, zodat de verkeersregels door alle weggebruikers worden gerespecteerd. Daarmee wordt ook een bijdrage geleverd aan het verminderen van de aantallen slachtoffers op de weg. Zolang echter de sancties onvoldoende 'bijten' zal de preventieve werking te gering zijn. Dit blijkt ook duidelijk over de hoge frequentie van recidive waar het bekeuringen betreft. Zie ook 'Politiek'.



## Civielrecht

Recht hebben is één, recht krijgen is een heel ander verhaal.....

Civielrechtelijke procedures dienen veel sneller te gaan, het slachtoffer heeft niet het eeuwige leven en wil verder met zijn leven. Dat is ook voor het herstel belangrijk. Jarenlang procederen is een grote belasting voor het slachtoffer en kan vermeden worden.

Ook het civielrecht heeft te lijden van de toegenomen doorlooptijd van de rechtsketen mede door de Corona perikelen. Hierdoor kunnen zaken nog weer langer aanslepen dan deze toch al deden. Wellicht dat dit een goede aanleiding is om eens flink de bezem te halen door het hele stroperige circuit. Het is nogal bevreemdend dat een uitspraak in eerste lezing al gauw de nodige jaren vergt. Dat zou toch beter moeten kunnen, zou je zeggen. Verbetering zou mogelijk moeten zijn door bijvoorbeeld uit te gaan van de verklaringen van de betrokkenen zo kort mogelijk na de aanrijding en dat 'aanpassing' achteraf niet meer mogelijk is, anders toch op z'n minst veel minder zwaar zouden moeten meetellen. Daarnaast wordt het hoog tijd dat 'technisch' bewijs veel zwaarder wordt meegenomen. Het 'geen getuigen, geen bewijs' is meer voor de prehistorie dan voor anno nu. De gegevens van de 'Event Data Recorder' (EDR) zijn vele malen betrouwbaarder en nauwkeuriger dan welke getuigenverklaring dan ook. Daarnaast kan goed gebruik worden gemaakt van dashcam opnamen. Sowieso kunnen dan een aantal zaken heel snel worden afgedaan of zelfs worden voorkomen, dus dat scheelt al noemenswaardig. Voor de slachtoffers is het zo snel mogelijk duidelijkheid verschaffen ook een groot voordeel en bevordert het herstel. Ook het civielrecht dient te beseffen dat het menselijk leven eindig is en dat derhalve procedures geen significante fractie van een mensenleven zouden dienen te duren.

Verzekeringen moeten slachtoffers heel anders benaderen en juist de veroorzakers aanpakken.

Als de opstelling van verzekeraars t.o.v. de slachtoffers veel positiever / constructiever zou worden, dan wordt daarmee de noodzaak voor juridisering een stuk lager en dat zou ook de druk op het juridische systeem verminderen. De verzekeraars klagen wel over een toename van de juridisering van de letselschadeafwikkeling, maar ze zouden eerst eens de hand in eigen boezem moeten steken, want het is hun eigen praktijk, die door slachtoffers als 'afknippen' wordt ervaren, dat dit in de hand wordt gewerkt. De insteek bij de verzekeraars zou niet moeten zijn dat het slachtoffer een kostenpost is, maar dat de veroorzaker deze veroorzaakt. Daarom moet er veel meer druk op veroorzakers worden gezet als er sprake is van wangedrag op de weg. Zie ook 'Verzekeringen'.



## Veiligheidsmaatregelen

Voorkomen is beter dan genezen, maar bescherming beperkt de gevolgen

Gevolgen van aanrijdingen kunnen eenvoudig worden beperkt, een aantal maatregelen zijn al tientallen jaren geleden genomen, maar er kan tegenwoordig meer ter bescherming van betrokkenen.

De veiligheidsleer werkt vaak volgens het 'bow tie' (vlinderdas) principe. Dat gaat er van uit dat een ongeval (van welke aard dan ook) het gevolg is van de aanwezigheid van gaten in alle beveiligingsconstructies. In ons 'Zwartboek' en de jaarlijkse Appendices kunt U er legio vinden wat betreft het wegverkeer, zoals het zo goed als afwezig zijn van handhaving, het niet toepassen van technologie voor 'driver verification', etc. Maar de veiligheidsleer leert ons ook dat het ongeval kon gebeuren door een loop der gebeurtenissen door al deze gaten heen. Het is natuurlijk logisch dat naarmate er meer 'gaten' zijn, des te groter de kans op een ongeval is. Dit is het linkergedeelte van de 'bow tie'. De knoop is het ongeval zelf, het rechtergedeelte omvat maatregelen om de *gevolgen* zoveel mogelijk te beperken. Ook hiervan zijn er voor het wegverkeer legio bekend, die voor een gedeelte ook worden toegepast: denk aan 'kooiconstructies', veiligheidsgordels, valhelmen en veiligheidspakken voor bijvoorbeeld motorrijders, etc. Voor een gedeelte zijn deze gericht op de inzittenden van voertuigen, voor een ander deel op het beschermen van meer kwetsbare verkeersdeelnemers. Naar onze mening zijn de meeste 'Advanced Driver Assistance Systems' voornamelijk gericht op de inzittenden van voertuigen en maar zeer beperkt op het beperken van de gevolgen voor andere verkeersdeelnemers, waarbij vooral de kwetsbaren meer aandacht zullen moeten krijgen.

Door de gevolgen te beperken is een slachtoffer minder slecht af en bespaart de samenleving zich hoge kosten. Een win-win situatie.

Vooralsnog zullen kwetsbare verkeersdeelnemers dus zelf voor meer bescherming moeten zorgen. Helaas is de wetgever niet erg scheutig met het opleggen van verplichte veiligheidsmaatregelen voor kwetsbare verkeersdeelnemers, waardoor veel leed wordt veroorzaakt dat voorkomen had kunnen worden (en ook de schadelast voor de samenleving onnodig hoog wordt, zie onder). De helmplicht voor motor-, scooter en brommerrijders is één van de weinige positieve voorbeelden. Maar ook daar valt nog wel wat op aan te merken: de toegelaten helmtypen geven lang niet allen voldoende bescherming: een 'jethelm' geeft geen bescherming aan de onderkaak, zoals bijvoorbeeld een 'integraalhelm' wel doet. Maar verder mag je in je zwembroek en met teenslippers op je motor gaan rijden en met 130 km/h over de snelweg razen. Auteur dezes heeft het zelf gezien: op een warme dag werd hij, op de snelweg, ingehaald door een motor, waarop een bestuurder met helm, T-shirt, kort sportbroekje en teenslippers. Het zou veel verstandiger zijn als ook handschoenen, een goedgekeurd pak en enkelbeschermend schoeisel verplicht zou worden gesteld. Weliswaar zijn de weersomstandigheden in Nederland gewoonlijk dusdanig dat de meeste motorrijders zich wel in een stevig pak hijsen, maar lang niet allemaal. En bij brommerrijders is dit meer de uitzondering dan de regel.

De Fietsersbond negeert de gevolgen voor het individuele slachtoffer en de kosten voor de

Maar de, onzes inziens, grootste omissie nu is het ontbreken van een helmplicht voor fietsers. Ook voor hen geldt 'valhelm, hoofdzaak!', maar het aantal fietsers, dat met helm rijdt, is een kleine fractie van het totaal. Zeker met de komst van de elektrische fiets, die beduidend harder gaat dan de 'gewone' trapfiets, leidt dit tot relatief veel

samenleving. slachtoffers met ernstig hoofdletsel. De ongevallencijfers onder fietsers zijn dan ook duidelijk stijgende, een verontrustende ontwikkeling. Verbazingwekkend is dat de 'Fietsersbond', die zegt voor de belangen van fietsers op te komen, fel tegen een helmplicht ageert. Wij vinden dit onbegrijpelijk.

De 'argumentatie' van de Fietsersbond is een herhaling van de argumenten die destijds tegen de helmplicht voor motorrijders werden aangevoerd: het was een 'eigen keuze', je kon de wind niet meer rond je hoofd voelen waaien, het zou benauwd zitten en meer van dit soort kul. Nu is iedereen helemaal gewend aan de motorhelm en men vraagt zich in alle ernst af hoe ze ooit zonder helm hebben willen en kunnen rijden. Maar de 'eigen keuze' is ook een aanvechtbaar standpunt: want als het misgaat en het slachtoffer (ernstig) hersenletsel oploopt zijn een belangrijk deel van de consequenties voor de samenleving. Allereerst de medische kosten en die voor revalidatie. Heel vaak raken mensen met hersenletsel (gedeeltelijk) arbeidsongeschikt en mag de goegemeente voor een inkomen gaan zorgen. Ook hier weer een voorbeeld van vermijdbare kosten, die op de samenleving worden afgewenteld. Maar uiteraard zijn de gevolgen van blijvend hersenletsel voor het individuele slachtoffer ook uitermate ernstig en wat ons verbaast is dat de Fietsersbond met haar argumentatie *geheel voorbijgaat* aan de gevolgen voor een individueel slachtoffer. Wij hebben daar grote problemen mee en hebben geen begrip voor dit standpunt. Want voor een individu is het gemiddelde totaal oninteressant, de gevolgen voor het eigen lichaam des te meer.

