

APPENDIX 2023

ZWARTBOEK

WAAR VERKEERSSLACHTOFFERS NA HET ONGEVAL MEE GECONFRONTEERD WORDEN

APPENDIX 2023

ZWARTBOEK

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

Prof. Dr. Albert Einstein

Voorwoord

Zwartboek

Voor u ligt de Appendix 2023 van het Zwartboek van de (VVS) Vereniging Verkeersslachtoffers. Op 8 december 2015 hebben wij het Zwartboek aangeboden aan de Tweede Kamer der Staten Generaal. Teneinde de situatie van verkeersslachtoffers, als ook de verkeersonveiligheid onder de aandacht te brengen. Door jaarlijks een Appendix uit te brengen willen wij dit document "levend" houden en zo het 'argument' ontkrachten dat de situatie nu veel beter zou zijn dan destijds. Tot onze diepe teleurstelling ontvangen wij dagelijks berichten over enerzijds wangedrag op de Nederlandse wegen en anderzijds de ernstige gevolgen voor slachtoffers in het verkeer. De samenleving heeft er recht op beter beschermd te worden na het plegen van wangedrag op de weg, door weggebruikers die de Wegenverkeerswet (WvW) niet naleven.

Ook de politiek is aan zet na bekendmaking van de CBS cijfers. Effectieve maatregelen zijn noodzakelijk, maar ook een harder optreden bij het niet naleven van de wegen verkeerswet. De gevolgen van de verkeersonveiligheid nemen verontrustende vormen aan, in tegenstelling tot alle 'beloften' vanuit de politiek, dit te verminderen.

Ook het SWOV rapport laat zien, dat de 'nul verkeersdoden' in 2050 niet gehaald gaan worden, er zal zelfs een toename zijn van het aantal zwaargewonde slachtoffers en amper een daling van het aantal dodelijke slachtoffers. Dit laat opnieuw zien dat de belofte gelijk loopt aan de eerder en niet waargemaakte 'beloften' voor 2020.

Daarom zijn wij genoodzaakt ook dit jaar een Appendix uit te brengen in de hoop dat dit een bijdrage kan leveren aan de maatschappelijke discussie om de positie van verkeersslachtoffers te verbeteren en de verkeersonveiligheid effectief aan te pakken. Want wij blijven van mening dat de veiligheid op de weg en de afwikkeling na ongevallen volstrekt onacceptabel zijn en de kosten inmiddels oplopen tot 27 miljard per jaar (berekening SWOV). Wij nodigen een ieder uit om het VVS 'Zwartboek' en de jaarlijkse Appendices bij anderen onder de aandacht te brengen en in te zetten voor het beleid naar meer veiligheid op onze Nederlandse wegen.

Namens de Vereniging Verkeersslachtoffers

Nelly Vollebregt-Vijverberg
Voorzitter Vereniging Verkeersslachtoffers
april 2024

Inhoudsopgave

Zwartboek Appendix 2023

05	Voorwoord
09	Samenvatting en conclusies
17	Samenleving
25	Wetgeving
29	Strafrecht
33	Civielrecht
35	Politie en andere Hulpdiensten
39	Technologie
45	Veiligheidsmaatregelen
49	Verzekeringen
51	Verkeersveiligheid en Klimaat
53	EU-beleid
59	Aanhangsel 1
61	Persoonlijk verhalen
76	Colofon



Ieder sterretje vertegenwoordigt een verkeersdode;
in 2022 745, in 2023 684.

Samenvatting en conclusies

Er is nog heel veel te verbeteren, maar er zit maar geen schot in...

De samenleving is nog steeds niet doordrongen van de omvang en de gevolgen van de verkeers-onveiligheid. Ook ziet zij verkeersslachtoffers en hun naasten nog steeds niet staan. Beide worden in de hand gewerkt door de geringe aandacht in de media, zeker wat betreft de gevolgen van aanrijdingen voor de slachtoffers, zoals het zo goed als ontbreken van aandacht voor de Jaarlijkse Herdenking. Ook het navenant ontbreken van strafopleggingen voor verkeershuffers ondergraaft de preventieve werking van het strafrecht. Waardoor veel mensen denken dat de wegenverkeerswet de enige wet is, die niet gevolgd hoeft te worden en het verkeer steeds verder verloedert. Een meerderheid (2/3) van de inwoners van Amsterdam ervaart het verkeer inmiddels als onveilig door wangedrag op de weg (en de stoep).

Wel wordt de roep om strenger te straffen bij verkeersmisdrijven sterker, maar dan is de elende al aangericht. Veel slachtoffers en nabestaanden ervaren de opgelegde straffen dan ook nog steeds als een schoffering. Verkeersmisdrijven zouden als levensdelicten moeten worden beschouwd, want de verkeerswetgeving is er voor ons aller leven, welzijn en veiligheid.

De pakkans voor overtredingen is nog steeds veel te laag en de opgelegde sancties 'bijten' veruit onvoldoende om tot gedragsverbetering te leiden. Daarom is de invoering van een recidiveregeling op zo kort mogelijke termijn noodzakelijk. Ook dient de Politie veel meer armslag te krijgen voor handhaving omdat deze nu zo ver is uitgekleed dat de pakkans als verwaarloosbaar wordt beschouwd. Het resultaat van dit alles is dat de verkeersonveiligheid verder toeneemt; de overheid erbij staat en kijkt de andere kant uit, ondanks dat drie achter-eenvolgende ministers, verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid, beloofden dit als een 'speerpunt' aan te pakken.

De politiek laat slachtoffers nog steeds in de kou staan. Er is geen zicht op wijziging van de wetgeving die slachtoffers veel te gemakkelijk 'dubbel slachtoffer' maakt. Soms wekt de houding van de overheid zelfs de indruk van tegenwerking: zo is de 'Gedragscode Letselschade', ondanks een motie die invoering eist, nog steeds niet ingevoerd, er wordt gesproken over 2024 (maar eerst zien, dan geloven), maar het waarom wordt er niet bij gezegd. Ook is er geen sprake van sancties als deze niet wordt gevolgd, waardoor het twijfelachtig blijft of dit iets gaat uithalen. Ook blijft alle bewijslast bij het slachtoffer liggen en mag de tegenpartij ongelimiteerd onzin uitkramen en nieuwe 'lezingen' van de aanrijding verzinnen zonder enige sanctie. De 'gelijkheid van partijen' blijft zo een gotspé.

Teveel van de gevolgen en de kosten van de verkeersonveiligheid worden afgewenteld op slachtoffers en samenleving. Veel meer zou dienen te worden betaald door veroorzakers als er sprake is van wangedrag of zelfs verkeersmisdrijven. De mogelijkheid om de verzekering als 'schaamlap' te gebruiken dient sterk beperkt te worden omdat een groot gedeelte van de kosten vermijdbaar en dus onnodig zijn. Wij pleiten derhalve van een *regresplicht* voor verzekeraars, evenals het verhalen van de kosten van politie en brandweer voor hun assistentie bij aanrijdingen. Een soort variant van de 'pluk-ze' wetgeving. Ook zouden handelwijze, die bij

de wet verboden zijn, zoals rijden 'onder invloed' niet verzekeraar mogen zijn. Bovenstaande aanpassingen zouden een sterke preventieve werking hebben.

Omdat de waarheidsvinding cruciaal is voor de strafrechtelijke, maar ook voor de civiel-rechtelijke afwikkeling van aanrijdingen dient altijd de 'Event Data Recorder' te worden uitgelezen. De huidige praktijk dat dit alleen bij 'ernstige' aanrijdingen gebeurt is veel te subjectief en dat toestemming van de betrokkene dient te worden verkregen is onbegrijpelijk. Lieden die wat te verbergen hebben, zullen uiteraard medewerking weigeren, iemand die niets te verwijten valt wil dat graag aantonen door de EDR uit te laten lezen. Dit is in feite dezelfde discussie als destijds over de DNA-test: een onschuldige kan zo aantonen dat hij onschuldig is, een dader wil uiteraard niet meewerken. Zonder verplichting is de EDR tandeloos. Waarom wil de overheid zo graag dat de waarheidsvinding onmogelijk wordt gemaakt? Dit ook weer ten nadele van het slachtoffer.

De wildgroei van voertuigcategorieën blijft maar doorgaan, wat de verkeersonveiligheid verder verhoogt. Is er eindelijk een helmplicht voor snorfietsers, mogen 'elektrische steps' en 'fat bikes' het fietspad weer verder onveilig maken. En wie is er zo naïef om te denken dat de 'elektrische steps' keurig op het fietspad zullen rijden? Of het gevoel van onveiligheid op de stoep verder zullen ondermijnen? Ook dit beleid laat zien dat verkeersonveiligheid voor de overheid onbelangrijk is, de kreet *'ieder slachtoffer is er één teveel'* is er alleen voor de Bühne, niet om er iets aan te doen. Want er is nog nooit een minister naar huis gestuurd omdat de belofte over de aantallen slachtoffers niet gehaald waren. Kortom, de doelen voor 2020 zijn niet gehaald, ook in de tussentijd is het beleid niet aangepast en het vooruitschuiven van de doelen voor 2020 naar 2030 is natuurlijk sowieso een zwakgebod, maar zullen ook dan niet gehaald gaan worden zonder een drastisch ander beleid, dat dan wel snel moet worden ingevoerd. Maar hiervoor is geen enkele actie te bespeuren.

Het is ons al jaren een doorn in het oog dat 'doorrijden na een aanrijding' niet bestraft wordt als de bestuurder zich binnen 12 of 24 uur meldt. Het is een ideale manier om te verdonkeremanen dat hij op het moment van de aanrijding 'onder invloed' was. De termijn dient sterk ingekort te worden (tot drie uur) en een bloedproef moet dan verplicht zijn. Dan is terug te rekenen hoeveel alcohol in het bloed zat op het moment van de aanrijding. Overschrijding van deze termijn en/of weigering om mee te werken aan een bloedproef betekent dat de bestuurder 'onder invloed' was, cq. hij zelf mag aantonen NIET onder invloed geweest te zijn. Want de huidige praktijk is ook weer erg nadelig voor slachtoffers.

Het is overduidelijk dat de huidige sancties onvoldoende 'bijten' om een gedragsverandering van de overtreder te bewerkstelligen. Het invoeren van een recidiveregeling is derhalve bittere noodzaak. Dit kan bijv. middels een 'Boete VermenigvuldingsFactor' (BVF), waarmee een nieuwe boete wordt vermenigvuldigd als deze binnen een bepaalde proeftijd wordt opgelegd. Dat gaat cumulatief, bijv. 2, 4, 8, 16, 32, 64, etc. Dan worden de bedragen op een gegeven moment voor iedereen wel een reden om het gedrag aan te passen. Tenslotte is een auto een moordwapen en dient de wetgever het ook als zodanig te behandelen. Dat de 'wet Mulder' dit in de weg zou staan is onzin. Dit kan worden ondervangen door de reguliere bestuurder

verantwoordelijk te maken voor wat er met het voertuig wordt gedaan. Dit kan ook voor vuurwapens (ook dodelijk!), dus waarom niet voor andere moordwapens? Het 'argument' dat dit de uitvoering zou bemoeilijken is weer een typisch voorbeeld van de onwil van de overheid om de verkeersonveiligheid te verminderen.

Het innemen van het rijbewijs is tamelijk nutteloos: zo'n 90% blijft 'gewoon' doorrijden, want als je betrapt wordt (kans is minimaal) word je met een bekeuring weggestuurd. Omdat er lieden zijn die de nodige keren op 'rijden zonder rijbewijs' zijn betrapt, is het duidelijk dat deze sanctie evenmin 'bijt'. De enige echte oplossing is een rijbewijslot, in de tussentijd zou een onvoorwaardelijke gevangenisstraf wellicht een betere preventieve werking opleveren. Ook dienen de regels voor het innemen van het rijbewijs aangescherpt te worden. Zo is het onbegrijpelijk dat 48 km/h (na correctie!) te hard rijden in een 30 km/h zone NIET tot inname van het rijbewijs leidt omdat dit (net) geen 50 km/h te hard is. Maar dat het levensgevaarlijk is, is zo klaar als een klontje. Inname zou veel meer gerelateerd moeten zijn aan de lokale situatie en aan de 'bekeuringsgeschiedenis'.

Om meer en betere cijfers over aanrijdingen, veroorzaakt door 'rijden onder invloed', te krijgen dienen ook dodelijke slachtoffers hierop getest te worden. Bij eenzijdige 'ongevallen' hoeft de uitslag niet aan de nabestaanden te worden medegedeeld, maar bij aanrijdingen waarbij slachtoffers gevallen zijn, is het sterk in het nadeel van slachtoffers als dit in het ongewisse blijft. Het vermoeden bestaat dat de cijfers sterk zullen oplopen als in alle gevallen een bloedproef wordt gedaan, nodig om het beleid er op aan te passen.

De EU loopt nog steeds aan de leiband van de automobielenindustrie waar het aankomt op verkeersonveiligheid en uitstoot. Vooral de invloed via de Duitse overheid is onmiskenbaar en wordt gekenmerkt door het frustreren van maatregelen om het verkeer minder onveilig te maken (denk aan het gejakker op de Autobahnen) en om de uitstoot te verminderen. De invloed van Duitsland is zo groot omdat ieder voertuigtype, dat is toegelaten in één van de EU-landen, ook toegelaten dient te worden in alle andere EU-landen. Uiteraard neemt Duitsland de eigen automobielenindustrie in bescherming, keurt hun voertuigen goed en bereikt daarmee dat andere EU-landen ze toe moeten laten. De nodige hiervan kunnen waanzinnig hard rijden (tot meer dan 300 km/h) en geven een onnodige hoge uitstoot. Daarbij zij opgemerkt dat 'elektrische voertuigen' allesbehalve uitstootvrij zijn, integendeel, als je het 'cradle to grave' bekijkt. De bewering van Duitsland dat hun wegen tot de veiligste in de EU behoren wordt gelogenstraft door de kille cijfers, maar zelfs met de 'Groenen' in de huidige regering is een snelheidsbeperking op de Autobahnen taboe. De kosten van de verkeersonveiligheid in de EU bedragen honderden MILJARDEN Euro's PER JAAR en zijn vele malen hoger dan de winsten van de automobielenindustrie. Deze kosten worden echter door de slachtoffers en de samenlevingen gedragen, ook het menselijk leed dat ermee gemoeid is. Maar dat laat de automobielenindustrie koud. Het wordt hoog tijd voor een productaansprakelijkheidsproces tegen de automobielenindustrie. Daarbij kan ook genoemd worden dat de uitstoot (direct, indirect, fijnstof) van het wegverkeer hieraan een significante bijdrage levert en derhalve flink af zal moeten nemen als de EU haar ambitieuze doelstellingen voor 2030 wil halen. Dus minder gewicht, minder motorvermogen en lagere maximumsnelheden.