## Technologie

Technologie om de verkeersonveiligheid te verminderen is al jaren beschikbaar, maar de politiek weigert deze in te voeren, ja, waarom is zij eigenlijk zo halsstarrig?

Het besturen van een motorvoertuig blijft een 'full time job', rijhulpsystemen of niet. Systemen die ingrijpen, maken de bestuurder 'lui' omdat hij denkt in een 'zelfrijdende auto' te zitten. Niet dus, systemen die alleen waarschuwen zijn daarom veiliger.

De ontwikkeling van 'rijhulpsystemen' blijft doorgaan, maar zonder dat voldoende aandacht wordt besteed aan de interactie tussen bestuurder en voertuig. Hierdoor ontstaat het probleem dat veel bestuurders meer van het voertuig verwachten dan het eigenlijk kan, m.a.w. de bestuurder wordt 'lui' en vertrouwt erop dat de rijhulpsystemen bijtijds ingrijpen als de bestuurder een 'fout' maakt. Vaak wordt verondersteld dat het voertuig onder bepaalde omstandigheden 'autonoom' kan rijden. Als voorbeeld kan dienen de combinatie van een 'lane keeping system' en een noodstopstelsel. Maar in de praktijk komen nog genoeg situaties voor waarbij dit onvoldoende is, maar de bestuurder dient in te grijpen. Of liever nog, zo alert was geweest dat geen van beide systemen in had hoeven grijpen. Het is bekend dat een bestuurder, die niet zelf rijdt zo'n vijf seconden nodig heeft om de besturing over te nemen, vooral door de tijd die nodig is om de situatie, waar het voertuig zich dan in bevindt te overzien en te kunnen beoordelen. Dat dit vaak (veel) te lang is spreekt voor zich. Het is daarom sowieso noodzakelijk om bij de analyse van aanrijdingen in detail mee te nemen welke 'rijhulpsystemen' in bedrijf waren en hoe deze reageerden. De bestuurder blijft nog steeds verantwoordelijk, rijhulpsystemen of niet. Dat geldt zowel voor de aansprakelijkheid als voor het strafrecht, maar velen zijn zich daar niet van bewust.

Controle van de bestuurder (Geldig rijbewijs? Respecteren van snelheid? Niet onder invloed? Smartphone geblokkeerd?) is ook voor de overige weggebruikers beter en is effectief in het voorkomen van 'eenzijdige' aanrijdingen.

Waar wij ons al jaren aan ergeren is dat alle rijhulpsystemen, meestal afgekort tot 'ADAS' (Advanced Driver Assistance Systems) wel de gedragingen van het voertuig beoordelen, maar het meest essentiële NIET: is de bestuurder wel bevoegd en in staat om dit voertuig te besturen. Wij noemen dit 'ADVS' (Advanced Driver Verification Systems), die controleren of de bestuurder over een geldig rijbewijs voor het betreffende voertuig beschikt en niet onder invloed is van alcohol en/of drugs. Naar onze mening zijn dat basale checks, die heel veel ellende zouden voorkomen. Zo is in 2018 een vrouw, passagier naast de bestuurder, om het leven gekomen bij een 'eenzijdig verkeersongeval' (wij zijn van mening dat het een verkeersmisdrijf betreft, zie foto) toen de bestuurder onder invloed de controle over het voertuig verloor en op de tegenoverliggende weghelft op een verkeerspaal klapte. Zijn rijbewijs was ingenomen, maar desondanks kroop hij toch weer achter het stuur en zijn er bij zijn dollemansrit door Rotterdam drie gewonden gevallen.



Beloften zouden schuld moeten maken, maar niet voor de politiek bij het verkeer.

Wij vinden het eigenlijk onbestaanbaar dat anno 2022 voor het rijden met een moordwapen (woorden van de Minister van I&W zelf!) alleen maar een sleutel nodig is. Je zou toch mogen verwachten dat, gezien de enorme kostenposten aan menselijk leed en materiële schade de samenleving alles op alles zou zetten om dit zoveel mogelijk te beperken. Maar nee, er worden allerlei mooie beloften gedaan (Zie ook hoofdstuk 'Politiek') die in het geheel niet gestand worden gedaan en zo ver in de toekomst liggen dat niemand er verantwoordelijkheid voor hoeft af te leggen als deze beloften niet worden nagekomen. Is er iemand afgerekend op de beloften uit 2008 (niet meer dan 500 dodelijke en 10 500 ziekenhuisslachtoffers in 2020)? Niet dat ons bekend is, dus dit soort beloften zijn gratis en sanctievrij. Mogelijkheden genoeg, maar ze worden maar niet benut (zie ook het hoofdstuk 'Politiek')

De 'zelfrijdende' auto is vooralsnog een fata morgana; de ontwikkeling ervan verloopt moeizaam. Niet zo verwonderlijk omdat het verkeer uitermate complex en onvoorspelbaar is, zodat vooralsnog menselijke intelligentie nodig blijft om er mee om te gaan.

Uit studies blijkt dat veel van dit soort 'rijhulpsystemen' voor verbetering vatbaar zijn, juist als deze het meeste zouden kunnen bijdragen aan het verminderen van de verkeersonveiligheid: bij regen mist en duisternis. Een Amerikaanse studie laat zien dat bestuurders minder aandacht voor de weg hebben als rijhulpsystemen staan ingeschakeld, maar dat in 2021 er nog geen systemen beschikbaar zijn die zonder de continue en volledige aandacht van de bestuurder kunnen. Termen als 'autopilot' en 'self driving' zijn dus niet alleen misleidend, ze verhogen het risico op aanrijdingen en de (Amerikaanse) National Transportation Safety Board (NTSB) wil dit soort misleidende termen gaan aanpakken. Ook het Nederlandse rapport 'Who's in Control', waar wij vorig jaar ook naar gerefereerd hebben, is zeer kritisch. Vooralsnog is meer onderzoek nodig naar de prestaties van dit soort rijhulpsystemen onder *realistische* omstandigheden en niet alleen bij dag en mooi weer. Wij zullen ook wijzen op de problemen met de 'zelfrijdende auto', die vooralsnog meer een fata morgana dan een realiteit is, zie hieronder. Het is in ieder geval **uitermate onverstandig** om geen maatregelen te treffen om de verkeersonveiligheid te verminderen 'omdat we binnenkort de zelfrijdende auto hebben'. Want die laat nog wel even op zich wachten, als deze er ooit komt, tenminste.

'Kunstmatige Intelligentie' is een incorrecte benaming. De huidige systemen zijn niet intelligent in de menselijke zin des woords. Ze ontberen zeker twee cruciale eigenschappen: het begrijpen van context en het 'buiten de doos denken'.

Dat 'zelfrijdende' auto keurig de verkeersregels zal respecteren mag worden verondersteld. Maar wanneer de voertuigen op de weg komen is onbekend, want de problemen met de 'autonome' auto blijken (zoals wij al in eerdere Appendices hebben vermeld) aanzienlijk groter en complexer te zijn dan de optimisten zo rond 2014 dachten. De punten, die we destijds hebben genoemd, gaan we niet herhalen, maar systemen die als 'kunstmatige intelligentie' worden aangemerkt zijn helemaal niet 'intelligent' omdat ze een aantal essentiële kenmerken van intelligentie missen. En ook 'deep machine learning' is niet intelligent: het is napapegaaien van de 'training set'. Maar het aantal verschillende situaties in het verkeer is dusdanig groot dat hiervoor geen training set voldoende groot is. En impliciet neemt 'deep learning' aan dat het systeem niet (noemenswaardig) verandert, waardoor de training set geldigheid blijft houden. Maar als iets nogal aan verandering onderhevig is, is het wel het verkeer. Dus de correctheid van die aanname is zeer twijfelachtig en is zeker onjuist voor de ontwikkelingen in de afgelopen jaren. Voor geïnteresseerden is het artikel in 'New Scientist', Nederlandse editie, januari 2022, 'De Utopie van Autonomie', pp. 68 – 74, zeer lezenswaardig. We kunnen in ieder geval stellen dat autonome voertuigen vooralsnog maar zeer beperkt op de wegen zullen verschijnen en alleen zullen worden toegelaten op wegvakken met een relatief simpel verkeersbeeld. En het is nog maar de vraag of dit de verkeersonveiligheid vermindert. Want veel hangt af van de informatie van verschillende sensoren (Lidar, camera's, radar, etc.) die (gedeeltelijk) onjuiste informatie geven, bijvoorbeeld door vuil op de vensters, hoe de informatie wordt geïnterpreteerd en hoe er op wordt gereageerd. Of de beschikbaarheid van het 5G netwerk noodzakelijk is, zal voorlopig afhangen van de verschillende fabrikanten / software ontwikkelaars, maar dit zou het systeem uitermate kwetsbaar maken voor storingen, hacken en digitale oorlogsvoering. Het is maar de vraag of we die kant uitwillen. De gevolgen kunnen namelijk zeer ernstig zijn.

We herhalen het nog maar weer eens met welke beschikbare (!) technologie MENSENLEVENSGERED kunnen worden.

Dus we zullen het nog maar weer eens roepen wat er nu al aan technologie beschikbaar is om de belangrijkste, onderliggende oorzaken van aanrijdingen (te hoge snelheid, alcohol & drugs, afleiding, geen geldig rijbewijs) effectief aan te pakken:

- Rijbewijsslots
- Alcohol- en drugsslots
- Intelligente (harde) snelheidsbegrenzer
- Blokkeren smartphones bij snelheden → 10 km/h
- Uitlezen EDR (Event Data Recorder)

Het gebruik van de EDR-gegevens maakt een veel nauwkeuriger analyse van de onderliggende oorzaken van een aanrijding duidelijk, waar lering uit getrokken kan worden om herhaling te voorkomen. Ook wordt de aansprakelijkheid duidelijk, waardoor slachtoffers niet veel energie meer hoeven te steken in allerlei verzekeringskwesties. Zie ook 'Politie en andere Hulpdiensten'.

Hoe bedoel U, 'ieder slachtoffer is er één teveel'?

Als deze technologie verplicht was ingevoerd zodra deze beschikbaar was (vaak al tientallen jaren!) waren zeer veel doden en ziekenhuisgewonden voorkomen. Ook in 2021 zijn weer talloze voorbeelden te vinden van aanrijdingen die aan één van de



bovengenoemde oorzaken te wijten zijn en die dus NIET zouden zijn gebeurd als deze technologie verplicht was geweest. Met als meest trieste voorbeeld de dood van drie tieners (onder de leeftijd voor een rijbewijs!) die er met een auto vandoor gingen. Waarom er klaarblijkelijk zoveel weerstand tegen deze technologie is, is ons een volslagen raadsel, want wie wil verkeersslachtoffers? Iedereen roept altijd (ook al tientallen jaren!) 'ieder slachtoffer is er één teveel' en op allerlei andere gebieden wordt technologie omarmd om de veiligheid te verhogen, behalve in het verkeer. Terwijl dat veruit de meeste slachtoffers en schade veroorzaakt. Wie het weet mag het zeggen, we houden ons aanbevelen!

## Aanhangsels bij de Appendix 2021

### Artikelen en publicaties van derden en eerdere publicaties van de VVS, ongewijzigd overgenomen

#### Voorstel tot wijziging van de procedure voor medische keuringen van slachtoffers

Het probleem is dat medische adviseurs nu rechtstreeks door de verzekering worden betaald en dat dit soort opdrachten een leuke bijverdienste voor hen zijn. Ook is het niet onlogisch om te veronderstellen dat een medisch adviseur, die rapporten terugstuurt die de verzekering veel geld kosten, minder snel opnieuw met een dergelijke opdracht wordt belast. Om het beleefd uit te drukken: hier ligt belangenverstremming op de loer (*'wiens brood men eet, wiens woord men spreekt'*). Wij pleiten derhalve voor een andere aanpak middels een intermediair, die de kans op belangenverstremming een stuk kleiner zou maken. De voorgestelde procedure werkt als volgt:

- Een verzekering stuurt een verzoek voor een medisch rapport naar de intermediair
- De intermediair zoekt in het bestand van medische adviseurs naar een geschikte medicus met de juiste kennis en ervaring, gelet op het letsel van het slachtoffer
- De medicus onderzoekt het slachtoffer en rapporteert de bevindingen terug naar de intermediair
- De intermediair stuurt het rapport van de medicus geanonimiseerd door aan de verzekering
- De verzekering betaalt de kosten aan de intermediair, die deze doorsluis naar de medicus

Op deze wijze kan de verzekering geen invloed uitoefenen op de keuze van de medicus en hoeft de medicus ook niet bang te zijn voor represailles in welke vorm dan ook van de verzekering wanneer de verzekering niet blij is met de gerapporteerde bevindingen. Omdat deze procedure een objectievere beoordeling van het letsel van het slachtoffer mogelijk maakt, kan daarmee (hopelijk) het aantal keuringen van het slachtoffer beperkt blijven en kan een einde gemaakt worden aan de carrousel van keuringen en kan daardoor hopelijk de afwikkeling van de letselschade bespoedigd worden.

9 september 2021

## VVN PERSBERICHT: MASSALE SNELHEIDSCHECK IN DRENTHE BRENGT EIGEN INTERPRETATIE VAN MAXIMUM SNELHEID IN BEELD

Amersfoort, 9 september 2021 -Veilig Verkeer Nederland organiseerde vandaag in opdracht van Veilig Bereikbaar Drenthe en in samenwerking met VVN-partner Univé vijftig snelheidsmetingen met tachtig enthousiaste vrijwilligers van Veilig Verkeer Nederland en Univé. In nauwe samenwerking met bewonersgroepen. Er is gekeken hoe automobilisten binnen de bebouwde kom omgaan met snelheid. Dit gebeurde met laserguns op zowel 30 km-wegen als op 50 km wegen. Resultaat van de actie vandaag is dat ruim 7.000 voertuigen zijn gecontroleerd op snelheid. Per locatie lopen de resultaten van de snelheidscheck sterk uiteen. Er zijn locaties waar men zich uitstekend aan de snelheid hield maar ook locaties waar 90% van de automobilisten de snelheid aan hun laars laptten. Hoogst gemeten snelheid op een 50 km weg was maar liefst 101 km. Veilig Verkeer Nederland deelt de resultaten met gemeenten en de provincie Drenthe en gaat na of op basis hiervan VVN-buurt acties nodig zijn.

De scholen zijn weer begonnen en mensen gaan weer vaker naar kantoor. Dit betekent meer verkeer op de weg en haastige weggebruikers. Iedereen moet weer wennen aan de drukte direct na de zomervakantie. Binnen de bebouwde kom kan dit leiden tot onveilige situaties. 30 km en 50 km-zones wisselen elkaar soms af en uit de massale snelheidscheck zien we dat de maximumsnelheid door weggebruikers op hun eigen manier wordt geïnterpreteerd.

Binnen het VVN Participatiepunt waar mensen situaties kunnen melden die zij als onveilig beschouwen, komen regelmatig meldingen binnen van buurtbewoners die zich zorgen maken over te hoge snelheden. In de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur, tenzij anders is aangegeven. Ruim 50% van alle meldingen die bij ons binnenkomen gaan over te hoge snelheden. Juist in de leefomgeving en in de 30 km-gebieden wordt snelheid ervaren als verkeersprobleem. In termen van verkeersveiligheid is op het thema snelheid dan ook de grootste winst te boeken.

### Bewonersgroepen, VVN-vrijwilligers en Univé-vrijwilligers zij aan zij de straat op

“Wij vonden het de hoogste tijd om de proef op de som te nemen en een massale snelheidsactie te houden in onze provincie”, aldus VVN-districtsvoorzitter Yvonne Baas. Tijdens de actie door Veilig Verkeer Nederland in samenwerking met Veilig Bereikbaar Drenthe en Univé op maar liefst vijftig plekken vandaag. Gebleken is dat er automobilisten zijn die zich prima aan de snelheid houden en dat er aan de andere kant uitschieters

zijn waaruit blijkt dat 90% van de automobilisten veel harder rijdt dan de toegestane maximumsnelheid. Omdat deze actie puur gericht is op het vergroten van de bewustwording bij de weggebruikers zijn er geen boetes aan gekoppeld. De resultaten pleiten voor de inzet van VVN-buurtacties en aandacht voor het gedrag van weggebruikers.

### Univé haakt met een Veiligebuurt app aan op VVN's Participatiepunt

We zien in het Participatiepunt steeds vaker meldingen met de vraag om te adviseren en de helpende hand te bieden bij het veiliger maken van de buurt. Dit is een goede ontwikkeling die mooie resultaten laat zien. Univé haakt hierop in met de Veiligebuurt app. De app maakt snelle communicatie over calamiteiten in de wijk mogelijk, waarbij de gebruikers zelf bepalen waarover zij geïnformeerd willen worden. Samen met de politie en Burgernet zijn ze alert op criminaliteit en vandalisme, en stellen ze onveilige zaken in de buurt aan de kaak. Daarnaast is de app een digitale ontmoetingsplaats voor initiatiefnemers die zelf de handen uit de mouwen willen steken om met andere buurtbewoners initiatieven te ontwikkelen voor hun eigen lokale veiligheid.

### Einde persbericht

## De auto, vervoermiddel of genotmiddel?

Toen de marsmannetjes de rode Tesla Roadster met etalagepop, die Elon Musk in 2018 de ruimte in schoot, in het oog kregen, wisten ze 't zeker: dit is er een. Tijdens vele verkenningen van het aardoppervlak hadden ze de aardbewoners al in lange rijen zien bewegen. Ruim een miljard zagen ze, de meeste zwart of wit of iets ertussenin. Elke aardbewoner had een slaafje om hem te verzorgen.

Tsja, hoe heeft het zo ver kunnen komen dat de aarde vanuit de ruimte gezien niet door mensen maar door auto's bewoond wordt? Wat maakt de auto het populairste hebbeding, waar mannen hun leven voor over hebben, en waar regeringen miljarden voor uittrekken om steden en natuurgebieden te asfalteren of zelfs oorlog voor voeren om olie en grondstoffen veilig te stellen?