Er zijn nog steeds grote verschillen in de ongevallencijfers tussen de verschillende landen in de EU. Veel landen werken aan verbetering, een aantal niet. Nederland valt in de laatste categorie en dat blijkt duidelijk uit de daling van Nederland in de lijst van landen betreffende de verkeersveiligheid. Lang behoorde Nederland tot de beter presterende landen, maar daar is danig de klad in gekomen. Ook hier blijkt de onwil van de overheid om continu aan de vermindering van de verkeersonveiligheid te willen werken aan ten grondslag te liggen.

De uitstoot van het wegverkeer wordt mede bepaald door het voertuigontwerp (zie boven), maar ook de rijstijl van de bestuurder. De uitstoot neemt exponentieel toe met de rijsnelheid, dus het terugbrengen van de snelheid heeft grote milieuvoordelen. Weinigen realiseren zich dat de 'tijdwinst' door harder rijden voor een belangrijk deel teniet wordt gedaan door frequenter tanken / opladen omdat het energieverbruik per km fors hoger wordt en daarmee de actieradius kleiner. Maar lagere snelheden leiden ook tot een significante vermindering van de kans op aanrijdingen en de ernst van de gevolgen ervan.

De afwikkeling van letselschadezaken duurt nog steeds te lang, maar de wetgever weigert de positie van slachtoffers te verbeteren, het lijkt er zelfs op dat er bewust getraineed wordt met het invoeren van de 'Gedragscode Letselschade'. Evenmin wil de wetgever sancties stellen op het niet nakomen ervan. Het gevolg is dat slachtoffers gemakkelijk 'dubbel slachtoffer' worden van de staande praktijken van verzekeringen, die overduidelijk aantonen dat het uitgangspunt 'gelijkheid van partijen' een gotspé is.

De ervaringen met de recent ingestelde 'Letselschadekamer' zijn nog spaarzaam, maar hebben wel een paar positieve ervaringen opgeleverd. Het betreft meestal 'niet objectiveerbaar' letsel. Maar door de grote kans op belangenverstremgeling door de procedure voor de keuze van de medische adviseur, blijft het een tijdrovende zaak, waar vraagtekens bij geplaatst kunnen worden. Er dient een scheiding te komen tussen de medische adviseur(s) en de verzekeraar. Wellicht kan er dan met een enkele medisch adviseur gewerkt worden.

Verzekeraars zouden meer aan het bevorderen van de verkeersveiligheid moeten bijdragen. Dit kan o.a. door het regresrecht toe te passen als er sprake is van wangedrag op de weg, daar gaat een preventieve werking van uit. Een *regresplicht* zou nog beter zijn. Het wordt hoog tijd dat verzekeraars het slachtoffer centraal stellen en niet als kostenpost benaderen. De kostenpost zijn de veroorzakers van aanrijdingen! Ook zou het afwentelen van de kosten op de samenleving middels de volksverzekeringen aan banden gelegd dienen te worden. Uitgangspunt dient te zijn dat 'de vervuiler betaalt'. Dit zou ook moeten gelden t.a.v. bijv. pensioenfondsen, de kosten voor de initiële hulpverlening (politie, brandweer, ambulance) en ziektekostenverzekeraars.

De politie en de andere hulpdiensten verdienen veel dank voor hun aanhoudende inspanningen om slachtoffers bij te staan, zij verdienen daarvoor veel respect. Dat zij nogal eens agressief benaderd worden is niet alleen volkomen onbegrijpelijk, het is ronduit verwerpelijk.

De hulpdiensten krijgen (te) weinig middelen om hun taken goed uit te voeren, zoals o.a. de handhaving van de verkeersregels. Ook de vastlegging van een aanrijding in een Proces Verbaal is in het gedrang gekomen. Maar voor een slachtoffer is een goed PV *essentieel* voor een strafrechtelijke vervolging van de veroorzaker en voor het krijgen van schadevergoeding. De personele ontwikkeling van de politie (pensionering, werving, opleiding) is zorgwekkend waardoor de afwikkeling nog verder in het gedrang komt. Uitbreiding van de personele sterkte is derhalve noodzakelijk, maar een deel van de handhavingstaak kan door technologie worden overgenomen ('harde' snelheidsbegrenzers, alcoholsloten, rijbewijsloten) en de vastlegging kan sterk worden verbeterd, versneld en objectiever door het uitlezen van de 'Event Data Recorder'.

Voor gewonde slachtoffers is het eerste uur (het 'gouden uur') van groot belang: hoe sneller de medische behandeling begint, des te hoger de kans op herstel en/of het verminderen van blijvend letsel. Het oplopen van de aanrijdingen in vooral de 'buitengebieden' is derhalve zorgelijk en de korte-termijn 'kostenbesparing' zou wel eens zeer schamel kunnen zijn in verhouding tot de lange-termijn kosten van langere herstelperiodes en lagere arbeidsdeelname door blijvend letsel.

Het strafrecht dient het sluitstuk te zijn van de handhaving en er dient een preventieve werking van uit te gaan. Gezien de zeer hoge recidive voor verkeersovertredingen blijkt dat niet als zodanig te werken, de opgelegde sancties 'bijten' dus veruit onvoldoende. Maar om de verkeersonveiligheid significant te verminderen, dient een grote daling van het aantal 'gevaarzettende' situaties te worden bewerkstelligd door de sancties voor verkeersovertredingen een preventieve werking te laten hebben. Daarenboven worden de 'straffen', die worden opgelegd voor het veroorzaken van aanrijdingen met slachtoffers, vaak als 'schoffering' ervaren, waardoor ook hier weinig preventieve werking van uitgaat. Er dient derhalve een recidivereregeling ingevoerd te worden, tot het invorderen van het rijbewijs aan toe, en dit dient meegewogen te worden bij de strafoplegging na aanrijdingen met slachtoffers. Tenslotte is een auto een moordwapen en de omgang daarmee dient dus ook op dezelfde manier beoordeeld te worden.

Door de slachtoffervrijdige wetgeving is gelijk hebben iets heel anders dan gelijk krijgen. Het slachtoffer krijgt alle bewijslast op het bordje, de veroorzaker mag net zoveel liegen, bedriegen en 'lezingen' aanpassen als hij wil, het slachtoffer kan dat maar beter uit het hoofd laten. Het civielrecht gaat uit van 'gelijkheid van partijen', maar in de huidige situatie is dat een gotspé. Daarnaast is het voeren van een civiele procedure voor een slachtoffer een martelgang van vele jaren, waarbij alle financiële risico's bij het slachtoffer liggen, de veroorzaker krijgt gratis juridische bijstand van zijn verzekering. Dit wordt nog verergerd door het gegeven dat technisch bewijs gewoonlijk niet als bewijs wordt geaccepteerd (men snapt het niet), het slachtoffer derhalve is aangewezen op getuigenverklaringen en het Proces Verbaal (zie hierboven). De toegang tot het recht is derhalve voor veel slachtoffers een illusie. Het gevolg is dat de helft van de kosten van de verkeersonveiligheid door de slachtoffers (!) moet worden gedragen. Te zot voor woorden en een schande voor een 'beschaafd' land.

Het verminderen van het aantal aanrijdingen is de beste remedie, maar helaas blijven nog teveel mogelijkheden onbenut. Daarom zijn 'passieve' veiligheidsmaatregelen, vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers, noodzakelijk en aanvullende vormen zouden verplicht dienen te worden gesteld. Zoals de helmplicht voor fietsers, zeker voor elektrische fietsen, en beter beschermende kleding voor brommer- en motorrijders. Gezien de aantallen slachtoffers met hersenletsel of aan ledematen is dat zeer verstandig. Want de kosten komen voor rekening van de slachtoffers en de samenleving. Dus heeft de samenleving hier ook wat over te zeggen.

Het is niet mogelijk om achter iedere boom een agent te zetten, maar technologie kan zeer behulpzaam zijn om de verkeersonveiligheid te verminderen doordat dit 24/7/365 actief is. Allereerst de 'Advanced Driver Verification Systems' (alcoholslot, rijbewijslot, 'harde' snelheidsbegrenzer, Event Data Recorder), die controleren of de bestuurder bevoegd en in staat is om het voertuig te besturen en zich aan de verkeersregels houdt. Dan de 'Advanced Driver Assistance Systems', die de bestuurder corrigeren als hij iets verkeerd doet. Zolang deze niet de besturing overnemen kunnen deze helpen, maar dragen het risico in zich dat de bestuurder denkt de controle hieraan te kunnen overdragen. Dat is een gevaarlijke ontwikkeling, die averechts werkt. Afleiding is een andere belangrijke grondoorzaak en smartphones zouden geblokkeerd dienen te worden bij snelheden boven bijv. 10 km/h. Het idee dat 'binnenkort' de 'zelfrijdende' auto dit allemaal overbodig maakt is een illusie, het wegverkeer is dermate complex dat dit niet op afzienbare termijn gerealiseerd gaat worden, dus is de invoering van bovengenoemde systemen absoluut noodzakelijk om de verkeersonveiligheid terug te dringen. Ook zijn de risico's van 'zelfrijdende' voertuigen nog niet goed in kaart gebracht, zo is het concept om e.e.a. middels het 5G netwerk te laten verlopen uitermate onverstandig gezien de kans op stroomuitval, hacken en andere storingen.

Conclusies

De wettelijke positie van verkeersslachtoffers in Nederland is nog steeds uitermate beïnvloed en de wetgever zal eindelijk eens moeten gaan werken aan de slachtoffervrijdige wetgeving. Hiertoe moet ook de straf- en civielrechtelijke afwikkeling op de schop en de 'Code letselschade-afwikkeling' verplicht worden gesteld (zoals een motie van de Tweede Kamer heeft bepaald). Ook dient de verhouding tussen slachtoffers en verzekeraars rechtgetrokken te worden, waarbij het slachtoffer centraal wordt gesteld. Verzekeringen zouden een *regresplicht* opgelegd dienen te krijgen om de kosten van de aanrijding te verhalen op de veroorzaker als er sprake is van wan- of zelfs misdadig gedrag op de weg. Ook zou het niet mogelijk moeten zijn om verzekerd te worden voor de kosten van aanrijdingen onder invloed van alcohol en/of drugs. Deze zijn niet voor niets verboden!

Het is voor slachtoffers van groot belang dat een aanrijding goed wordt vastgelegd in een Proces Verbaal. De Politie moet voldoende tijd en menskracht beschikbaar krijgen om dit zorgvuldig en gedetailleerd te doen. De politiek zal derhalve de politie meer middelen en mensen moeten verstrekken om dit, naast al hun overige taken, goed te kunnen doen.

Want zonder een gedegen PV is strafrechtelijke vervolging ondoenlijk en is het voor het slachtoffer uitermate lastig om schadevergoeding te krijgen.

De verkeersonveiligheid in Nederland neemt duidelijk toe. Hier liggen meerdere oorzaken aan ten grondslag, maar nog steeds is het niet respecteren van de verkeersregels oorzaak nr. 1. Dat hierin noemenswaardige verbetering te brengen zou zijn middels voorlichting en 'gedrags-beïnvloedende' campagnes is een illusie. Die worden al tientallen jaren gevoerd (denk aan 'Glaasje op, laat je rijden'), maar deze blijken juist de grootste overtreders niet te bereiken. Een noemenswaardige daling zal bereikt moeten worden door een combinatie van:

- Technologie (alcoholslot, rijbewijslot, 'harde' intelligente snelheidsbegrenzer, uitlezen EDR, blokkering smartphones etc.)
- Effectieve en intensieve handhaving
- Bijtende' sancties bij overtredingen met een recidive regeling
- Wangedrag op de weg beschouwen als levensdelicten met navenante straffen
- Infrastructuur richten op 'vergevingsgezinde' inrichting

Helaas bestaat er nog steeds een grote onwil van de overheid om de verkeersonveiligheid te verminderen. Onwil, waar wij geen enkel begrip op kunnen brengen, want we praten over MENSENLEVENS en WELZIJN, naast tientallen miljarden Euro's schade PER JAAR. Want het verminderen van de verkeersonveiligheid is geen kwestie van NIET KUNNEN, maar van NIET WILLEN!!!! Dit is ook duidelijk geworden door het ontbreken van enige actie toen de doelen voor de aantallen slachtoffers voor 2020 niet gehaald zouden gaan worden. Dus werd er het etiket '2030' opgeplakt, maar er is geen beleid om de ontwikkelingen te volgen en bij te sturen. De ontwikkelingen tot op heden zien er slecht uit.

Om de gevolgen van aanrijdingen voor 'onbeschermde' verkeersdeelnemers te beperken zal het nodig zijn om voor meer categorieën een helm verplicht te stellen en deze voor gemotoriseerde voertuigen uit te breiden naar lijf en ledematen.

De milieuvervuiling door het wegverkeer is significant en om deze te verminderen is een groot aantal maatregelen nodig. De eisen aan nieuwe voertuigen dienen flink aangescherpt te worden door maxima te stellen aan gewicht, motorvermogen, specifiek energieverbruik, etc. Deze waarden dienen door onafhankelijke instanties te worden bepaald en niet door de fabrikanten zelf. De 'echte' uitstoot van elektrische voertuigen dient te worden bepaald van 'cradle to grave', inclusief de uitstoot van (ultra-)fijnstof, want dat deze uitstootvrij zouden zijn is volslagen onzin.



Samenleving

De verkeersonveiligheid en de gevolgen ervan worden nog steeds niet serieus genomen

Waarom ziet de samenleving verkeersslachtoffers nog steeds niet staan, accepteert de 27 miljard Euro kosten per jaar en wil de politiek er niets aan doen?