De auto begon ooit als speeltje van de rijken en beroemdheden die niet met het volk in dezelfde treincoupé wilden zitten. De T-Ford was het eerste betaalbare no-nonsense vervoermiddel voor de massa, dé opvolger van paard en wagen. In Europa was de VW Kever dat na de oorlog, net als de 2CV, de oer-Mini, de Kadett en de Fiat 600. Gezinsautootjes waarmee je niet 200 kon halen maar wel ver weg op vakantie kon -vervoermiddelen, geen ego-mobielen om je van de massa te onderscheiden. Dát gevoel werd voor het eerst uitgebuit door de marketingjongens van General Motors, die Ford overtroefden met een onweerstaanbare veelheid aan modellen, kleuren en varianten. Zo kon elke Amerikaan onbewust zijn burens de ogen uitsteken met het nieuwste model Pontiac of Oldsmobile. De gevleugelde Amerikaanse 'Brontocar' uit de jaren '50 en '60 werd met zijn V8-motor en verbruik van 1 op 5 en elk jaar een facelift de grootste milieuramp op vier wielen. En de grootste consumenten-bijdrage aan klimaatopwarming.....totdat we massaal gingen vliegen.

In Europa werd de welvaart na de oliecrisis van 1973 gesymboliseerd door steeds grotere en snellere auto's in oneindig veel modellen en varianten. Neem de Golf-klasse, die evolueerde van 50 pk en 800 kg naar minimaal 110 pk en 1200 kg nu. BMW, symbool voor Autobahnen zonder snelheidslimiet, begon in 1962 de wereldwijde pk-race met twee modellen met 75 en 100 pk. Nu biedt BMW 26 modelrijen met meer dan 175 motor- en carrosserievarianten, van Mini's die meer dan tweemaal zo zwaar zijn als de oer-Mini, tot een M5-kanon met 600 pk. Wie nu jong is en in de softwarebranche werkt wil meteen een snelle Golf, Audi of plug-in hybride van de zaak. Zó begint de levenslange autooverslaving, zeker als je als peuter dagelijks in een auto gependeld hebt. Mijn generatie babyboomers was nog intens gelukkig in een derdehands Lelijke Eend... met open dak en je eerste vriendinnetje kamperend door Frankrijk! Een Trabant gaf DDR-inwoners tot de Wende meer geluksgevoel dan de zoveelste Lamborghini aan de oliesjeiks van nu.

Ooit was GM het grootste bedrijf ter wereld, nu is Tesla dat [althans in aandelenwaarde] en maken de oliereuzen, BMW en Daimler Benz miljardenwinsten. Dankzij onze behoefte aan symbolen die groter zijn dan wijzelf, geven auto's betekenis aan ons leven; schone schijn want na de showroom volgt onafwendbaar de ontmythologisering op een autosloperij. De smaakmakers binnen het **Auto-Industriële-Culturele-Complex** – voorop Jeremy Clarkson – die weten wél wat ons beweegt en wat veel mannen kortstondig geluk kan bezorgen. Hun motto is: **meer=beter!** Niets kan de auto evenaren als veelzijdig genotmiddel. Daarbij gaat het om: ongeremd machtsgevoel; snelheidsbeleving (van speedaholism tot Autobahnkrieg); status en aanzien ['je bent wat je rijdt!'], of het ultieme masculiene symbool – denk aan sportwagens met wulpse welvingen en geile grills, en het computer-gestuurde lawaai van Porsches en Ferrari's – legaal dankzij de Italiaans-Duitse autolobby in Brussel.

De auto heeft ook zachte kanten: als tweede huid, als schuilplaats voor vluchtelingen, territorium voor daklozen, als trooster, maatje, metgezel, als een metalen baarmoeder voor het kind in ons. Al deze zo genoemde 'affectieve motivatoren' voor autobezit en autogebruik én de goedkope olie én de oneindige competitie tussen autofabrikanten, én onze door vroem-vroem-politici versterkte mobiliteitshonger, hebben de aarde opgescheept met een miljard metalen monsters. Die lijden aan Autobesitas, die te snel zijn, niet energie-efficiënt, wel uiterst risicovol, vervoermiddel én genotmiddel! De huidige obese auto met en zonder uitlaat, met 1000 tot 2500 kilogram doodgegewicht, met zo'n 100 tot 500 pk en een praktijkverbruik van gemiddeld 1 op 14 of 1 kWh per 5 km, het is en blijft de grootste verspilling op aarde van energie, materialen, metalen, ruimte, geld en mensen (→1 miljoen verkeersdoden/jaar). De EV, die ondanks 300 tot 500 kilo accu's waanzinnig snel kan optrekken én banden verslijten, is zonder downsizen een oplossing in de categorie: de Duivel met Beëlzebub uitdrijven! Kia maakt al reclame met de elektrische EV6 met 584 pk die Ferrari's bij het stoplicht het nakijken geeft. Tesla komt zelfs met een versie met dik 1000 pk; die elektrische erectie van Elon Musk wordt qua aso-gehalte alleen overtroffen door de akoestische erectie van motorrijders die hun uitlaatdempers afzagen. Van mij mag de valsgroene profeet Elon Musk zelf naar Mars, want hij heeft nog geen gram CO<sub>2</sub> bespaard!

Terwijl de meeste auto's vooral in de file staan of gebruikt worden om twee croissantjes en een halfje wit te halen bij de bakker twee straten verderop – de auto gebruikt als fiets, regenjas of tas. In de gesubsidieerde stekkerauto's zitten de nieuwe 'BMW-rijders', die mij met 130 op de linkerbaan met schoon geweten voorbijrazen. Sinds de oproep van Europese Verkeersministers uit 1991 om minder pk's in auto's te stoppen zijn de motorvermogens verdubbeld en kunnen alle modale auto's harder dan 200 km/u. Intussen geven auto- en tech-fabrikanten én regeringen honderden miljarden uit aan het nieuwste verdienmodel: de zgn. 'zelfrijdende auto'. 'Zogenaamd', want uw toekomstige auto wordt bestuurd door software-programmeurs vanuit California of China! Maar aan verbetering van het abominabel onzuinige en onveilige rijgedrag van automobilisten hier-en-nu (uitgelokt door teveel pk's) wordt nagenoeg niets gedaan, behalve nog meer speeltjes en touchscreens inbouwen die net als appen fataal de aandacht van de weg afleiden.

Is er licht aan het eind van deze tunnelvisie? Zolang het verkeersbeleid geen weet wil hebben van de irrationele motieven achter autobezit en autoverslaving en zolang verkeersambtenaren én milieclubs geen idee hebben van wat autorijden met mensen doet, kunnen ze geen effectief verkeersveiligheidsbeleid maken of klimaatdoelen halen. Met de beschikbare technieken zouden auto's nu al gemiddeld 1 op 50 tot 1 op 100 kunnen halen met een fractie van de klimaat-footprint van de auto's die nu valselyk als 'zero emission' worden gepropageerd. Onze auto's zouden dan niet meer primair als genotmiddel ontworpen worden, ze zouden meer lijken op high-tech reïncarnaties van de 2CV met 30 pk en 100 km topsnelheid, met A+++ eco-label. Ook dán blijft de fiets de enige echte zero emission auto-mobiel!

Martin Kroon

Enige voorbeelden van de gevolgen van te hard rijden.



# Informatie over verkeersveiligheid: leugens, halve waarheden en statistieken.

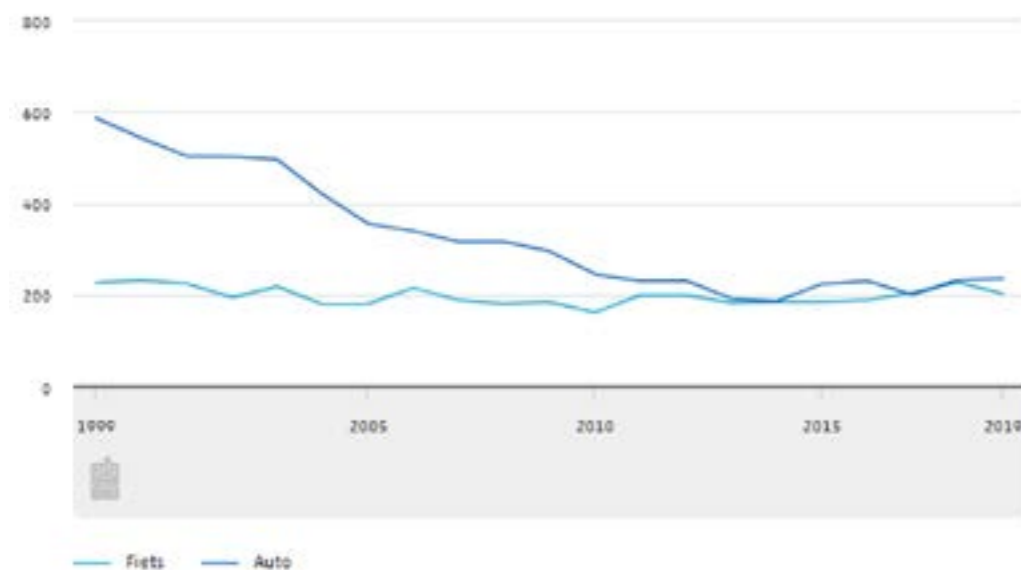
De overheid of eraan gerelateerde instanties leveren met een zekere regelmaat informatie in de publieke ruimte omtrent de ontwikkeling van de verkeers(on)veiligheid. Omdat deze ontwikkelingen, beleefd uitgedrukt, niet erg best zijn, hebben wij de indruk dat de informatie, die naar buiten wordt gebracht, 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 onzes inziens 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:

## Verkeersdoden



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 voertuigvervanging 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 *toemenen*, 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 (in het algemeen 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 gedetailleerder 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 (hufterig 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 voor de veiligheid van de overige verkeersdeelnemers, onontkoombaar.

Het ontbreken van achtergrond en detailinformatie wreekt 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 bestuurder van een elektrische fiets? 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 correctie 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 bijvoorbeeld 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 uitsluitsel 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 handavingsinspanning 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 automobiell-industrie 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, 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 moeten 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 geïnterpre-

teerd 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.....

*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 ongevalskans. 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 uitstralings-effect van sneller dan 130 rijden naar te hoge rijsnelheden op wegen met lagere limieten, een patroon dat elke politievideo keihard aantoonst, 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 accidentele files en fileschade. Kostenposten die nooit op directe veroorzakers verhaald worden en waarvan alle andere weggebruikers slachtoffer zijn. Hierdoor zijn de reistijdverliezen verder toegenomen. Eerder concludeerde de Algemene Rekenkamer al dat de hogere limieten geen tijdswinst 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 ommissie, 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**

## Opmerkingen n.a.v. het artikel van Kroon c.s. over de gevolgen van de invoering van de 130 km/h op de Nederlandse snelwegen.

Allereerst willen wij opmerken dat het betreuenswaardig is dat het artikel van Kroon c.s. niet is geplaatst. In een goed functionerende democratie moeten ook geluiden gehoord kunnen worden die overheidsmaatregelen kritisch beoordelen. Daarom in dit artikel onze opmerkingen n.a.v. dit artikel en het rapport van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).

- 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 moeten 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 merkwaardige 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  $\leq 2,5 \mu\text{m}$  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 moeten brengen, 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 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.

#### 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.

## De illusie van de 'schone' elektrische auto

Auteur: Dr. Hans R.E. van Maanen, Huizen

Bij de discussie over de CO<sub>2</sub> uitstoot wordt vaak gesteld dat de elektrische auto 'schoon' is, geen uitstoot geeft. Dat lijkt in eerste instantie wel juist, maar daar valt toch wel het nodige op af te dingen, zowel op het gebied van uitstoot als op dat van veiligheid. Laten we eerst eens kijken naar de uitstoot.

Elektrische voertuigen moeten hun energie ergens vandaan halen. Deze wordt gewoonlijk als stroom uit het lichtnet betrokken om daarmee een accu op te laden, waar het voertuig dan weer de energie uit betreft voor het rijden. Maar de stroom in Nederland wordt maar voor een kleine fractie (nu minder dan 20%) door hernieuwbare bronnen, als zon en wind, opgewekt. De rest komt uit conventionele centrales die met fossiele brandstoffen worden gestookt. Weliswaar komt er geen CO<sub>2</sub> uit het elektrische voertuig, dat betekent nog niet dat bij het *opwekken* van de energie voor de aandrijving geen CO<sub>2</sub> is uitgestoten. Dat het elders gebeurt maakt voor het klimaat niets uit, daarbij gaat het om de totale, wereldwijde, uitstoot. En iedere kWh die gebruikt wordt voor elektrische voertuigen kan niet gebruikt worden voor andere doeleinden. De groei van de bijdrage van 'hernieuwbare' bronnen kan nu net de groei van het elektriciteitsgebruik bijhouden. Maar als het elektrisch rijden echt een grote vlucht zou nemen gaat dat niet eens meer lukken.

Als tegenargument wordt vaak gesteld dat de meeste elektrische voertuigen 's nachts worden opgeladen als de stroom goedkoop is door een hoog aanbod. De hoofdreden waarom er 's nachts een (te) hoog aanbod is, is het gegeven dat kolen- en kerncentrales niet snel kunnen reageren op veranderingen in vraag en aanbod. Kerncentrales moeten eigenlijk op een constant vermogen draaien omdat deze niet in staat zijn de 24-cyclus van de vraag te volgen. Kolencentrales worden -in Nederland- op betrekkelijk korte termijn uitgefaseerd vanwege hun hoge CO<sub>2</sub> uitstoot en waarschijnlijk vervangen door gascentrales die veel flexibeler zijn en waarvan de CO<sub>2</sub> uitstoot ongeveer de helft is van kolencentrales (naast het ontbreken van vlieggas in de rookgassen). Dus het voordeel van 'nachtstroom' is van korte duur. En als de aantallen elektrische voertuigen sterk zouden toenemen, wordt de vraag naar 'nachtstroom' navenant hoger en dan is het maar de vraag of deze nog wel tegen laag tarief beschikbaar is. En uiteraard leveren zonnepanelen 's nachts geen enkele Watt aan 'groene' stroom.....

Maar er zit nog een andere kant aan de uitstoot-medaille. De accu's die elektrische voertuigen mee moeten slepen zijn nogal zwaar: een Tesla accu weegt ruim 600 kg, die van een 'eenvoudige' Opel toch altijd nog 430 kg. De accu's verhogen derhalve het gewicht van het voertuig aanzienlijk en daarmee ook het 'kale' *energiegebruik* per km. En het 'kale' energiegebruik is natuurlijk niet de enige parameter die van belang is: wat is de efficiency van de stroomopwekking (de beste gascentrales hebben een

rendement van 60%, kolencentrales 40%), welke verliezen treden op bij het transport en de distributie van de elektriciteit (ca. 10% verlies naar kleinverbruikers), welke verliezen treden op bij de conversie van wissel- naar gelijkstroom en welke verliezen treden op bij het laden van de accu (minimaal 10%)? Als de hele keten in ogenschouw wordt genomen gaat een belangrijk deel van de winst verloren. Maar dat is nog niet alles: wat gewoonlijk niet genoemd wordt is, de verhoogde uitstoot van fijnstof van de banden. Dus hoewel de uitstoot van CO<sub>2</sub> en andere schadelijke stoffen in woonwijken waarschijnlijk gunstiger is, is de uitstoot van fijnstof, en vooral van de schadelijke kleine deeltjes (< 2,5 µm) juist hoger. Dit wordt veroorzaakt door meer bandenslijtage t.g.v. het hogere gewicht van elektrische voertuigen en de hoge versnelling bij optrekken (een Tesla kan in minder dan 4 seconden van 0 naar 100 km/h). De kleine deeltjes zijn het meest schadelijk, omdat deze diep in de longen doordringen en maar zeer moeizaam kunnen worden afgevoerd.

Als derde punt kan genoemd worden dat het energieverbruik van de transportsector bepaald niet verwaarloosbaar is. Als alle voertuigen in Nederland elektrisch zouden zijn, zou dat een flinke verhoging van de capaciteit van centrales moeten inhouden (en waar worden deze dan mee gestookt?) en het distributienet zal fors uitgebreid moeten worden. Een schatting: als al het particuliere vervoer in Nederland elektrisch zou zijn is minimaal 4 GW 24/7 nodig, een toename van 30% t.o.v. het huidige stroomverbruik in Nederland. En omdat niet iedereen over een huis met een oprijlaan beschikt zou zo ongeveer iedere parkeerplaats van een laadpaal moeten worden voorzien en dat mag rustig een mega-operatie worden genoemd. Maar het distributienet wordt nu al in sommige regio's maximaal belast. In Amsterdam en omgeving worden al restricties gesteld aan nieuwe projecten omdat de stroomvoorziening dat niet aankan en in het noordoosten van Nederland kunnen zonneparken en windmolens niet meer op het net worden aangesloten omdat dit onvoldoende capaciteit heeft. En dan moeten gasketels ook nog eens vervangen worden door (elektrische) warmtepompen. Het uitbreiden van de capaciteit kost echter veel tijd, gewoonlijk wordt hier 10 jaar voor uitgetrokken. Maar ook de distributie op lokaal niveau dient fors verzwakt te worden: als vuistregel kan worden gehanteerd dat een elektrische auto evenveel stroom verbruikt als een gezin van vier personen. Dus dit vergt een verdubbeling van de lokale capaciteit. Als ook nog warmtepompen worden gebruikt is dit echter onvoldoende.

Daarom is het verstandiger om het energieverbruik *per kilometer* van elektrische voertuigen in ogenschouw te nemen en omdat deze voornamelijk bepaald worden door de rol- en luchtweerstand nemen deze op vergelijkbare wijze toe als bij 'traditionele' voertuigen, dus bij een snelheid van 130 km/h is dit in de orde van 33% (per kilometer!) meer dan bij 100 km/h. Een voordeel voor de gebruiker is dat bij lagere snelheden de actieradius (die toch nogal beperkt is i.v.m. 'conventionele' voertuigen) navenant hoger wordt, maar het beeld op de Nederlandse wegen wekt de indruk dat veel bestuurders van elektrische voertuigen van mening zijn dat ze toch bijtijds bij de volgende laadpaal zullen zijn en omdat de energiekosten per kilometer betrekkelijk gering zijn, ze 'rustig' mogen jakkeren 'omdat ze toch 'groen' zijn en 'er nauwelijks energiekosten zijn'.