De samenleving blijft blind en doof voor de ernst en de omvang van de verkeersonveiligheid. De laatste schattingen van de kosten ervan zijn opgelopen tot 27 000 000 000 Euro **per jaar!** Deze enorme verliespost zou sterk verminderd kunnen worden en het vrijkomende geld zou in deze tijden van recessie en oplopende begrotingstekorten beter aangewend kunnen worden voor nuttige doelen. Deze, grotendeels vermijdbare, kostenpost kan dan een mooie bijdrage leveren aan de Nederlandse economie, nog afgezien van de navenante reductie van het menselijk leed, dat er mee samenhangt. Wij begrijpen dan ook niet waarom dit niet grootschalig en effectief aangepakt wordt, want, zoals we al jaren achtereen betogen, het is geen kwestie van NIET KUNNEN, maar van NIET WILLEN! We zullen dit nader uitwerken in 'Politiek' en 'EU-beleid'. Maar naast het menselijke leed en de materiële kosten, moet ook de (on)nodige milieuvervuiling worden genoemd. Ook de kosten voor de import van energie (olie, gas) voor brandstoffen en stroomopwekking (voor elektrische voertuigen!) verslechteren onze handelsbalans op een wijze die we niet in de hand hebben, zoals de recente prijsontwikkelingen duidelijk hebben gemaakt.

De aandacht voor de Herdenking is minimaal en maatregelen om de verkeersonveiligheid te verminderen kunnen eerder afwijzing dan instemming begroeten. Terwijl de wegenverkeerswet er is voor ons aller leven, welzijn en veiligheid.

De samenleving ziet nog steeds verkeersslachtoffers, hun nabestaanden en de secundaire slachtoffers rond hen, niet staan. Dat blijkt uit de minieme aandacht voor de Jaarlijkse Herdenking (iedere derde zondag in november), de desinteresse (soms zelfs afwijzende reacties) op maatregelen om de verkeersonveiligheid te verminderen en voor verkeersonveilig gedrag waarbij de verkeersregels bewust (flink) worden overtreden. Klaarblijkelijk vindt een groot gedeelte van de bevolking dat wetten dienen te worden nageleefd, *behalve de wegenverkeerswet*. Het besef, dat verkeersregels er zijn **voor ons aller leven, welzijn en veiligheid**, is bij velen zo ongeveer verdwenen. Wij zullen dit nader uitwerken in het hoofdstuk 'Strafrecht'. Met als gevolg een stijgend aantal slachtoffers, stijgende schade en een afnemend gevoel van veiligheid op straat. In Amsterdam is inmiddels 2/3 van de bevolking de mening toegedaan dat het verkeer in de stad onveilig is. Maar ook vanwege een hogere milieubelasting door uitstoot, fijnstof en omgevingslawaai wordt de kwaliteit van de leefomgeving er niet beter op. Maar om de verkeersonveiligheid te verminderen is het absoluut noodzakelijk om het aantal gevaarlijke situaties op de weg flink te verminderen en daar deze veelal door wangedrag worden veroorzaakt zal de sanctionering hiervan veel effectiever ter hand dienen te worden genomen. Dit vereist een forse verhoging van de handhaving (en daarmee de pakkans), verder ondersteund door een recidiveregeling, waardoor de sancties steeds meer gaan 'bijten' naarmate het wangedrag vaker optreedt. Dit is verder uitgewerkt in het hoofdstuk 'Strafrecht'.

De roep om strengere straffen voor wegmisdrijven neemt toe, maar zonder effectieve handhaving zal het aantal wegmisdrijven toe blijven nemen.

Een lichtpuntje is dat de roep om strengere straffen voor wangedrag op de weg en verkeersmisdrijven toeneemt. Wij roepen al jaren dat verkeersmisdrijven in feite levensdelicten zijn en dat deze ook als zodanig bestraft dienen te worden en langzaam maar zijn meer mensen dit met ons eens. Fouten maken we allemaal, maar het bewust overtreden van de verkeersregels is een ander verhaal. Dat niemand de weg opgaat om een ander het

leven te ontnemen klinkt aannemelijk, maar als iedereen de verkeersregels zou respecteren, zou niet alleen het aantal aanrijdingen sterk verminderen, de ernst van de gevolgen van de aanrijdingen zou nog veel sterker afnemen. Daarom dient de aanpak 'aan de voorkant' veel effectiever te worden. Want je kunt alleen volhouden dat het niet 'de intentie was' als de verkeersregels gerespecteerd zijn. Maar helaas blijkt dat te vaak een illusie en dan blijkt dat de sancties voor wangedrag op de weg nogal mild zijn, beleefd uitgedrukt. Maar wangedrag is een belangrijke onderliggende oorzaak van aanrijdingen: zie ook het hoofdstuk 'Strafrecht'. En dan helpt het niet mee dat bestaande technologie om de analyse van de aanrijding objectief vast te leggen nauwelijks gebruikt wordt en door de politiek zelfs wordt tegengewerkt. Zie ook het hoofdstuk 'Politiek'.

De aantallen slachtoffers en de kosten lopen op en Nederland daalt steeds verder op de ranglijst. De in 2008 beloofde daling is niet gerealiseerd en maatregelen om het tij te keren blijven uit.

Maar door deze houding van (te) velen in het verkeer zien we de aantallen slachtoffers de laatste jaren duidelijk oplopen en de positie van Nederland in de EU-ranglijst dalen. Hoewel er een kleine daling te zien was in de 'Corona-jaren', zijn de aantallen inmiddels al hoger dan in 2019. De beloften, gedaan in 2008, betreffende de aantallen slachtoffers in 2020, zijn sowieso op geen stukken na gehaald (zelfs niet door de afgenomen verkeersintensiteit in 2020!) en zoals het er nu naar uitziet gaan we deze doelen zelfs in 2030 niet halen. Tenzij er heel snel een aantal effectieve maatregelen worden ingevoerd en gehandhaafd, worden de jaren 2010 – 2030 twee verloren decennia. En blijken de 'beloften' van de politiek slechts gebakken lucht voor de Bühne. Politici kunnen dit ook zonder enig risico rondbazuinen, want politieke consequenties heeft dit nog NOOIT gehad: nimmer is er een minister naar huis gestuurd vanwege het niet nakomen van beloften betreffende de verkeers(on)veiligheid, noch voor de lange termijn, maar ook niet voor de kortere termijn, zoals in 'Politiek' zal worden aangetoond.

De verloederings op de weg neemt verder toe en de slachtoffers betalen nog steeds de helft van de onnodig hoge schaderekening.

Door wangedrag op de weg zien we het verkeer steeds verder verloederen. Door de sterk verminderde handhaving is de pakkans sowieso al (veel te) laag en de 'straffen' die worden opgelegd na het veroorzaken van een aanrijding met ernstige afloop zijn veelal als 'mild' aan te merken. Dit wordt mede veroorzaakt door gebrek aan tijd en menskracht bij de Politie waardoor er onvoldoende diepgaand onderzoek naar de toedracht kan worden verricht en wangedrag of een verkeersmisdrijf juridisch niet meer bewezen kan worden. Gezien de personele ontwikkelingen bij de Politie (veel aanstaande pensioneringen en onvoldoende werving en opleiding) maken wij ons hierover ernstige zorgen omdat dit sterk nadelig uit zal pakken voor de verkeersveiligheid en de civielrechtelijke afwikkeling voor slachtoffers. Dit zullen we nader uitwerken in de hoofdstukken 'Strafrecht', 'Civielrecht' en 'Politie en andere Hulpdiensten'. En uiteindelijk ook voor de samenleving als geheel omdat de verkeersonveiligheid een flinke prijs heeft, die we met ons allen op moeten brengen. Maar nog steeds komt de helft van de rekening bij de slachtoffers terecht! Hierin komt ook maar geen verbetering omdat de samenleving nauwelijks empathie met de slachtoffers heeft. Waarom dit zo is, is ons al jaren een raadsel, temeer daar het iedereen kan overkomen en iedereen slachtoffer kan worden van het wangedrag van anderen op de weg. Dat besef schijnt echter volledig te ontbreken en denkt men 'dat overkomt mij niet'. Maar iedereen kan slachtoffer worden van verkeersshuffers. Ook dat is helaas in 2023 weer overduidelijk gebleken.

Politiek

De slachtoffers staan nog steeds in de kou en de politiek doet veel te weinig om het aantal slachtoffers te verminderen

De politiek doet niet wat beloofd wordt en toont geen enkele wil om de verkeersonveiligheid aan te pakken. Maar er worden nooit consequenties aan verbonden.

Van de beloofde daling in de decennium 2010 – 2020 is NIETS terechtgekomen, dus worden de loze beloften herhaald, maar nu met als datum 2030. Maar de trend is de andere kant uit er worden geen maatregelen genomen om deze te keren.

De wetgeving in Nederland blijft ronduit slachtoffervrijdijndig en er is geen enkel initiatief om de wettelijke positie van slachtoffers te versterken. Alleen mooie woorden, die slechts als zoethoudertje dienen te worden gekwalificeerd.

De politiek roept al jaren 'ieder slachtoffer is er één teveel!' Helemaal mee eens, maar daarna blijft het stil. Want op de vraag 'en wat gaat U eraan doen om de aantallen naar beneden te krijgen?' komen slechts loze beloften zoals 'we gaan de handhaving aanscherpen' en 'in 2030 moeten er niet meer dan 500 doden en niet meer dan 10.500 ziekenhuisgewonden vallen'. Want geen van beide zijn antwoorden op de vraag: 'hoe'. Maar ze zijn politiek volstrekt 'ongevaarlijk': als de handhaving niet aangescherpt is, stuurt de Tweede Kamer helemaal geen minister naar huis en het tijdstip van de lange-termijn doelen zijn voor de huidige minister geen probleem: die zit er dan niet meer. Dus kun je geheel vrijblijvend allerlei mooie beloften rondstrooien, klinkt daadkrachtig maar er is toch niemand die er consequenties aan verbindt.

Het duidelijkste voorbeeld is de 2008-farce: in 2008 werd gezegd dat er in 2020 niet meer dan 500 dodelijke en 10.500 ziekenhuisgewonden zouden vallen in het verkeer. Gedurende het verloop van het decennium 2010 – 2020 werd duidelijk dat dit niet gehaald zou gaan worden, maar er werd GEEN ENKELE ACTIE genomen om de doelen tenminste dichterbij te brengen. Met als gevolg dat in 2020 er t.o.v. 2008 GEEN ENKELE AFNAME bereikt is. Dus in dat decennium zijn er zo'n 7500 doden en 220.000 (!) ziekenhuisgewonden te betreuren. En is er iemand ter verantwoording geroepen? Niet dat ons bekend is. De enige actie, die er uit is voortgevloeid is dat de doelen voor 2020 de sticker '2030' opgeplakt hebben gekregen, maar weer zonder afrekenbare (jaarlijkse) tussendoelen, waardoor alles weer geheel vrijblijvend is. Dat zie je dan ook aan de tussentijdse stand van zaken: de slachtofferaantallen zijn zelfs al weer aan het oplopen, maar van effectieve acties om het tij te keren is nog geen sprake. Op het moment van het schrijven deze zijn de cijfers over 2023 nog niet bekend, maar het ziet er niet naar uit dat deze lager zullen zijn dan die van 2022, die al een betreurenswaardige stijging lieten zien.

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 belangrijkste** 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 of zijn verzekering wordt *verzonnen* (!) maar moet zien te ontcrachten en dat *het aantoonbaar uitkramen van onzin door de veroorzaker voor hem geen enkele nadelige consequentie heeft*. Hierdoor kan ongelimiteerd ge- of liever misbruik gemaakt worden door van alle claims maar te ontkennen dat de schade en/of letsel het gevolg is van de aanrijding, maar dat het anderszins is veroorzaakt. 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 voortstlepen, met als trieste voorbeelden zaken die al meer dan 20 jaar duren! Alsof

Slachtoffers en samenleving dragen een veel te groot gedeelte (3/4) van de kosten van de verkeersonveiligheid. Er zou veel meer gebruik gemaakt dienen te worden van het regresrecht: het uitgangspunt dient te zijn dat 'de vervuiler betaalt' en niet 'de vervuiler wentelt af'.

Nog steeds worden de kosten van de verkeersonveiligheid voor een veel te groot deel afgewend op de slachtoffers en de samenleving. Verkeersshuften gebruiken de verzekering als een 'schaamlap' en de verzekeraars maken nauwelijks gebruik van het regresrecht. Dit zou een regresplicht moeten worden, zodat de verkeersshuften opdraaien voor de directe en indirecte kosten van hun wangedrag.

het slachtoffer het eeuwige leven heeft en in de tussentijd van de lucht kan leven. Voorbeelden te over in het rapport van de Universiteit Utrecht, ons Zwartboek en de jaarlijkse Appendices en de ervaringen van individuele slachtoffers. Weliswaar worden er eindelijk stappen gezet om de zeer langlopende letselschadezaken 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 een structurele verbetering worden bereikt.* Maar ook daar wordt nog steeds geen werk van gemaakt: de Code Letselschadeafhandeling zou wettelijk verplicht worden, was in 2020 toegezegd nadat een motie in de Tweede Kamer was aangenomen, maar is weer, om volstrekt onbegrijpelijke redenen en zonder enige motivatie, uitgesteld tot 2024! (Lobby van de verzekeringsbranche? En 'eerst zien, dan geloven!') Ook wil de politiek NIETS horen over sancties. Stel je voor! Het afdwingen van het toepassen van de Code? Nergens voor nodig. Vind de politiek. Wij denken daar HEEL ANDERS over! Alle voorbeelden van 'zelfregulering' blijken niet te werken, zullen ook hier niet werken en zullen nooit werken. Het is de bekende tactiek van vooruitschuiven en zoethouden.