Als vierde punt kan worden vermeld dat ook gekeken dient te worden naar de hele 'cradle to grave' cyclus van elektrische voertuigen. Het maken Lithium-ion accu's is nou niet bepaald een schoolvoorbeeld van een milieuvriendelijk proces. Dat deze productie niet in Nederland plaatsvindt is nog geen reden om de gevolgen voor het milieu maar onder het tapijt te vegen. Daarnaast zijn de voorraden van Lithium en andere benodigde zeldzame aarden (metalen) en kobalt beperkt tot zelfs schaars en ook de bouw van windmolens doet een sterk beroep op de voorraden van vooral de zeldzame aarden. Dus het is maar de vraag of het wel mogelijk is om alle voertuigen in Nederland elektrisch te maken als ook in het buitenland op grote schaal elektrische voertuigen gebruikt gaan worden. Berekeningen leren dat een elektrische auto pas na zo'n 80 000 km een vermindering van de milieubelasting levert t.o.v. een 'conventionele' auto. Maar dat zou inhouden dat dit cijfer t.o.v. hybrides een stuk ongunstiger is.

Het volgende punt is veiligheid. Het maakt voor de kans op een aanrijding in eerste instantie niets uit of het een elektrisch dan wel een 'traditioneel' voertuig betreft. Maar de ernst van de klap wordt bepaald door de snelheid *op het moment* van de aanrijding en de massa van het voertuig. Door de hogere massa van een elektrische auto komt deze klap wel (flink) harder aan. Maar naast de hogere massa is er nog een heel groot nadeel: Lithium-ion accu's zijn nogal licht ontvlambaar en blijven lang branden. En als er regenwater bijkomt wordt het 'feest' nog 'leuker'. De Tesla, die iemand een aantal jaren geleden met 155 km/h tegen een boom in de buurt van Soest heeft 'geparkeerd', heeft 7 uur (!) gebrand. De hulpdiensten hoefden niet met gevaar voor eigen leven de bestuurder uit het wrak te bevrijden, want hij was op slag dood, maar het illustreert de bijkomende gevaren als elektrische voertuigen bij aanrijdingen betrokken zijn omdat de gebruikelijke blusmethoden onvoldoende effectief zijn. Daarom wordt als 'blusmethode' maar voorgesteld om een 'dompelbad' te gebruiken: een grote bak met water, waar het hele voertuig 48 uur in wordt ondergedompeld als deze in brand is gevlogen. Het moge duidelijk zijn dat het aanvoeren, installeren en vullen van een dergelijke bak niet in een handomdraai is gedaan en ook het hanteren van een brandend voertuig is niet van gevaar ontbloot. Ook is het gevaar van elektrische schokken voor hulpdiensten na een aanrijding verre van denkbeeldig, dus de afhandeling van aanrijdingen wordt er niet eenvoudiger op als er elektrische voertuigen bij betrokken zijn.

Dat brengt nog een ander veiligheidsprobleem naar voren; elektrische auto's, die in parkeergarages staan, leveren een groot gevaar op als er brand ontstaat (al dan niet begonnen in de elektrische auto). Een aantal parkeergarages stelt daarom al beperkingen in, maar zeker als de parkeergarage deel uitmaakt van een (woon) gebouw (veelal de laagste verdiepingen) is dit een groot risico, zeker als de meerderheid van de geparkeerde voertuigen elektrisch zijn. Voor dergelijke woongebouwen zijn de risico's waarschijnlijk te groot. En of laden dan mogelijk is, is zeer twijfelachtig omdat juist dan het risico op brand sterk verhoogd is. De bewoners zullen daar niet blij mee zijn.

De CO<sub>2</sub> uitstoot van voertuigen wordt voor een belangrijk deel bepaald door het *energieverbruik*. Het is derhalve van primair belang dat de focus komt te liggen op het

reduceren hiervan, waarbij massa van het voertuig en de snelheid de belangrijkste criteria zijn. De EU zou derhalve strenge eisen dienen te stellen aan het maximale gewicht van voertuigen en het maximale vermogen van de motor. Daarnaast wordt het hoog tijd dat de 'Intelligente Snelheidsbegrenzer' (ISB) verplicht wordt ingevoerd, waardoor het handhaven van de maximumsnelheid op ALLE wegen effectief wordt, hetwelk zal resulteren in een afname van de CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en fijnstof uitstoot van het wegverkeer met minimaal 25%. Maar het heeft nog een ander voordeel: de verkeersonveiligheid zal flink dalen omdat (te hoge) snelheid één van de belangrijkste oorzaken is van aanrijdingen en de ernst van de gevolgen zeer sterk toenemen met de aanvangssnelheid. Dit is dan ook zeer behulpzaam om een ander doel van de EU te bereiken: het halveren van het aantal slachtoffers op de weg in 2030. Zonder invoering van de ISB zal dit niet gaan lukken. En minder aanrijdingen met een verminderde ernst is gunstig vanwege de complexere afhandeling ervan als er elektrische voertuigen bij betrokken zijn.

Op basis van het bovenstaande kunnen een aantal conclusies worden getrokken:

- Elektrische voertuigen zijn aanzienlijk minder groen dan de fabrikanten ons willen doen geloven. Dat de EU de uitstoot van elektrische voertuigen op 'nul' zet is nogal naïef en maakt duidelijk dat hier niet goed over is nagedacht.
- Het op grote schaal invoeren van elektrische voertuigen levert een groot aantal infrastructurele problemen op, die waarschijnlijk niet voor 2030 op te lossen zijn.
- Gezien de huidige wereldproductie van de vereiste grondstoffen voor elektrische voertuigen is de kans groot dat deze onvoldoende beschikbaar zijn voor een groot-schalige introductie van elektrische voertuigen.
- Het volledig inzetten op 'full electric' voertuigen is op z'n minst onverstandig (don't put all your eggs in one basket en gooi geen oude schoenen weg voordat je nieuwe hebt) voordat de bijkomende problematiek van beschikbaarheid van grondstoffen, vervuiling bij de productie, het opwekken, transporteren en distribueren van de grote benodigde hoeveelheden elektriciteit voldoende zijn geanalyseerd en opgelost kunnen worden.
- Zeer waarschijnlijk zijn 'hybrids' energiezuiniger en veel flexibeler dan 'full electric'. Daarnaast bieden deze de mogelijkheid van het gebruik van synthetische brandstoffen (CO<sub>2</sub> recycling). Vooral voor langere afstanden en het gebruik van aanhangers zijn dit grote voordelen.
- Bij 'hybrids' zou de verbrandingsmotor geen zuigermotor, maar een turbine dienen te zijn omdat deze veel efficiënter en schoner zijn. Daarnaast zijn ze minder kritisch wat betreft de brandstofkeuze.
- De gevaren van elektrische auto's (vooral door het hoge gewicht en de brandbaarheid van de accu's) leveren nieuwe problemen op wat betreft de verkeersveiligheid, de risico's bij aanrijdingen en het brandgevaar in parkeergarages. Hier zou veel meer aandacht aan gegeven dienen te worden.
- Het effectief begrenzen van de snelheid van het wegverkeer op ALLE wegen d.m.v. een ISB zou de uitstoot van CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en fijnstof met zeker 25% verminderen en zou de verkeersveiligheid aanzienlijk verbeteren. Dit is een maatregel die zeer effectief is en

ook een ander doel van de EU vooruithelpt.

- Bij het reduceren van uitstoot moeten gewicht van het voertuig, het vermogen van de motor en de snelheid leidend zijn. Het energieverbruik moet drastisch omlaag en dit betekent dat de EU veel striktere eisen dient te stellen aan de uitstoot van ieder voertuig afzonderlijk. De huidige rekenwijze is niet alleen onjuist, maar ook uitermate fraudegevoelig.
- De EU zou een verdere ontwikkeling van turbine-hybrides moeten stimuleren teneinde een mogelijkheid te creëren om de problemen en beperkingen van 'full electric' te omzeilen.

Voorbeeld van energievervalsing door hoge snelheden:

Bij een snelheid van 250 km/h verbruikt een voertuig -door de bank genomen- *per kilometer* driemaal (!) zoveel brandstof dan bij 80 km/h. Het niet toelaten van dergelijke voertuigen, die voornamelijk door de Duitse automobiellindustrie op de markt worden gebracht, is dus een zeer effectieve maatregel om de CO<sub>2</sub> uitstoot te verminderen. Dit is een goede gelegenheid voor de Duitse overheid om te laten zien dat zij de aanpak van klimaatverandering serieus neemt na de overstromingen in juli 2021.

## Persoonlijke ervaringen

### Slachtoffers vertellen wat hen is overkomen en wat ze hebben doorgemaakt

#### Het verhaal van Ingrid

Het was in de vroege ochtend van 31 oktober 2020. Ik ging met mijn herdershond zijn dagelijkse rondje door het bos en langs het dorp fietsen. Geen betere manier om de dag te beginnen! Ik stak de provinciale autoweg over en sloeg rechtsaf het fietspad op richting het dorp. Het fietspad loopt naast de weg en wordt daarbij gescheiden door een groenstrook. Aan de andere kant is er ook een groenstrook, een slootje, weer een groenstrook en tenslotte dichte bosschages van een boerenerf dat hoort bij de naastgelegen boerderij.