Nog steeds worden te veel gevolgen en kosten van de verkeersonveiligheid afgewenteld op slachtoffers en de samenleving. Wij vinden dat mensen, die de samenleving *volkomen onnodig* schade berokkenen, 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. Hetzelfde pleidooi kan worden gehouden voor de overige kosten van de aanrijding: waarom moeten premiebetalers opdraaien voor deze kosten? Te vaak gebruiken verkeersshuften de verzekering als 'schaamlap' voor hun wangedrag: 'de verzekering betaalt toch wel....' Maar als door hun wangedrag schade ontstaat, laat ze die zelf maar ophoesten, daar gaat ook een preventieve werking van uit. Daarom pleiten wij 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 e.d. Ook zouden risico verhogende handelwijzen niet verzekeraar mogen zijn, zoals rijden onder invloed, appen achter het stuur, e.d. 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! De verzekeringsbranche voert vaak als 'argument' aan dat dit lastig is, dat 'van een kale kip niet geplukt kan worden' en dat de kosten van het verhalen hoger zijn dan de opbrengsten. Dat het meer werk met zich mee zou brengen is duidelijk, het is veel gemakkelijker om alle premiebetalers er maar voor op te laten draaien. Omdat echter

Het verkrijgen van objectieve en nauwkeurige informatie bij aanrijdingen is cruciaal voor de afwikkeling, zowel strafrechtelijk als civielrechtelijk. De terughoudendheid van de politiek om het uitlezen van de 'Event Data Recorder' verplicht te stellen bij de gegevensvastlegging is in overeenstemming met de ONWIL om het verkeer minder onveilig te maken en houdt daarmee verkeersshuften de hand boven het hoofd. Onverkwikkelijk.

Het ongebreidelde toelaten van allerlei voertuigcategorieën op de weg is een recept voor aanrijdingen. Denk maar aan de 'fatbike', die de taak van de snorscooter

veel schade wordt veroorzaakt door bestuurders van dikke auto's, die gewoonlijk niet tot de categorie 'kale kippen' kunnen worden gerekend, zou er wel degelijk het nodige te plukken zijn. Wat de verzekeringsbranche nooit in rekening brengt is de preventieve werking van een regresplicht: als je, (zoals helaas veel slachtoffers moeten) je eigen huis moet verkopen om de schade te dekken, ga je waarschijnlijk je gedrag wel aanpassen. Dus door het toepassen van regres gaat het schadebedrag -zeker op termijn- naar beneden en dat is aantrekkelijk voor de premiebetalers, de verzekeringsmaatschappij zelf en, niet te vergeten, de samenleving als geheel.

Omdat de waarheidsvinding over de toedracht van de aanrijding essentieel is voor zowel de strafrechtelijke als de civielrechtelijke afwikkeling van een aanrijding, vinden wij het volkomen onbegrijpelijk dat de politiek zo terughoudend is met het verplichten van de uitlezing van de 'Event Data Recorder' (EDR). Deze bevat zeer nauwkeurige en objectieve informatie over het voertuig in de aanloop naar de aanrijding en de eerste tijd erna, zoals snelheid, verlichting, richtingaanwijzers, stuurbewegingen, remacties, etc. Deze informatie maakt het daarmee voor de politie een stuk eenvoudiger om de toedracht vast te leggen en er gaat zowel een preventieve als een beschermende werking vanuit. Preventief, omdat liegen over bijv. de snelheid niet zinvol meer is, beschermend omdat daarmee ook aangetoond kan worden dat een bestuurder keurig alle verkeersregels gevolgd heeft. De 'argumenten' tegen het uitlezen van de EDR snijden in het geheel geen hout:

- Het schendt de privacy: hoezo? De aanrijding heeft op de openbare weg plaatsgevonden.
- We praten over het mogelijk veroorzaken van (ernstig) lichamenteel letsel of zelfs doden van slachtoffers. Alsof dat geen zware inbreuk op de privacy en de lichamentele integriteit van het slachtoffer is. Wat een wangedrocht van een redenatie! Ieder weldenkend mens komt met een andere belangenafweging.

De redanaties doen ons sterk denken aan de discussie destijds over het verplichten van DNA-testen. Het afnemen van een beetje wangslim 'zou een onacceptabele inbreuk op de lichamentele integriteit' zijn. Oftewel het afnemen van een beetje wangslim met een wattenstaafje is erger dan verkrachting?????? Ook hier bleek dat alleen de dader tegen een DNA test was, een onschuldige verdachte wil daarmee juist zijn onschuld aantonen. Dus ook hier: iemand die weigert om de EDR uit te laten lezen heeft iets te verbergen. Dus zonder verplichting kun je de verkeersshuften en verkeersmisdadigers niet goed aanpakken, net zoals DNA tegenwoordig als een uitermate effectief middel tegen misdrijven wordt beschouwd. De tegenstand van bepaalde politieke partijen lijkt dan ook meer ingegeven door de angst voor verlies van stemmen dan door empathie met slachtoffers en de onwil om de verkeersonveiligheid te verminderen. Net zoals het invoeren van de 130 km/h op de snelwegen trouwens...

Er is al tijden een wildgroei te zien in het aantal verschillende voertuigtypen dat op de wegen rondrijdt. Verkeersveiligheidsexperts weten, en zeggen dat 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 straten en wegen daarvoor onvoldoende ruimte bieden. Zeker in de bestaande bebouwde omgeving is de ruimte te beperkt, waardoor er conflicten ontstaan tussen de verschillende voertuigtypen. Inmiddels is wel duidelijk dat fietsen, elektrische fietsen, bakfietsen fatbikes en snorscooters op het fietspad niet samengaan, waardoor allerlei



in een razend tempo heeft overgenomen. Onbegrijpelijk dat het ene hek wordt dichtgedaan en met dezelfde beweging een ander hek wagenwijd open wordt gezet.

De beloften van de overheid zijn volstrekt loos. De handelwijze van de overheid is er geheel mee in strijd en leiden daardoor ook tot het tegenovergestelde van de beloften. Maar de beloften van de overheid zijn volstrekt risicoloos: er is nog NOOIT een minister om weggestuurd.

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. Maar tot onze diepe teleurstelling zijn per 1/1/2023 de elektrische steps gelegaliseerd, mits ze op het fietspad rijden (gelukkig hebben een aantal gemeenten deze ondingen toch niet toegelaten). Wij weten niet welke naïeveling gedacht heeft dat de bestuurders van elektrische steps zich keurig aan deze beperking zullen houden. Maar van de handhaving hoeven we niets te verwachten, waardoor de veiligheid van voetgangers nog verder in het gedrang komt, vooral voor senioren die vaak ook hulpmiddelen gebruiken zoals rollators. Met veel 'dank' aan de politiek die weer eens gezwich is voor een lobbyclub. Zoals deze trouwens ook gezwich is voor de lobby om de 'fatbike' als 'fiets' op de openbare weg toe te laten als opvolger van de snorscooter. Onder welke steen leef je als je niet vooraf bedenkt dat deze misbruikt zullen worden: geen leeftijdsgrens, geen rijbewijsplicht, geen verzekeringsplicht, gemakkelijk op te voeren en geen helmplicht. Met de (on)nodige hersenletselsslachtoffers tot gevolg..... En de samenleving mag weer voor de kosten opdraaien. Wanneer krijgt verkeersveiligheid eindelijk eens prioriteit over de winsten van voertuigfabrikanten? Elektrische fietsen zouden als 'rijwiel met hulpmotor' moeten worden geclassificeerd, dus als bromfietsen, want dat zijn het in de praktijk ook. Kijk maar naar de slachtofferaantallen en de ernst van het letsel.

Het moge duidelijk zijn dat het beleid, door de politiek bepaald, betreffende de verkeersveiligheid, niet in staat zal zijn om de reductie tot 500 dodelijke slachtoffers en 10.500 ziekenhuisgewonden in 2030 tot stand te brengen, evenmin zoals in 2008 als doel voor 2020 gesteld was! En dat het doel van nul doden in 2050 een volslagen illusie is. Om beide doelen te bereiken zal een heel ander beleid gevoerd dienen te worden. Dat is ook de conclusie van een rapport van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), G.J. Wijnhuizen, G. Schermers, F.D. Bijleveld, N.M. Bos, "Veiligheidsprognose voor de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021", Rapport R-2021-8. Maar ook in deze Appendix zijn weer een aantal voorstellen voor een beter beleid te vinden, die de politiek gratis en voor niets uit ons Zwartboek en Appendices over zou kunnen nemen. Dat dit niet is gebeurd betekent dat de kreet '*ieder slachtoffer is er een teveel*' uitsluitend voor de bühne bedoeld is en verder niet serieus genomen dient te worden. Want dit wordt niet vertaald in concrete beleidswijzigingen, er zijn zelfs genoeg voorbeelden te vinden van wijzigingen die het tegenovergestelde bewerkstelligen. De gevolgen zijn dan ook duidelijk in de trieste cijfers terug te vinden..... en blijft de overheid verzaken in haar grondwettelijke plicht om een veilige leefomgeving te bieden.



Wetgeving

— Veel verbetering kan worden bereikt door de wetgeving te herzien, maar het blijft al jaren oorverdovend stil...

De wetgeving houdt nog steeds de veroorzaker de hand boven het hoofd en heeft daardoor geen afschrikwekkende werking, integendeel. Het maakt bijv. het 'doorrijden na aanrijding' zeer aantrekkelijk, omdat op die manier 'onder invloed' risicoloos kan worden verdonkeremaand.

Wij roepen al jaren dat 'doorrijden na een aanrijding' veel strenger moet worden aangepakt omdat het met de huidige regeling wel heel eenvoudig is om 'onder invloed' te verdonkeremen. Maar helaas is er ook in 2023 geen enkele actie geweest om dit aan te pakken. Met als gevolg dat ook in het afgelopen jaar er legio voorbeelden zijn van het -laten we het diplomatiek zeggen- oneigenlijk gebruik van deze 'escape'. Want dit werkt ook erg in het nadeel van slachtoffers: als aangetoond is dat de veroorzaker 'onder invloed' verkeerde, maakt dat de civielrechtelijke positie van een slachtoffer een stuk sterker. Wij stellen derhalve voor dat de regeling flink wordt aangescherpt: er mag maximaal drie uur verstrijken tussen de aanrijding en het moment van (vrijwillig) melden, maar men dient dan wel een verplichte bloedproef te accepteren. Aan de hand van de verstreken tijd is dan terug te rekenen wat het alcoholpromillage was op het moment van de aanrijding want het tempo van de afbraak van alcohol in het menselijk lichaam is een biologisch gegeven en bekend. Andere verdovende middelen blijven langer aantoonbaar in het bloed en zijn dus eenvoudig te bepalen. Alleen lachgas verdwijnt erg snel, maar is sowieso lastig aantoonbaar. Gelukkig is de populariteit van lachgas sterk afgenomen door het verbod en de bijwerkingen. Als er meer dan drie uur zijn verstreken of de bloedproef wordt geweigerd moet de veroorzaker maar aantonen dat hij op het moment van de aanrijding NIET 'onder invloed' was. Als hij dat niet kan aantonen, geldt dat hij op het moment van de aanrijding WEL 'onder invloed' was.

De opgelegde sancties voor overtredingen 'bijten' onvoldoende om corrigerend te werken. Het invoeren van een 'recidiveregeling' is cruciaal om verkeersshuften aan te pakken en daarmee het aantal gevaarzettende handelingen te verminderen.

Voor veel bestuurders is het krijgen van een bekeuring een corrigerende tik, die aangeeft dat de verkeersregels beter dienen te worden nageleefd. Maar helaas zijn er te veel bestuurders waarvoor een dergelijke sanctie niet genoeg 'bijt' om hun gedrag aan te passen. Daarom is het noodzakelijk en urgent om een recidiveregeling in te voeren. Dat is eenvoudiger dan de hoogte van de bekeuring te koppelen aan het inkomen (het belastbaar inkomen wordt pas in het volgende jaar vastgesteld en de belastingdienst heeft het al moeilijk genoeg om ook deze klus erbij te kunnen nemen). Cora van Nieuwenhuizen heeft (destijds als minister) op het Nederlandse Verkeersveiligheids Congres 2020 zelf verklaard dat een auto een moordwapen is. Daar zijn wij het helemaal mee eens, maar pas dan ook de wetgeving van moordwapens daarop toe! De verkeersregels zijn er voor ons aller leven, veiligheid en welzijn. Het bewust aan de laars lappen ervan verhoogt de kans op aanrijdingen aanzienlijk en de ernst van de gevolgen nog veel sterker. Dus voer een 'boetevermenigvuldigingsfactor' in, waarmee het boetebedrag van een volgende bekeuring wordt vermenigvuldigd. En de boetevermenigvuldigingsfactor (BVF) wordt dan ook weer verhoogd. Voorbeeld: de BVF is initieel 1. Bij een flinke overtreding wordt deze 2. Wordt binnen de proeftijd (bijv. 2 jaar) weer een flinke overtreding vastgesteld wordt deze $2 \times 2 = 4$. Dan gaat ook een nieuwe proefperiode in en wordt dan weer een flinke overtreding vastgesteld wordt deze $4 \times 2 = 8$. Dan begint het allemaal wat kostbaar te worden en dan gaat men er waarschijnlijk voor zorgen dat er geen bekeuringen meer binnenkomen. Overigens wordt na de proefperiode de BVF één stap teruggebracht, dus 8 gaat naar 4, pas na het verstrijken van weer een proefperiode gaat deze naar 2, etc. Dus naarmate er een hoger BVF is duurt het langer voordat deze weer op 1 staat (lager kan uiteraard niet).

Een auto is een moordwapen, pas dan ook de wapenwet toe.

Tegen een recidiveregeling wordt vaak aangevoerd dat de 'Wet Mulder' (bekeuren op kenteken) dit onmogelijk maakt. Wij delen deze mening niet: als een auto een moordwapen is, dan kan vergelijkbare wetgeving als voor vuurwapens worden toegepast. Als iemand een wapenvergunning heeft en door zijn wapen komt een ander om het leven, komt deze persoon niet weg met de verklaring 'ik had het geweer aan mijn buurman uitgeleend'. Terecht. Dus voor ieder kenteken wordt een primair verantwoordelijk persoon aangewezen. De BVF komt op zijn naam / rijbewijs te staan en als hij het niet eens is met de verhoging van de BVF moet hij maar aangeven wie tijdens de overtreding dan wel de bestuurder was met naam, toenaam, adres, rijbewijsnummer en handtekening van de betreffende persoon. Voor verhuurbedrijven is dat geen probleem, deze informatie is daar beschikbaar. Oftewel, je moet maar weten aan wie je de auto uitleent..... Het is tenslotte een moordwapen.

Zonder een 'rijbewijsslot' blijft het intrekken van het rijbewijs een 'papieren tijger'. Voortopig kunnen de sancties flink worden aangescherpt, zoals gevangenisstraf bij recidive en/of opnieuw rijexamen afleggen.

Een ander argument dat wordt gebruikt is dat het de verwerking bemoeilijkt. Lijkt ons geen wezenlijk probleem, de BVF kan softwarematig worden verwerkt. Het kan nu ook met het puntenrijbewijs, dus dit hoeft geen belemmering te zijn. Maar de voordelen voor de verkeersveiligheid -en de daarmee samenhangende kosten van 27 MILJARD Euro PER JAAR- zijn evident. En de vermindering van het menselijk leed is niet in woorden of geld uit te drukken.

Het ontzeggen van de rijbevoegdheid is voornamelijk een papieren tijger: het gros van de lieden die hun rijbewijs hebben moeten inleveren blijft vrolijk doorrijden. Degene die denkt dat dit soort lieden, die overduidelijk blij hebben gegeven zich NIETS van de verkeersregels aan te trekken, zich nu wel aan de rijontzegging zullen houden, is wel erg naïef. Dus dienen de sancties op rijden zonder geldig rijbewijs veel zwaarder te worden, zoals bijv. een onherroepelijke gevangenisstraf. Dat mensen in anderhalf jaar tijd negentien (!!!) keer betrapt kunnen worden op rijden zonder geldig rijbewijs en dan met een bekeuring worden heengezonden is natuurlijk bespottelijk: dit soort lieden zijn een levensgroot gevaar op de weg en brengen dus leven en welzijn van andere weggebruikers in ernstig gevaar. Maar een echt effectieve oplossing is natuurlijk een rijbewijsslot. Waarom dit maar niet wordt ingevoerd is ons een volslagen raadsel, want we hebben het wel over MENSENLEVENS! Zie ook het hoofdstuk *Technologie*.

Het rijbewijs moet sneller ingevorderd worden en de criteria ervoor aangescherpt. De vaste waarde van 50 km/h of meer harder dan lokaal mag, is voor een 30 km/h woonwijk een absurde overschrijding.

Wij vinden dat de regels t.a.v. het invorderen van het rijbewijs (flink) aangescherpt dienen te worden. Nu gebeurt dit pas als iemand het al (on-)aardig 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 de lokale maximumsnelheid 30 km/h is. Wij vinden dit niet alleen een onbegrijpelijke, maar zeker een onacceptabele regel. Want 80 km/h na correctie is dan 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 baart ons grote zorgen dat het aantal verschillende voertuigcategorieën maar blijft toenemen. Per 1/1/2023 zijn elektrische steps legaal, mits ze op het fietspad rijden. Nu is het al erg druk met verschillende typen voertuigen op het fietspad (reden om snorscooters naar de rijweg te verbannen), maar daar is dus de elektrische step voor in de plaats gekomen, naast al de bonte

De wetgeving rond de 'kwetsbare verkeersdeelnemer' moet hoognodig op de schop. Niet alleen is deze door de ontwikkelingen van de laatste 60 jaar volstrekt achterhaald, inmiddels is deze ook volstrekt onlogisch, inconsistent en onbegrijpelijk geworden.

De statistieken betreffende 'rijden onder invloed' bij dodelijke aanrijdingen blijven volstrekt onbetrouwbaar en te laag zolang er geen bloedproef wordt afgenomen bij overleden bestuurders.

De cijfers rond de aantallen slachtoffers laten er geen misverstand over bestaan: verkeersveiligheid moet hoog op de politieke agenda komen, het kan geen uitstel meer velen, demissionair kabinet of niet!

verzameling fietsen, elektrische fietsen, elektrische bakfietsen en niet te vergeten de 'fatbikes'. Dat dit niet goed mengt laat zich raden. Door het ontbreken van de verzekeringplicht voor al dit soort voertuigen moet je als voetganger maar eens proberen om je schade vergoed te krijgen als je wordt aangereden. Geen kenteken, veroorzaker is snel met de noorderzon vertrokken en als deze al verzekerd is moet je erg je best doen om iets vergoed te krijgen (zie ook het hoofdstuk 'Verzekeringen'). Ook compliceert dit het begrip 'kwetsbare verkeersdeelnemer' verder (hierover hebben wij in eerdere Appendices aan de bel getrokken, maar ook hier is NIETS mee gedaan). Het is nu al een onoverzichtelijk geheel door de invoering van elektrische fietsen in allerlei vorm en uitvoeringen, het 'fietsen onder invloed', onverlichte fietsers / fietsen, fietsers die de verkeersregels overtreden (die er ook voor fietsers zijn!) maar waarvan veel fietsers denken dat deze niet voor hen gelden, etc. Kortom, het toelaten van allerhande elektrische voertuigen verhoogt de verkeersonveiligheid en compliceert het wegbeeld verder met alle ellende van dien. Door al dit soort voertuigen als 'rijwiel met hulpmotor' te classificeren wordt de aantrekkelijkheid al een stuk minder en daarmee de verkeersonveiligheid ook.

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 en de verwerking. Daarnaast blijft er zo onduidelijkheid over de dieperliggende oorzaken van de aanrijding: wij zijn ervan 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. Zo blijft een uitermate onbevredigend gevoel over na de aanrijding van een spookrijder met een gezin uit Hilversum, waarbij drie dodelijke slachtoffers te betreuren waren (waarvan twee kinderen in hun tienerjaren) en de ouders zwaargewond raakten. Onnodig en zo geven de statistieken een vertekend beeld. Want nu gaat een dergelijke aanrijding de boeken in zonder mogelijke aantekening dat alcohol / drugs in het spel waren, maar is dat wel zo? Ook bij veel 'eenzijdige' aanrijdingen blijft de onduidelijkheid knagen en blijft het probleem van 'onder invloed' kleiner dan het in werkelijkheid is. Daarom zijn wij van mening dat, waar dit bestuurders betreft, een 'bloedproef' ook gedaan dient te worden als deze is overleden. De uitslag hoeft niet aan de nabestaanden te worden verstrekt (als ze dat willen, mag dat wel). Maar voor zowel de andere betrokkenen als voor een betere statistiek is dit van groot belang.

Helaas is er in 2023 een kabinetscrisis geweest, gevolgd door nieuwe verkiezingen. Allereerst werden daarbij twee partijen, die verkeersveiligheid nou niet bepaald hoog in het vaandel hebben staan, erg groot. Het zal sowieso een groot probleem worden om een nieuwe, stabiele, regering te vormen, waarschijnlijk zal dit ook veel tijd gaan kosten. Omdat vorige regeringen voornamelijk aan het vooruitschuiven zijn geweest, zijn een aantal problemen inmiddels zo ernstig geworden dat een nieuwe regering genoodzaakt zal zijn veel van haar aandacht hieraan te besteden. Verkeersonveiligheid zal dus wel weer het 'ondergeschoven kind' blijken te zijn en gaan er weer de nodige jaren verloren om hier wat aan te doen. Met weer vele onnodige doden, gewonden en kosten als resultaat. Maar wij zullen er op blijven hameren dat veel van de zaken, die wij ook weer in deze Appendix aan de orde stellen, geen uitstel kunnen velen, want het gaat om mensenlevens!



Strafrecht

Sancties 'bijten' nog steeds veel te weinig, waardoor er nauwelijks preventieve werking is.

Voorbeelden van verkeersshuften, die hun gedrag niet hebben aangepast omdat de sancties onvoldoende 'bijten', met rampzalige gevolgen. Hoeveel meer bewijs moet er nog geleverd worden voordat dit besef eindelijk eens doordringt bij de beleidsmakers?

Het strafrecht zou het sluitstuk moeten zijn van de handhaving van alle regels en wetten in dit land. Dit houdt o.a. in dat overtreders worden bestraft en bij voorkeur zodanig dat ze het geen tweede keer doen en dat de sancties op overtredingen voldoende 'bijten' om ook een preventieve werking te hebben. Daarmee wordt bedoeld dat potentiële overtreders zich wel twee keer bedenken alvorens de overtreding te begaan. Dat zou de praktijk moeten zijn en voor de meeste regels en wetten werkt dit ook redelijk tot goed. **Behalve voor de wegverkeerswet.** Niet alleen wordt deze grootschalig en vaak fors overtreden met -te vaak- ernstige gevolgen voor slachtoffers en samenleving (de verkeersonveiligheid kost de samenleving 27 MILJARD Euro PER JAAR, aanzienlijk meer dan de schade door de georganiseerde misdaad!). De pakkans voor overtreding van de wegverkeerswet is sowieso al erg laag, maar de opgelegde sancties 'bijten' veruit onvoldoende om gedragsverandering bij de overtreders te bewerkstelligen: de recidive is heel erg hoog.

Een voorbeeld uit de praktijk (bron: AD):

"53 overtredingen, 'maar ik ben geen veelpleger'

Een beginnend bestuurder van 19 jaar was zijn in maart 2022 behaalde rijbewijs snel weer kwijt. In anderhalf jaar tijd werden 53 overtredingen geconstateerd. Van dit kaliber: in de Koning Willem-Alexandertunnel (bij Maastricht) reed hij 68 kilometer te hard. Ook werd een snelheid van 181 kilometer per uur op de A27 bij Nieuwegein geconstateerd, waar 100 is toegestaan. En in januari van dit jaar overschreed hij binnen de bebouwde kom van IJsselstein de maximumsnelheid van 50 km/u met liefst 76 kilometer. Hij verklaarde bij de politie van doorrijden te houden en vond zichzelf geen verkeersveelpleger. Daar dacht de rechter anders over: voor drie forse snelheidsovertredingen kreeg hij voor 4000 euro aan geldboetes en acht maanden voorwaardelijke rijontzegging opgelegd. Ook werd zijn auto in beslag genomen omdat deze veel lawaaiiger was dan toegestaan."

Wij vinden dergelijke straffen voor wangedrag op de weg onbegrijpelijk laag. Dat er nog geen slachtoffers zijn gevallen is meer geluk dan wijsheid, want dit soort weggedrag leidt tot dermate grote risico's voor andere weggebruikers dat deze persoon volstrekt ongeschikt is om een motorvoertuig te besturen, hetwelk wordt bevestigd door zijn mening over zijn eigen rijgedrag. Een boete van € 4000,- staat in schril contrast met wat hij aan ellende had kunnen aanrichten en een voorwaardelijke (sic!) rijontzegging van 8 maanden zal zeker veel indruk maken! **De preventieve werking van dergelijke 'straffen', uitermate belangrijk om dit soort gedrag te corrigeren voordat er slachtoffers vallen, is derhalve zo goed als afwezig en bij deze persoon geheel afwezig.** Maar ook als er ernstige gevolgen, zoals zwaar lichamelijk letsel of zelfs overlijden blijken te zijn, worden de opgelegde 'straffen' door veel slachtoffers en nabestaanden als schoffering ervaren i.p.v. een genoegdoening voor het aangedane onrecht. Zij ervaren een aanrijding, veroorzaakt door het zwaar overtreden van de verkeersregels niet als een 'ongeval', maar als een misdrijf, een levensdelict, en dat is het in feite ook. Daarom geven wij hen daarin gelijk: **de verkeersregels zijn er voor ons aller leven, welzijn en veiligheid** en als deze wèl waren gerespecteerd had de

aanrijding waarschijnlijk nooit plaatsgevonden en als het toch was gebeurd, waren de gevolgen aanzienlijk minder ernstig geweest. Zeker als er sprake is van wat als 'roekeloos rijgedrag' of 'hufteerig gedrag op de weg' en het overlijden van een slachtoffer onnodig was, worden de milde 'straffen' onbegrijpelijk gevonden. Want de consequenties voor de slachtoffers zijn gewoonlijk veel ernstiger dan die voor de veroorzaker. Wij zijn het dan ook volledig oneens met de 'visie' van de hoge raad, dat een veroorzaker niet de intentie had om iemand anders van het leven te beroven of zwaar te verwonden. Afgezien nog van het feit dat iemands intenties niet objectief bepaald kunnen worden, stellen wij dat het bewust negeren van de verkeersregels het risico voor andere weggebruikers, volkomen onnodig, sterk verhoogt en dat dit dus volstrekt onacceptabel gedrag is. Derhalve vinden wij dat de veroorzaker geheel verantwoordelijk is voor alle gevolgen van dit gedrag en daarom ook dat het strafrecht op dit punt scherper dient te worden toegepast, een half jaar gevangenisstraf voor het doodrijden van een jonge vrouw als je ter plekke minstens 100 km/h reed waar je 50 mag, is, in onze ogen, een vrijbrief voor moorden: het staat in geen enkele verhouding tot het aangerichte leed. Wij delen dan ook de mening dat nabestaanden dit als een schoffering ervaren. Tevens maakt dit voorbeeld duidelijk dat hier hoegenaamd ook geen preventieve werking van uitgaat. Terzijde willen wij opmerken dat een ieder die de verkeersregels niet wenst te respecteren, minachting heeft voor het leven en welzijn van zijn medeweggebruikers, het milieu en onze leefomgeving. Voor het laatste: zie 'Verkeersveiligheid en Klimaat'. Ook daarmee zou het strafrecht rekening moeten houden. Gelukkig zien we wel een toename van de zwaarte van de opgelegde straffen als er sprake is van verkeersmisdrijven, maar dit is nog steeds teveel afhankelijk van de betreffende rechtbank en het is nog maar de vraag of de hoge raad zwaardere straffen intact laat. De ervaringen uit het verleden stellen ons niet echt gerust (zoals het saboteren van het artikel over 'roekeloos rijgedrag' uit 2002, waardoor een aangescherpte versie in 2020 moest worden ingevoerd).

Waarom wordt de industriële veiligheidsleer niet op het wegverkeer toegepast?. Gebleken is dat het aanpakken van overtredingen cruciaal is om de verkeersonveiligheid te verlagen, dit dient derhalve veel meer aandacht te krijgen.