Ik hoorde zaaggeluiden bij de boerderij vandaan komen. Er was echter niets bijzonders te zien. Ik besteedde er geen aandacht aan en genoot van het weer. Een stuk voor mij op het pad liep een mevrouw te wandelen. Daar weer een stuk achter reed een klein heftruck wagentje. Het tufte langzaam richting het dorp. Naast de heftruck liep een man die gezellig met de bestuurder aan de praat was. Omdat ik niet tot aan het dorp achter dit wagentje wilde blijven hangen besloot ik het via de groenstrook rechts in te halen.

Op het moment dat ik weer op het fietspad fietste gebeurde het: ik hoorde opeens een soort gebrul van mannen, een enorm gekraak en uit het niets zag ik een enorme boomstam op mij afkomen. Ik probeerde in die fractie van een seconde nog weg te komen. Maar het volgende moment werd ik geraakt door de dikke knoesten die vlak bij de stam zaten. De boom was verder ontdaan van alle zijtakken.

De klap was oorverdovend en intens. Ik dacht dat mijn hoofd uit elkaar barstte van de pijn. Mijn hond begon keihard te gillen en te piepen van de pijn. Ik schrok enorm en dacht in paniek: 'Hij gaat dood!!! Mijn hond gaat dood!!!' Ik besepte dat hij ook flink geraakt moest zijn. Ik ben niet buiten bewustzijn geraakt, maar viel keihard op het gras, helemaal in shock en totaal van de kaart. Ik besepte niet dat ik een enorm gat in mijn hoofd had wat mij onder het bloed deed komen. Ik was alleen maar bezig dat mijn hond zo snel mogelijk naar de dierenarts moest.

De mevrouw die voor mij liep te wandelen heeft het ongeluk zien gebeuren. Ze keek om toen ze het lawaai en het gekraak hoorde. Zij ontfermde zich over mijn hond. De mannen van het heftruck wagentje belden 112. Ik besepte toen pas dat zij bij de zagers hoorden die op het erf bezig waren met die boom, doordat deze wandelaar de mannen uit begon te foeteren en laaiend overstuur was hoe zij die boom zonder enige waarschuwing of wegversperring op het fietspad om hadden laten vallen. De boom is later geschat op zo'n 300 kilogram...en hij was zo groot dat hij met zijn top bijna op de autoweg viel.

Terwijl de man 112 belde hoorde ik hem tegen de alarmcentrale zeggen: 'Dat er een tak van een boom op een mevrouw was gevallen.' Ik werd furieus en onderbrak hem en schreeuwde dat het gewicht van een hele boom op mij was gevallen. Verkeerde informatie geven terwijl ik inmiddels wel enigszins besepte dat ik ernstig gewond kon zijn... Het maakt mij nog boos! Gelukkig had ik een getuige. Zij kon mijn verhaal bevestigen. Ik werd met loeiende sirene naar het ziekenhuis vervoerd, terwijl ondertussen de verkeersrecherche ter plaatse kwam.

Ik besef dat ik door het oog van een naald gekropen ben. Had ik mijn hoofd net even anders gehouden dan was ik vol onder het midden van de stam gekomen en was ik op slag dood geweest. Het is een groot wonder dat ik en ook mijn hond nog leven. De dierenarts begreep er niets van. Ook heb ik geen dwarslaesie. Weer een wonder. En oh wat ben ik daar dankbaar voor! Ik leef en ik beweeg!! Wat ik wel had? Een groot gat in mijn hoofd, overal kneuzingen en een zeer zware hersenschudding. Ik mocht diezelfde avond terug naar huis nadat gebleken was dat er geen inwendige bloedingen waren.

De reactie van de groep zagers? Een bos bloemen met een nietszeggend kaartje met de woorden: 'Sterkte ermee.' Later in die week een telefoontje waarin de opmerking 'dat het allemaal wel meeviel' tegen mijn man werd geuit. Dat heeft de toon van het verdere verloop van het letselschade proces wel gezet.

Het is nu bijna een jaar geleden. Ik ben nog steeds ziek thuis. Mijn werk kan ik tot op heden niet doen. Ik heb PTSS-klachten en ben druk bezig hetgeen mij is overkomen te verwerken. Ook ben ik inmiddels gediagnosticeerd met het Post Commotioneel Syndroom, een hersenaandoening die op kan treden als gevolg van een hersenschudding. Ik heb flink hersenletsel opgelopen. Ik heb een lange lijst van klachten en beperkingen. Mijn leven lijkt in niets meer op het leven dat ik leidde. Ik ben druk bezig met revalideren. Maar begin binnenkort met een nieuwe hoopgevende behandeling, omdat mijn gezondheid alleen maar slechter wordt, ondanks al mijn inspanningen. Genezing kun je niet afdwingen. Er is geen enkele zekerheid in hoeverre deze nieuwe therapie daadwerkelijk gaat helpen, al ben ik hoopvol gestemd. Hoe ziet mijn toekomst eruit? Wat is de blijvende schade? Alles is onzeker. Het hersenletsel beïnvloedt alle aspecten van mijn leven. Mijn zelfredzaamheid ben ik kwijt. Mijn sociale leven functioneert op een zeer laag pitje. Mijn energie is enorm laag. Prikkels kan ik slecht verdragen. Ik zie dubbel. Zomaar even een paar kenmerken.

De rechter heeft inmiddels per post uitspraak gedaan. Alleen de man die de zaag hanteerde heeft een boete gekregen van € 200.- De groep bevriende zagers en de eigenaar van de boerderij zijn volledig buiten schot gebleven. De boete hebben ze vast gedeeld. Geen centje pijn.

Ingrid

### **Verontwaardigd en boos: achter het stuur kijk je NIET op je telefoon!!**

Doordat een automobiliste achter het stuur op haar telefoon keek, bracht ze het leven van mij en van mijn zoon in gevaar! Bovendien zit ik met de gevolgen van haar onverantwoordelijke gedrag!

Voor het ongeluk, op 12 juni 2020, was ik een gezonde jonge vrouw van toen 44 jaar en alleenstaande moeder van 2 zoons (toen 15 en 17 jaar).

Ik ben verzorgende 3IG (verzorgende individuele gezondheidszorg) en werk in een kleinschalig wonen-project met voor de helft dementerenden en voor de andere helft lichamelijk beperkte bewoners.

Op die bewuste 12 juni reed ik op de snelweg en mijn jongste zoon zat op de achterbank. Op een gegeven moment was er een snelheidsbeperking van 100 naar 50 kilometer per uur, omdat er op de weg wat aan de hand was. De achteropkomende auto heeft deze aanwijzing niet gezien doordat de chauffeuse meer aandacht voor haar telefoon had dan voor de weg! Ik reed netjes 50 kilometer per uur en zij klapte met een snelheid van 100 kilometer per uur achterop. Omdat ik de auto voor mij niet meer kon ontwijken, raakte ook deze beschadigd.

Door de klap had mijn zoon glasscherven van het gebroken achterraam in zijn lichaam en hij liep een hersenschudding op. Hij heeft nu geen klachten meer.

Zelf heb ik een chronische whiplash aan de aanrijding overgehouden en daardoor iedere dag pijn. Ik krijg nog altijd fysiotherapie en die behandeling helpt, maar helaas is het aantal behandelingen dat vergoed wordt door de verzekering beperkt. Zwemmen helpt ook goed en dit is een poosje vergoed door de tegenpartij. Maar de tegenpartij geeft nu aan dat zwemmen als therapie onzin is en betaalt dus niet meer.

De vrouw, die de aanrijding veroorzaakte reageerde direct na de aanrijding met de opmerking "ik ben fout geweest, ik kom uit "hogere kringen", mijn man is advocaat en we lossen dit wel op". Ze woont zo'n 10 kilometer bij ons vandaan en ik ben nog altijd bang om haar tegen te komen. Godzijdank is dit nog nooit gebeurd!

Deze vrouw wilde graag een gesprek met mij en mijn zoon. Ik had hier geen behoefte aan, omdat ik bang was in mijn boosheid dingen te zeggen waar ik achteraf spijt van zou hebben. Mijn zoon had haar in de ogen gekeken vlak voor de aanrijding en stond wel open voor een gesprek.

Het gesprek viel tegen; mijn zoon vond de vrouw onsympathiek. Hij was ook blij dat ik niet met haar in gesprek was gegaan.

De politieagent, die ter plaatse is geweest, heeft nog een paar keer contact met mij opgenomen. Ik heb dit als positief ervaren.

Ik heb een rechtsbijstandverzekering en zij hebben mij een belangenbehartiger toegewezen. Ik heb een paar keer een voorschot gehad, maar verder heb ik het gevoel "niets" te weten. Bovendien wilde de verzekeraar van de tegenpartij de zaak afsluiten. Er werd mij een veel te laag eindbod geboden, waar ik uiteraard niet mee akkoord kon gaan.

Dat is dan ook de reden geweest om contact te zoeken met de Vereniging Verkeersslachtoffers. Na het eerste (telefonische) gesprek voelde ik me een stuk wijzer en dat gaf ook weer wat vertrouwen.