De bijdrage van het strafrecht aan de vermindering van de verkeersonveiligheid is -op dit moment- marginaal. De veiligheidsleer, zoals in de industrie gehanteerd wordt, stelt dat om het aantal doden en gewonden door ongevallen te reduceren, het noodzakelijk is om het aantal gevaarzettende incidenten / gebeurtenissen te verminderen. Dit wordt gewoonlijk getoond middels de 'veiligheidspiramide' en in het hoofdstuk 'Technologie' wordt dit nader toegelicht maar in het kort komt het hierop neer:

Voor het bereiken van de doelen betreffende de aantallen slachtoffers in 2030 zal het noodzakelijk zijn om het aantal aanrijdingen fors terug te dringen. De veiligheidsleer heeft als vuistregel dat voor ieder dodelijk slachtoffer er tien gewonden vallen, voor iedere gewonde er tien ongevallen plaats moeten vinden en voor ieder ongeval tien gevaarlijke situaties. Nu is het niet zeker dat dit soort factoren tien ook zo precies op het wegverkeer van toepassing zijn, maar de boodschap is dat als je iets veiliger wilt maken, je onderop de piramide moet beginnen. Voor het verkeer betekent dit dat de aantallen gevaarlijke situaties dienen te worden gereduceerd. Omdat deze vaak ontstaan door onverantwoord weggedrag, zal dat veel steviger aangepakt dienen te worden. Daarom dienen zowel de pakkans als de sancties moeten 'bijten', vooral ook om recidive terug te dringen. Hierboven hebben we al enige afschuwwekkende voorbeelden genoemd van recidive, die tot zeer ernstige consequenties hebben geleid, die waarschijnlijk nooit hadden gebeurd als de sancties op wangedrag wel preventief hadden gewerkt. Wij

Je moet niet wachten met sancties totdat er slachtoffers zijn gevallen. Door sancties op overtredingen te laten bijten, bij voorkeur middels een recidiveregeling, corrigeer je het gedrag en voorkom je gevaarzettende gedragingen.

Het 'doorrijden na aanrijding' moet op een heel andere leest worden geschoeid. Nu is het de ideale manier om 'onder invloed' bij de aanrijding te verdonkeremanen. Deze 'escape' wordt derhalve steeds meer en meer benut, ten nadele van de slachtoffers en de verkeersveiligheid.

pleiten er derhalve voor dat wangedrag in het wegverkeer veel effectiever wordt bestreden om op die manier de onderkant van de piramide te verkleinen en daarmee indirect de aantallen slachtoffers te verminderen.

Het is daarbij niet verstandig om met stevige sancties te wachten totdat er slachtoffers zijn gevallen, maar deze te baseren op de mate van overschrijding van de regels. Dat iemand een voorwaardelijke ontzegging van de rijbevoegdheid krijgt nadat hij met 126 km/h door de bebouwde kom gejakkerd heeft, is voor een normaal denkend mens volkomen onbegrijpelijk. Wij stellen daarom dat voor verkeersovertredingen op een zo kort mogelijke termijn een recidive-regeling ingevoerd dient te worden. De argumentatie dat dit niet mogelijk zou zijn door de 'Wet Mulder' hebben we bij 'Wetgeving' weerlegd. Maar met een recidiveregeling gaan sancties wél bijten, zeker als ook zaken als invordering van het rijbewijs een rol gaan spelen en bij het bepalen van de strafmaat bij ernstige aanrijdingen. Tenslotte is een auto een moordwapen, zoals helaas dagelijks blijkt. Het omgaan daarmee zou dus ook als zodanig beoordeeld dienen te worden! Als voorbeeld van enerzijds het onvoldoende 'bijten' van de huidige sancties als het ineffectief ervan zijn om recidive tegen te gaan, kan het gedrag van de wegmisdadiger, die twee jonge vrouwen heeft doodgereden worden genoemd: de veroorzaker reed op een kruising, waar i.v.m. wegwerkzaamheden een maximumsnelheid van 30 km/h gold, met 90 km/h twee jonge vrouwen op een scooter dood. De man had, in de vier jaar daarvoor al 52 (sic!) bekeuringen voor zware verkeersovertredingen gekregen, hetwelk gezien de pakkans, betekent dat de man permanent verkeersgevaarlijk gedrag had vertoond. Maar de bekeuringen maakten duidelijk geen indruk en bleef hij volharden in zijn gedrag, met het beëindigen van twee jonge levens tot gevolg. Wellicht dat als de bedragen van de bekeuringen snel waren opgelopen door een recidive regeling, hij zijn gedrag had aangepast en had dit misdrijf nooit plaatsgevonden. Bij de invoering van een recidiveregeling zou overwogen kunnen worden om bekeuringen, die als 'vergissing' kunnen worden aangemerkt, lager te maken dan nu, waardoor een recidiveregeling juist gaat 'bijten' voor notoire overtreders, maar niet voor de goedwillende bestuurder die soms een foutje maakt.

Wij zijn van mening dat 'doorrijden na een aanrijding' veel strenger moet worden aangepakt. Nu is het zo dat als iemand na een aanrijding doorrijdt en zich binnen 12 of 24 uur bij de politie meldt er GEEN SANCTIES staan op het doorrijden. Maar daarmee is het de ideale manier om 'onder invloed' OP HET MOMENT van de aanrijding te verdonkeremanen, want dan is nooit meer te bewijzen dat de bedwelmende stoffen **voor** de aanrijding in zijn genomen. En dat maakt de positie van het slachtoffer een stuk zwakker. Daarom dient o.i. dit veel strakker te worden aangepakt: een 'doorrijder' dient zich binnen 3 uur na de aanrijding te melden en een bloedproef toe te staan. Omdat de afbraaksnelheid van alcohol bekend is, kan dan teruggerekend worden wat het alcoholpromillage op het moment van de aanrijding geweest moet zijn. Als de 'doorrijder' zich niet binnen deze termijn meldt en/of de bloedproef weigert, dient deze zelf aan te tonen dat hij NIET onder invloed was op het moment van de aanrijding. Als hij dat niet kan, wordt hij verondersteld WEL onder invloed te zijn geweest. Want ook dit is weer een voorbeeld waarbij de veroorzaker alle voordeel van de twijfel krijgt en het slachtoffer alle nadeel ervan. Wij vinden dat deze sterke onbalans ten nadele van het slachtoffer dient te verdwijnen (ook in het *Civielrecht*, zie het hoofdstuk hierover).



Civielrecht

Procedures duren veel te lang voor slachtoffers, waardoor de toegang tot het recht te sterk wordt beperkt

Het civielrecht moet hoognodig op de schop.

De uitgangspunten zijn incorrect en de procedures duren veel te lang voor slachtoffers. Met als gevolg dat men snel 'dubbel slachtoffer' wordt, een fatsoenlijk land als Nederland onwaardig!

Gelijk hebben in Nederland betekent niet automatisch ook gelijk krijgen. En dat is zeker bij aanrijdingen een groot probleem voor slachtoffers, want de wetgever ziet het slachtoffer nog steeds als de 'sterke partij' en benadert verschillen van mening op dezelfde wijze als de ruzie over de boom in de achtertuin. Alsof het slachtoffer geen enkel letsel heeft opgelopen bij de aanrijding (en zeker geen hersenletsel!) en alle aandacht kan geven aan de afwikkeling van de aanrijding en geen prioriteit hoeft te geven aan het lichamelijke en psychische herstel. Verder is er volgens de wetgever sprake van 'gelijkheid van partijen', waarbij het slachtoffer moet vechten tegen verzekeringsmaatschappijen met hele diepe zakken en alle tijd van de wereld, maar vooralsnog zelf alle financiële risico's moet dragen. Daardoor krijgt, op basis van de huidige wetgeving, het slachtoffer alle bewijslast toebedeeld en zal er een grote ongelijkheid blijven bestaan tussen de twee partijen, ten nadele van het slachtoffer. We hebben dit ieder jaar weer aan de orde gesteld en tevens de nodige voorstellen ter verbetering in het 'Zwartboek' en de jaarlijkse Appendices naar voren gebracht, maar tot enig resultaat heeft dit helaas nog steeds niet geleid. Evenmin is er enige verbetering te bespeuren in het versnellen van de procedures in een Civiele Rechtszaak, het is nog steeds een jarenlange martelgang voor slachtoffers. Kortom, slachtoffers worden nog steeds in veel (on)gevallen vaak 'dubbel slachtoffer' van wat hen is aangedaan! De klachten hierover blijven dan ook maar aanhouden.

De wetgeving dient veel minder 'slachtoffervijandig' te worden, bewijslast moet niet eenzijdig bij de slachtoffers worden gelegd en daarbij dient veel meer gekeken te worden naar objectieve, technische bewijzen. Het 'geen getuigen, geen bewijs' is onacceptabel!

De wetgeving in dezen kan daarom als ronduit slachtoffervijandig worden gekenschetst en dit wordt verder geïllustreerd door het volkomen ontbreken van wettelijke termijnen waarin bepaalde fasen dienen te zijn afgewikkeld, waardoor procedures 'ad infinitum' kunnen worden gerekt om het slachtoffer murw te beuken. De rechterlijke macht doet daar overigens zelf enthousiast aan mee: dat het vijf jaar (!!!) kan duren alvorens er een uitspraak in eerste lezing is in een civiele procedure is een termijn die voor veel slachtoffers niet is vol te houden, zeker als het slachtoffer inkomensderving heeft ten gevolge van de aanrijding. De positie van slachtoffer wordt verder verzwakt doordat in de praktijk alleen getuigen als 'bewijs' worden geaccepteerd, technisch bewijs wordt niet begrepen en derhalve vrijwel nooit wordt gebruikt. En dat terwijl technisch bewijs veel betrouwbaarder is dan getuigenverklaringen. Dus als je wordt aangereden op een stille weg en niemand de aanrijding zelf heeft gezien ('klapgetuigen' tellen niet!) sta je als slachtoffer al gauw met lege handen. Maar wel keurig volgens de regels van het Nederlandse 'recht'. Het is noodzakelijk dat er een goed PV wordt opgesteld, maar zolang de bewijslast bij het slachtoffer blijft liggen en de 'Event Data Recorder' vrijwel nooit wordt uitgelezen, kun je als slachtoffer worden geruïneerd. Zeker als de veroorzaker ook nog eens is doorgereden, iets dat de laatste jaren steeds vaker voorkomt. Doorrijden na een aanrijding is tenslotte de perfecte manier om 'onder invloed' (alcohol en/of drugs) op het moment van de aanrijding te verdonkeremanen. Wij begrijpen de uitermate coulante houding t.o.v. de veroorzaker dan ook in het geheel niet, want ook dit werkt weer sterk in het nadeel van het slachtoffer. Zie ook het hoofdstuk 'Strafrecht' hiervoor.

Het slachtoffer moet niet alleen maar het nadeel van de twijfel krijgen en er dienen wettelijke termijnen te worden gesteld voor het doorlopen van de verschillende stadia.

Wij zijn van mening dat de wetgeving en de procedures veel meer gericht zouden moeten zijn op het belang van het slachtoffer en niet, zoals gebruikelijk, de veroorzaker de hand boven het hoofd dient te houden. De huidige situatie kan worden verbeterd door de volgende wijzigingen:

- De verklaringen, die de betrokkenen direct na de aanrijding afleggen, dienen te worden 'bevroren'. Te vaak worden de verklaringen over de toedracht in een later stadium (veelal na ruggenspraak met de verzekering) aangepast om alsnog onder de aansprakelijkheid uit te komen.
- De 'Event Data Recorder' dient altijd te worden uitgelezen omdat deze objectieve informatie bevat rond de aanrijding en derhalve liegen over de toedracht onaantrekkelijk maakt.
- Aantijgingen jegens de gedragingen van het slachtoffer bij de aanrijding (bijv. dat deze veel te hard gereden zou hebben) dienen onderbouwd te worden en anders slechts als 'niet objectieve mening' terzijde te worden geschoven.
- Het verzinnen van andere 'oorzaken' voor (blijvende) klachten van het slachtoffer dienen onderbouwd te worden, anders als 'niet ter zake dienende' terzijde te worden geschoven.
- Er moeten wettelijke termijnen komen waarin bepaalde fasen van de afwikkeling dienen te zijn afgewikkeld, inclusief sancties als hieraan niet wordt voldaan. De 'Gedragscode Letselschade' is nu weinig meer dan een zoethoudertje omdat de termijnen die daarin worden genoemd op geen enkele wijze kunnen worden afdwongen en de wetgever geeft het slachtoffer geen enkel machtsmiddel jegens de verzekeraar van de veroorzaker. En het slachtoffer heeft de verzekeraar van de veroorzaker niet zelf uitgekozen. Gelijkheid van partijen??????
- Het slachtoffer moet maar eens vaker het voordeel van de twijfel krijgen en niet altijd en alleen het nadeel van de twijfel.

De toegang tot het recht is voor veel slachtoffers geblokkeerd, waardoor dit recht wordt uitgehold en ondergraven. Procedures zouden geen tientallen (!) jaren mogen duren, slachtoffers hebben niet het eeuwige leven!

In de huidige situatie is de toegang tot het recht voor veel slachtoffers eigenlijk onmogelijk. Het gevolg is dan ook dat de helft (!) van de kosten van de verkeersonveiligheid door de slachtoffers gedragen moet worden. Wij vinden dit een volstrekt onacceptabele situatie waar zo snel mogelijk verbetering in moet komen. De wetgever moet weg van het idee dat het beter is als 100 slachtoffers ten onrechte met lege handen worden weggestuurd dan dat er eentje ten onrechte geld van de verzekering ontvangt. De rechterlijke macht moet veel meer oog krijgen voor de situatie van slachtoffers en ervoor zorgen dat het recht toegankelijk wordt voor iedereen en dat de afwikkeling binnen een redelijke termijn gedaan wordt (het slachtoffer wil verder met zijn leven en niet eindeloos de ellende van afwikkelingen blijven ervaren). Procedures die soms tientallen jaren duren zijn te idioot voor woorden, een mens heeft niet het eeuwige leven! Zorgvuldigheid klinkt prachtig, maar dient ook t.a.v. het slachtoffer in acht te worden genomen! Het is zeer twijfelachtig of de 'Exota' en 'Halcion' zaken ooit tot een definitieve uitspraak komen. Voor de benadeelden waarschijnlijk niet meer in hun levensdagen.....

Politie en andere Hulpdiensten

De menskracht is te beperkt, dus alle hulp is welkom

Veel dank aan alle Hulpverleners, walging en afschuw voor lieden die deze mensen in hun werk belemmeren of erger.....

Het 'bezuinigen' op de handhavingstaak van de Politie is dom, kortzichtig en de kosten zijn hoger dan de 'bezuiniging' oplevert. En meer slachtoffers is een voorzienbaar gevolg. 'Ieder slachtoffer was er toch één teveel?????

De opbrengsten van de bekeuringen zijn nog geen 4% van de kosten van de verkeersonveiligheid en de landelijke overheid besteedt nog geen 0,2% ervan aan verbetering van de verkeersveiligheid. De onwil ten voeten

Laten we beginnen met onze dank uit te spreken voor de Politie en alle andere Hulpdiensten, die als eersten worden geconfronteerd met de menselijke ellende van aanrijdingen. Dat gaat je niet in de kouwe kleren zitten en wij hebben daarom veel respect voor de mensen van alle hulpdiensten. Wij vinden het dan ook volkomen onbegrijpelijk, onverteerbaar en verwerpelijk dat er mensen zijn die agressief optreden tegen de hulpverleners. Hoe haal je het in je hoofd om degenen die anderen helpen zo te bejegenen, waaronder nota bene ook degenen die hen belagen! Wat ons betreft mogen hier flinke sancties op staan, wellicht dat het dan tot hen doordringt dat dergelijk gedrag volstrekt onacceptabel is.

Maar de hulpdiensten moeten natuurlijk wel de middelen krijgen om hun werk uit te voeren. En dan wordt een belangrijk aspect duidelijk waaruit wederom de politieke onwil blijkt om de verkeersveiligheid te verhogen: de (veel te) geringe capaciteit die de Politie beschikbaar krijgt om de handhaving op de weg te realiseren. Het is ons al jaren een doorn in het oog dat hiervoor veel te weinig menskracht beschikbaar is. Terwijl de verkeersonveiligheid alleen fors verminderd kan worden als het aantal 'gevaarzettende gedragingen' significant wordt verminderd. Dit is een bekend resultaat van de veiligheidsleer, zoals deze al tientallen jaren in de industrie wordt gehanteerd. Dit wordt verder uitgewerkt en toegelicht in het hoofdstuk 'Technologie'. Een ieder die de berichtgeving volgt weet dat de Politie al veel taken 'op haar bordje' heeft en in de laatste jaren is dat alleen maar toegenomen. Reden waarom uitbreiding nodig is, temeer daar door de 'vergrijzing' een groot aantal dienders de komende jaren met pensioen gaat. Gezien de enorme kostenpost die de verkeersonveiligheid met zich meebrengt (de S.W.O.V. schat dit op 27 MILJARD Euro PER JAAR!) is het 'argument' dat hier geen geld voor beschikbaar zou zijn je reinste flauwekul: de terugverdiendtijd voor de samenleving moet eerder in maanden dan in jaren worden uitgedrukt. Met daarnaast als 'bonus' een significante daling van de menselijke ellende, die ermee gepaard gaat. En een vermindering van de druk op de zorg. Omdat de aantallen 'gevaarlijke situaties' door betere handhaving terug zullen lopen, dalen de aantallen aanrijdingen, de aantallen slachtoffers en de kosten. Acties aan de 'voorzijde', die preventief werken, zijn derhalve zeer effectief. Wij hebben al in eerdere Appendices de 'businesscase' van een veiliger verkeer uitgebreid onderbouwd en wij blijven het volstrekt onbegrijpelijk vinden dat deze onnodige kostenpost niet met gezwinde spoed wordt aangepakt, zeker in een tijd met een teruglopende economie.

Wij ergeren ons aan de houding van velen, dat de bekeuringen alleen maar zouden dienen om de staatskas te helpen vullen en dat gaat zo ver dat sommigen klagen dat men in financiële problemen is gekomen omdat men de bekeuringen niet (meer) kan betalen. De 'opbrengsten' van de bekeuringen bedragen ca. 1 miljard Euro per jaar en dit staat in schril contrast met de kosten van de verkeersonveiligheid, die ca. 27 miljard per jaar bedragen. Daarnaast is er een heel eenvoudige en effectieve manier om geen bekeuring te krijgen: houd je aan de wegenverkeerswet! Klaarblijkelijk beschouwen een aantal mensen het krijgen van een bekeuring als iets 'normaals', wij zijn van mening dat het krijgen van een bekeuring het schaamrood op de kaken zou moeten laten verschijnen, want dan heb je de verkeersregels overtreden wat had kunnen resulteren in



uit! De opbrengsten van bekeuringen zouden aangewend dienen te worden aan het verhogen van de verkeersveiligheid.

Door de geringe capaciteit bij de Politie is er te weinig ruimte voor het opstellen van een Proces Verbaal, waardoor de kwaliteit onvoldoende is om het slachtoffer te voorzien van voldoende nauwkeurige en betrouwbare informatie voor de civielrechtelijke afwikkeling. Waardoor slachtoffers (te) vaak 'dubbel slachtoffer' worden.

De 'Event Data Recorder' levert objectieve en nauwkeurige informatie rond de aanrijding. Dat dit veel te weinig gebruikt wordt, is het zoveelste voorbeeld van de onwil.

Het 'bezuinigen' op de snelheid van de medische responsie na aanrijding heeft tot gevolg dat de lange termijn gevolgen voor slachtoffers erger worden.

een aanrijding, met alle ellende van dien! Wel zouden wij het verstandig vinden als de overheid duidelijkheid verschafte over de kosten van de handhaving, de 'opbrengsten' van de bekeuringen en de kosten van de verkeersonveiligheid. En de 'opbrengsten' van de bekeuringen zouden geheel gebruikt moeten worden voor de handhaving, want zonder een veel steviger handhaving zullen alle mooie doelen betreffende de aantallen slachtoffers met geen mogelijkheid gehaald worden. Zie ook de hoofdstukken 'Wetgeving' en 'Technologie'.

Een belangrijk probleem, dat wordt veroorzaakt door de geringe beschikbare capaciteit bij de Politie, is dat bij aanrijdingen het vergaren van de benodigde informatie en de vastlegging in het Proces Verbaal (PV) in het gedrang komen. Ons zijn zelfs aanrijdingen ter ore gekomen waar, ondanks serieuze schade en letsel, er GEEN PV is opgesteld. Wij vinden dat de Politie voldoende mogelijkheden beschikbaar moet hebben om bij aanrijdingen een gedegen, gedetailleerd en correct PV op te stellen. Een goed PV, dat niet alleen op de mogelijke strafrechtelijke vervolging, maar ook sterk gericht dient te zijn op de civielrechtelijke kant van de aanrijding door het PV voor het vaststellen van de aansprakelijkheid. Ook als initieel lijkt dat er geen ernstig letsel is, kan dit in een later stadium nog wel degelijk optreden. Zo blijkt dat een whiplash zich vaak pas later manifesteert, maar kan voor een slachtoffer tot zeer ernstige beperkingen, ook wat betreft inkomen, leiden. Juist omdat de Nederlandse wetgeving slachtoffervrijdig is (zie ook het hoofdstuk 'Civielrecht'), is het slachtoffer, dat veelal niet in staat is om ter plekke van de aanrijding zelf enige actie te ondernemen, helemaal aangewezen op het PV. Bij een (strafrechtelijk) sepot, omdat de kwaliteit van het PV onvoldoende is, wordt het voor een slachtoffer uitermate lastig, zo niet onmogelijk, om schadevergoeding te krijgen. Als het slachtoffer arbeidsongeschikt raakt en het inkomen wegvalt betekent dit uiteindelijk de bijstand, waardoor eerst het eigen huis 'opgegeten' moet worden en daarna het meeste spaargeld. Hierdoor wordt een slachtoffer al heel gauw 'dubbel slachtoffer', iets wat we helaas maar al te vaak meemaken en dat ook tijdens de Herdenking 2023 veelal werd genoemd. Door wat het slachtoffer is aangedaan. Maar wel 'keurig' volgens de regels van het Nederlandse 'recht'. Kortom, een PV van onvoldoende kwaliteit kan een slachtoffer ruïneren!

Wij pleiten er al jaren voor om na alle aanrijdingen de 'Event Data Recorder' uit te lezen, de informatie die hierin is opgeslagen is zeer nauwkeurig en betrouwbaar en is derhalve van groot belang voor de waarheidsvinding en daarmee voor de vaststelling van de aansprakelijkheid. Dit is weer van cruciaal belang voor zowel de strafrechtelijke als civielrechtelijke afwikkeling van de aanrijding. Het zou ook veel kostbare onderzoeken naar de toedracht besparen en er gaat bovendien een preventieve werking van uit: liegen over de snelheid e.d. is niet meer zinvol, maar werkt eerder tegen de leugenaar.

Omdat voor gewonden een snelle behandeling erg belangrijk is (het eerste uur na de aanrijding wordt als het 'gouden uur' aangemerkt) maken wij ons ernstig zorgen over de terugloop van de ambulante zorg, vooral in de 'buitengebieden', waardoor slachtoffers ernstiger benadeeld worden en wellicht vaker blijvend letsel overhouden aan de aanrijding. Voor de beoordeling van de 'eerste hulp' moet niet alleen worden gekeken naar de directe kosten, maar zeker ook naar de indirecte kosten en de kosten op lange termijn: een slachtoffer wiens inkomen minder wordt of zelfs helemaal wegvalt kost ook de samenleving veel geld.



Technologie

De verkeersonveiligheid zou sterk verminderen door toepassen van bestaande (!) technologie, maar waarom dit niet wordt toegepast blijft in de mist verborgen

Lees de 'Event Data Recorder' uit en meteen wordt alle leugenpraat door betrokkenen ontkracht. Het opstellen van het PV wordt eenvoudiger, evenals het vervolgen van veroorzakers en daardoor wordt veel meer preventieve werking bereikt.

Technologie zou veel intensiever moeten worden aangewend om zowel de strafrechtelijke als civielrechtelijke afwikkeling van aanrijdingen te verbeteren en te versnellen. Ook is er veel technologie beschikbaar (!) om de verkeersonveiligheid te verminderen. Dat zal hieronder behandeld worden.

Het verzamelen van allerlei gegevens omtrent de toedracht van aanrijdingen is nu veelal 'handwerk' met de kans dat sommige aspecten over het hoofd worden gezien, subjectief geïnterpreteerd of onjuist vastgelegd. Het is echter van groot belang voor de afwikkeling dat zoveel mogelijk gegevens accuraat en in onderling verband worden vastgelegd. Zeker gezien de toch al abominabele wettelijke positie van slachtoffers, is het PV voor het vaststellen van de aansprakelijkheid van doorslaggevend belang. Daarom vinden wij het onbegrijpelijk dat de nauwkeurige en objectieve informatie, opgeslagen in de 'Event Data Recorder' (EDR) slechts in bijzondere gevallen gebruikt wordt. Het 'argument' dat dit de privacy zou schenden staat in geen enkele verhouding tot het schenden van de lichamelijke integriteit van het slachtoffer. Daarnaast heeft de aanrijding plaatsgevonden op de openbare weg. Maar de informatie, opgeslagen in de EDR kan ook duidelijk maken dat de aansprakelijke partij zich keurig aan de regels gehouden heeft maar helaas een fout heeft gemaakt, iets dat ons allemaal kan overkomen. Iemand die de verkeersregels heeft gerespecteerd zal dus geen enkel bezwaar hebben tegen het uitlezen van de EDR, alleen iemand die wat te verbergen heeft zal bezwaar maken. Dit herinnert aan de discussie destijds over de DNA-test bij aanrandingen en verkrachtingen. Ook daar werd een kul-argument aangevoerd dat het afnemen van wat wangslim een 'onacceptabele schending van de lichamelijke integriteit' zou zijn. Maar een onschuldige verdachte wilde uiteraard zo snel mogelijk een DNA-test om zijn onschuld aan te tonen. Alleen de dader uiteraard niet. Ook daar moest een belangafweging gemaakt worden tussen dader en slachtoffer die, logischerwijze, beslist is in het verplicht stellen van een DNA-test. In dit geval zou dit o.i. dienen te betekenen dat de EDR standaard wordt uitgelezen, wij kunnen geen zinnig argument bedenken om dit niet te doen. Want van een dergelijke maatregel gaat ook een preventieve werking uit: als je de verkeersregels hebt overtreden en er komt een aanrijding, legt de EDR jouw gedrag objectief (en dus eerlijk) bloot. Liegen helpt niet meer..... Zoals we al eerder hebben opgemerkt is veel meer aandacht nodig voor preventieve maatregelen, want minder 'gevaarlijke situaties betekent een lager aantal aanrijdingen. En als bonus zouden deze gegevens de Politie veel werk besparen bij het opstellen van het PV, dat ook nog eens van hogere kwaliteit wordt.

Technologie dient niet uitsluitend gericht te zijn op de inzittenden van auto's, maar ook op het controleren van de bestuurder

Ook wat betreft het verbeteren van de verkeers(on)veiligheid kan technologie nog een flinke bijdrage leveren. Daarbij kan een onderscheid gemaakt worden tussen 'passieve' en 'actieve' veiligheidssystemen, gericht op de inzittenden van het voertuig, systemen om de veiligheid van de overige verkeersdeelnemers te verhogen en systemen om de verkeersregels te handhaven.

en bescherming van de overige, vooral kwetsbare, verkeersdeelnemers. Dit kan door het voertuig de verkeersregels te laten volgen.

De automobiellindustrie heeft zich voornamelijk gericht op passieve en actieve systemen die de veiligheid van de inzittenden moeten bevorderen. Denk aan kooiconstructies, kreukelzones, gordels, airbags, anti-blokkeersystemen, lane keeping systemen, dode-hoek detectie, etc. Deze hebben veel verbetering gebracht voor de inzittenden van het voertuig, maar wel met twee kanttekeningen:

- Als mensen zich veilig voelen gaan ze gemakkelijker risicovol gedrag vertonen. Dat maakt de situatie voor de overige weggebruikers er niet veiliger op, zoals hieronder zal worden besproken.
 - Rijkhulpsystemen maken bestuurders 'lui', waardoor de aandacht op de weg afneemt.
- Kortom, dit soort zaken maken de situatie voor de overige, vooral de 'kwetsbare', verkeersdeelnemers, er niet noodzakelijkerwijze beter op. Want de belangrijkste, dieperliggende oorzaken van aanrijdingen zijn al jaren bekend:
- Te hard rijden
 - Rijden 'onder invloed' van alcohol en/of drugs
 - Rijden zonder geldig rijbewijs
 - Afdleiding (bijv. door gebruik van de 'smartphone')

Als bestuurders risicovolle gedragingen in ernstiger mate gaan vertonen (want door de op de verhoogde veiligheid de inzittenden gerichte maatregelen neemt de risicoperceptie af), worden de andere verkeersdeelnemers aan grotere risico's blootgesteld. Daarom is het te betreuren dat de automobiellindustrie nauwelijks aandacht besteedt aan de veiligheid van de overige verkeersdeelnemers en al helemaal niet aan het tegengaan van de bovengenoemde belangrijkste oorzaken van aanrijdingen. Sterker nog, voorstellen daartoe worden zoveel mogelijk tegengewerkt! Dit wordt hieronder nader toegelicht.