Na het gesprek moest ik het nodige "huiswerk" doen:

- ik heb geen inzage gehad in het Proces-Verbaal. Mijn belangenbehartiger kan dit opvragen.
- ik heb nooit een brief gezien, waarin de tegenpartij aansprakelijk wordt gesteld voor de aanrijding.
- ik heb niets gehoord over een mogelijke rechtszaak tegen de veroorzaker en weet niet of zij straf heeft gehad. Als het (nog) mogelijk is, zou ik graag gebruik maken van mijn spreekrecht.
- zo'n jaar geleden is er een medisch adviseur betrokken geweest bij mijn zaak. De tegenpartij wil dit nu nog een keer, omdat ik "dwars" lig.
- Ik werk weer mijn normale aantal uren van voor de aanrijding (24 uur/week). Ik werk nu alleen in de nachtdienst, omdat ik dit vol kan houden. Voor hoelang is de vraag. Liever zou ik afwisselend dag-,avond- en nachtdiensten werken net als voor de aanrijding.

Ik heb al deze vragen aan mijn belangenbehartiger laten weten, die teleurstellend reageerde. Het opvragen van het Proces-Verbaal was niet nodig.

En ik werk toch weer mijn normale aantal uren? Dat de gevolgen van de aanrijding betekenen dat ik geen dag- en avonddiensten meer kan doen, doet niet ter zake. De belangenbehartiger kijkt niet verder dan het nu, de toekomst lijkt niet belangrijk te zijn.

Wordt vervolgd!

M.

## Slachtoffer van een verkeersongeluk en veel narigheid in de nasleep

Op 17 juli 2020 ben ik samen met mijn man Rob en ons zoontje van 3 jaar slachtoffer geworden van een ernstig verkeersongeluk. Ik was op dat moment 15 weken zwanger. Ik ben al jaren bekend met spierdystrofie. Dertig jaar geleden heb ik een operatie aan mijn enkel gehad. In 2019 heb ik een WIA-uitkering toegekend gekregen.

Rob bestuurde de auto, ik zat naast hem en ons zoontje zat achter me. We reden met een snelheid van zo'n 80 kilometer per uur, toen er plotseling een auto de weg overstak. Een aanrijding was het gevolg, waarbij onze auto is gespind. Ik ben daar een stukje "kwijt".

De veroorzaker was een jongeman van 18 jaar, die pas een paar weken zijn rijbewijs had en verklaarde onze auto niet te hebben gezien. Hij is wel aansprakelijk gesteld voor het veroorzaken van de aanrijding. Hij heeft een boete gehad van € 500,-, die door zijn vader is betaald.

Bij de aanrijding heeft het dashboard zich in mijn knieën geboord. Ik ben naar het ziekenhuis gebracht, waar men vanwege mijn zwangerschap maar beperkt onderzoek heeft gedaan.

Mijn zwangerschap is verder moeizaam verlopen. Na 30 weken zwangerschap ben ik opgenomen in het ziekenhuis met een veel te hoge bloeddruk ten gevolge van de zwangerschap (zwangerschapsvergiftiging). Na 35 weken zwangerschap is onze dochter met een spoedkeizersnede geboren, nodig omdat het leven van moeder en baby gevaar liep. Onze dochter is prematuur (te vroeg) en dysmatuur (een te laag geboortegewicht voor de duur van de zwangerschap) geboren.

Of de complicaties in deze zwangerschap te maken hebben gehad met de stress ten gevolge van het auto-ongeluk is niet te bewijzen, maar invloed hiervan is ook niet uit te sluiten.

Na de bevalling had ik nog altijd last van mijn knie. Ik ben onderzocht door een orthopeed, die oordeelde dat er geen afwijkingen waren. Ik bleef klachten houden en ben uiteindelijk voor een second opinion bij een andere orthopeed geweest. Deze constateerde dat er een stuk kraakbeen in mijn linkerknie verdwenen was. Tot op de dag van vandaag heb ik last van deze knie en draag ik een brace.

Nog altijd heb ik last van hoofdpijn en duizelingen. Ik ben gediagnostiseerd met PTTS als gevolg van de aanrijding. Ik ben daarvoor behandeld door een psycholoog, onder andere met EMDR (Eye Movement Desensitization and Reprocessing, zie de nadere toelichting onder dit verhaal). Deze behandeling is gestopt, omdat de klachten te complex zouden zijn. Ik voel me daardoor in de steek gelaten en heb het gevoel het zelf uit te moeten zoeken.

Ik heb zelf een letselschadeadvocaat benaderd, die nu mijn belangen behartigt. Hij stuurt zijn rekeningen naar de verzekering van de tegenpartij, die deze ook keurig betaalt. Maar ik heb het gevoel dat hij onvoldoende voor mijn belangen opkomt. Tot nu toe heb ik één keer een voorschot gekregen.

Ten tijde van de aanrijding was ik bezig met een opleiding tot transportplanner om in de toekomst weer (deels) voor mijn eigen inkomen te kunnen zorgen en de WIA-uitkering niet meer nodig te hebben. Door concentratieproblemen ten gevolge van de aanrijding was ik niet in staat deze opleiding te voltooien. De resterende kosten van deze opleiding moest ik wel betalen en ik heb gevraagd of de tegenpartij deze kosten voor zijn rekening wilde nemen. De tegenpartij wilde dit niet met als argument dat het nooit zeker is of je een opleiding met goed gevolg afsluit.

Bij de aanrijding sneuvelden een bril, een telefoon, een laptop en de iPad van onze zoon. Deze zijn allemaal vervangen en een kopieën van de rekeningen liggen al heel lang bij de verzekering van de tegenpartij. Toch kregen we na een jaar de vraag of we nog foto's van de kapotte spullen op wilden sturen. Dat was niet meer mogelijk, omdat de spullen weggegooid waren.

Rob heeft zelf contact gehad met de verzekeraar van de tegenpartij, omdat acties naar ons idee te lang duurden. Wij worden wel teruggebeld, maar onze letselschadeadvocaat niet.

Mijn huisarts heeft verklaard dat ik nog nooit knieklachten heb gehad, maar de medisch adviseur van de tegenpartij ontkent dat de knieklachten door de aanrijding veroorzaakt kunnen zijn. Bovendien beweert hij dat mijn spierdystrofie toch vroeg of laat knieklachten zal leiden!!

De medisch adviseur wil ook de informatie van de enkeloperatie van 30(!) jaar geleden. Navraag bij het ziekenhuis leerde dat medische informatie 20 jaar bewaard wordt en daarna vernietigd. De informatie is dus niet meer verkrijgbaar. Ik krijg het gevoel dat het mij aangerekend wordt dat deze informatie niet meer beschikbaar is.

Bovendien neemt deze medisch adviseur geen genoegen met de informatie van het UWV, die bedoeld is om na toestemming van de betrokken persoon, te delen met derden. Hij eist nu de volledige medische informatie, die het UWV normaal gesproken nooit deelt met derden. Of deze informatie gegeven gaat worden zal de tijd leren.

In juli 2021 is "alles" gestopt inclusief de 9 uur huishoudelijke hulp per week, die ik sinds de aanrijding kreeg. Reden: het heeft lang genoeg geduurd! Ik zou voor huishoudelijke hulp een beroep moeten doen op de WMO. Via de WMO kom ik niet voor hulp in aanmerking, omdat de gemeente vindt dat Rob (hij is internationaal chauffeur en door de week nooit thuis) best in zijn schaarse vrije tijd een deel van het huishouden kan doen! Voor de aanrijding was hij met regelmaat 2 weken van huis, nu hooguit 5 of 6 dagen. Hij is meestal de ene week 1 weekenddag thuis en de andere week 2 dagen. Na een aantal weken "touw trekken" lijkt het erop dat er voor 3 uur huishoudelijke hulp per week mag komen.

Rob had ten gevolge van de aanrijding een zwelling tussen zijn bekken en zijn ruggenwervels. Hij heeft ook psychische klachten. Hij werkt weer fulltime, maar volhouden wordt steeds moeilijker. Wat hierbij een grote rol speelt zijn zijn zorgen om mij. Onze zoon van nu 4 is nog altijd bang dat Papa zijn auto (weer) kapotrijdt. De psycholoog is van mening dat deze angst geen gevolg kan zijn van de aanrijding, omdat hij toen nog te jong was om daar herinneringen aan te hebben. De waarheid lijkt anders te zijn.

Bood men ons eerst een in onze ogen te laag eindbedrag, later werd dit toch nog wat verhoogd. Doordat Rob aan het einde van de zomer van 2021 getroffen is door een TIA (mogelijke oorzaak: heel veel stress) hebben we besloten dit bod te accepteren om rust te creëren en ons op ons beider gezondheid te richten.

Aukje

#### **Nadere toelichting:**

Eye movement and sensitization and reprocessing (afgekort EMDR) is een therapeutische behandelmethode die met name toegepast wordt bij mensen met een posttraumatische stressstoornis (PTSS). Deze therapie sinds eind jaren 80.

Een essentieel element is het belasten van het werkgeheugen, terwijl teruggedacht wordt aan een traumatische ervaring. Deze werkgeheugenbelasting wordt onder andere bereikt door oogbewegingen (de therapeut gaat met zijn of haar vingers zo'n 25 cm voor het gezicht van de cliënt heen en weer). Soms worden ook links-rechtsgeluiden via een koptelefoon toegepast of links-rechtsaanrakingen op de knieën ('tappen'). EMDR wordt vaak toegepast om de vastgelopen verwerking van traumatische ervaringen weer op gang te helpen.



---

## Colofon

Zwartboek Appendix 2021

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.