De 'grote vier' van de verkeersonveiligheid zijn al tientallen jaren bekend: te hard rijden, rijden 'onder invloed', rijden zonder geldig rijbewijs en afleiding. Technologie kan deze 24/7 controleren, daarmee de handhavingstaak van de Politie sterk vereenvoudigen en veel effectiever maken.

Het handhaven van de verkeersregels, die er zijn voor ons allen, welzijn en veiligheid, is nu in de handen van de Politie, die echter al heel veel op haar bordje heeft. Het respecteren van de verkeersregels is echter nog steeds de verantwoording van de bestuurder, maar daar is steeds meer de klad in gekomen. Steeds meer bestuurders zijn klaarblijkelijk van mening dat deze regels niet voor hen gelden en deze worden derhalve massaal overschreden. Wat de handhaving door de Politie tot een schier onmogelijke taak maakt. Wij begrijpen dan ook niet dat hiertoe de beschikbare (!) technologie niet wordt aangewend. Want de volgende technieken staan ons al jaren (!) ter beschikking:

- De 'harde' intelligente snelheidsbegrenzer (ISB)
- Het alcoholslot
- Het rijbewijsslot
- Blokkeren van smartphones bij snelheden boven een bepaalde waarde (bijv. 10 km/h)

De ISB is een uitbreiding van de indicatie op routeplanners: deze geven de lokaal geldende maximumsnelheid aan, de ISB zorgt ervoor dat deze niet kan worden overschreden. Deze technologie is al in 1999 (!!!!) succesvol getest, maar het invoeren van de tandeloze versie hiervan, de 'Informerende Snelheids-Assistent' (ISA) is door continu lobbyen van de vnl. Duitse automobiellindustrie naar 1/1/2024 verschoven (tien jaar later dan eerdere beloften!), waardoor vele onnodige dodelijke en zwaargewonde slachtoffers te betreuren zijn. En de ISA is volstrekt ineffectief tegen verkeershuffters, omdat deze met een eenvoudige handeling aan het begin voor de hele rit is uit te schakelen! Hoe verzin je het! **Waarom wil de automobiell-**

biellindustrie toch zo graag dat de verkeersregels aan de laars worden gelapt????? Want het respecteren ervan zou ook de veiligheid van de inzittenden ten goede komen!

N.B. *Terzijde kan worden opgemerkt dat de automobiellindustrie een hele waaier aan 'Advanced Driver Assistance Systems' rondstrooit, maar systemen die de bestuurder helpen de verkeersregels te respecteren worden systematisch tegengewerkt. We mogen dus rustig concluderen dat de automobiellindustrie geen haar beter is dan de tabaksindustrie: hun winsten gaan letterlijk over lijken!*

Het aantal 'ernstige' hardrijders (betrapt op meer dan 50 km/h boven de lokaal geldende groeit zeer snel (bron: CBR) en er worden dan ook veel meer cursussen aan verkeershuffters opgelegd. Maar het standaard invoeren van een ISB zou dit probleem veel effectiever oplossen, het aantal aanrijdingen, veroorzaakt door te hard rijden drastisch verlagen en de ernst van de gevolgen van aanrijdingen sterk verminderen. En als bonus wordt de handhavingstaak van de Politie veel minder, zodat de Politie tijd en menskracht beschikbaar krijgt om andere misstanden in het verkeer aan te pakken. Want er zijn nog genoeg overtredingen van de wegenverkeerswet, die niet met beschikbare technologie kunnen worden aangepakt, zoals veel (brom-)fietsers dagelijks laten zien, waardoor 2/3 van de inwoners van Amsterdam het verkeer als onveilig ervaart.

Het 'alcoholslot' is vooralsnog de enige effectieve manier om 'rijden onder invloed' aan te pakken, maar is door juridische haarkloverij 'afgeschoten' en de 'krachtige opvolger' die ons destijds (in 2013!) beloofd werd is, optimistisch gezien, te vergelijken met een propeschietter. Omdat bij steeds meer aanrijdingen alcohol in het spel blijkt te zijn, begint de roep om herintroductie van het alcoholslot luider te klinken. En de argumentatie van de Raad van State ('dubbel straffen') kan op eenvoudige wijze worden opgelost door de alcoholsloten te betalen uit verhoogde boetes voor 'rijden onder invloed'. Dan betalen de automobilisten deze gezamenlijk. Daarnaast is het inbouwen van een alcoholslot in nieuwe(re) auto's een stuk eenvoudiger en goedkoper dan in 2013. Ook gaat er een preventieve werking uit van de mogelijkheid een alcoholslot op te leggen. En ook hier weer de bonus dat de handhavingstaak van de Politie wordt vereenvoudigd.

Het 'rijbewijsslot' is een aangepaste kopie van de bankpas (chip in het rijbewijs met daarop de essentiële informatie) en maakt het uitermate lastig om zonder geldig rijbewijs te gaan rijden. Maar als je dit voorstelt vraagt men zich af waar je het over hebt en wordt je aangekeken of je niet goed bij je verstand bent. Maar de voordelen zijn legio:

- Je hebt dan meer nodig dan alleen een sleutel om een moordwapen aan de praat te krijgen
- Als de rijbevoegdheid is ingetrokken kan niemand meer weggelopen met de smoes 'dat hij, heel toevallig, net vandaag het rijbewijs is vergeten'. Veel lieden, waarvan het rijbewijs is ingevorderd, komen hiermee op de proppen. Daarbij kan worden opgemerkt dat zo'n 90% van de lieden, waarvan het rijbewijs is ingenomen, toch door blijft rijden
- Zolang de rijbevoegdheid is ingetrokken, kan de persoon niet meer rijden
- Bij het invorderen kan de dienstdoende beambte het rijbewijs blokkeren, zodat weggelopen zodra de Politie vertrokken is, niet meer mogelijk is
- Het wordt veel eenvoudiger om opgelegde beperkingen (bijv. alcoholslot of ISB) te handhaven, want bij het starten wordt gecontroleerd of het ingevoerde rijbewijs geldig is voor het betreffende voertuig

- Het uitlenen van een voertuig aan iemand, waarvan het rijbewijs is ingevorderd, wordt zo ook een stuk onaantrekkelijker, want dan zou je ook je eigen rijbewijs mee moeten geven. Als er zware sancties komen op het uitlenen van rijbewijzen, zoals het overnieuw moeten afrijden, wordt dit erg onaantrekkelijk

(N.B. Voor de duidelijkheid: het is niet mogelijk om na het starten het rijbewijs te verwijderen. Dit blijft in de lezer zitten totdat het voertuig helemaal gestopt is. Om opnieuw te starten is het rijbewijs weer nodig. Het 'rijbewijs van een ander even gebruiken om te starten' werkt dus niet.)

En ook hiervoor weer de bonus dat de handhavingstaak voor de Politie wordt vereenvoudigd. Nu weet de (lokale) Politie vaak wie geen geldig rijbewijs (meer) heeft en dan wordt zo'n figuur staande gehouden. Maar ook dat is weer extra werk voor de Politie, dat door een rijbewijsslot veel effectiever overgenomen kan worden.

Afleiding door 'smartphones' kan worden geblokkeerd middels een app. Inmiddels hebben de (a-)sociale media al de nodige slachtoffers op hun geweten, maar handhaving kan alleen door het gebruik 'live' te constateren vanuit een bus, van waaruit in cabines van vrachtauto's kan worden gekeken of een 'slimme' camera, die misbruik van de smartphone achter het stuur kan detecteren. Maar gezien de zeer geringe pakkans is dat nog niet eens een druppel op een gloeiende plaat. Verplicht stellen zou derhalve veel effectiever zijn.

Waarom tellen mensenlevens nauwelijks in het beleid rond verkeersveiligheid?

Als je al deze voordelen en winstpunten op een rijtje zet, is het volstrekt onbegrijpelijk dat deze technologieën niet worden benut. Het zou de samenleving miljarden Euro's per jaar besparen en een berg, niet in geld uit te drukken, menselijk leed voorkomen. Zoals het misdrijf van een figuur die zo'n 250 km/h reed, onder invloed was en met zijn smartphone zijn 'prestatie' aan het filmen was, totdat hij achterin een auto, met daarin een gezin met twee kinderen, klapte en alle vier de inzittenden doodde. Als bovenstaande technologieën toegepast waren, was dit gezin nog in leven geweest.....Waar zit toch die onwil om hier wat aan te doen? Wat weerhoudt de politiek om deze maatregelen te treffen? Want we hebben het wel over mensenlevens en menselijk welzijn! Daarenboven geeft het, naast alle voordelen, ook nog een verbetering van het milieu (zie het hoofdstuk 'Verkeersveiligheid en Milieu'), wat ook nog weer ten goede komt aan welzijn.

De 'zelfrijdende' auto is vooralsnog een fata morgana. De complexiteit is dusdanig groot, dat 'deep learning' systemen, in combinatie met een real time, interrupt driven concept, hier niet goed mee zullen presteren. Aan de essentiële voorwaarden is niet voldaan; daarvoor zijn de verschillen tussen locaties en landen veel te groot en verandert het verkeer te snel.

Een veel gehoord argument is, dat het binnenkort allemaal niet meer nodig is. Er komen steeds meer 'rijhulpsystemen' in nieuwe voertuigen en straks is de 'zelfrijdende' auto de panacee. Nou, daar vallen wel wat kritische kanttekeningen bij te maken. Laten we beginnen met de duistere kant van 'rijhulpsystemen': het maakt de bestuurder 'lui', waardoor de aandacht voor de weg verslapt en de verleiding om maar wat anders te gaan doen sterk wordt (afleiding!). Zo bleek een bestuurder in Duitsland zelfs in slaap gevallen te zijn en het kostte de politie een kwartier (!) om de man met luid toeteren te wekken. Hij had de autopilot aangezet en daardoor was zijn aandacht zo verslapt dat hij niet wakker bleef. Het moge duidelijk zijn dat dit tot heel gevaarlijke situaties kan leiden. Veel bestuurders denken dat de auto semi-zelfrijdend is, maar dat is niet het geval. En de zelfrijdende auto is voorlopig nog ver weg, als deze er ooit komt.

Het is de laatste tijd wat stil geworden rond de 'zelfrijdende' auto en wij zijn niet verbaasd. Er zijn nl. een aantal wezenlijke problemen, die door de ontwikkelaars zwaar zijn onderschat.

Allereerst hebben we nog steeds geen sluitende definitie van 'intelligentie'. Alleen daarom al is het onmogelijk om over 'kunstmatige intelligentie' te spreken. We worden wel met deze kreet om de oren geslagen en er komen van die prachtige voorbeelden, maar zijn deze werkelijk intelligent? Nou, daar valt wel wat op af te dingen. Een schaakcomputer kan dan wellicht een grootmeester verslaan, maar probeer niet om het ding een halve gesneden volkoren te laten halen. Het lijkt dan wel dat ChatGPT mooie stukken kan schrijven, maar als je het vraagt om een mop te schrijven, komt er alleen een herhaling van bestaande grappen uit. Nogal wiesdes: het is niet intelligent, het is na-papegaaien van de enorme hoeveelheid gegevens, die eerder in het systeem zijn ingevoerd, maar daar is niets creatiefs aan. Niet geheel toevallig wordt dan ook steeds meer geklaagd dat ChatGPT inbreuk maakt op auteursrechten. 'Kunstmatige intelligentie' kan niet wat mensen wel kunnen: 'buiten de doos' denken. Daarnaast is het 'begrijpen' van context niet voor AI weggelegd. Want het 'begrijpt' niets. Net zo min als de papegaai die de betekenis weet van de zinnestjes die het uitspreekt.

Enige experimenten met 'zelfrijdende' auto's zijn afgebroken wegens onvoorziene gedragingen op onverwachte omstandigheden. Soms zelfs met dramatische afloop.

In ieder geval zijn de optimistische inschattingen voor het verschijnen van 'zelfrijdende' voertuigen op de wegen niet bewaarheid. In 2014 was de verwachting (van de ontwikkelaars) dat er in 2019 al de nodige op de Nederlandse wegen zouden verschijnen. Het is inmiddels 2024, maar ze zijn er nog steeds niet. Proeven in o.a. San Francisco zijn gestopt omdat de software niet goed reageerde op onvoorziene situaties (terwijl er op afstand nog een mens meekeek!). Dat is geheel in lijn met de bovenbeschreven problemen: dat vergt echte intelligentie! Ook de problemen, genoemd in de Appendix 2022 zijn nog steeds geen stap dichterbij een oplossing gekomen. Het is dan ook zeer twijfelachtig of de 'zelfrijdende' auto binnen enigszins afzienbare tijd gerealiseerd zal worden. Onze inschatting is dat dit alleen binnen strak omliggende systemen mogelijk zal zijn (zoals bijv. het spoornetwerk). Maar dat is natuurlijk heel wat anders dan het wegverkeer op snelwegen, in steden en dorpen en in landelijke gebieden. En of het dan nog 'gemengd' met menselijke bestuurders te doen is, is nog maar de vraag. Blijft het probleem dat het systeem (in welke vorm dan ook) om moet kunnen gaan met storingen en kwalitatief laagwaardige informatie van alle sensoren (denk aan spetters op vensters voor camera's, sneeuw, mist, e.d.).

Een cruciaal probleem voor dit soort 'deep learning' systemen is dat deze 'getraind' moet worden met een 'training set', die alle situaties omvat. Dat impliceert ook dat er na de training geen nieuwe situaties meer bijkomen. Aan beide voorwaarden kan niet worden voldaan: allereerst is het aantal verschillende situaties in het verkeer dusdanig groot dat het ondoenlijk is om een allesomvattende training set samen te stellen en is het verkeer nogal aan verandering onderhevig, zoals een ieder zelf kan constateren. Daarnaast is de situatie in de verschillende landen verschillend, dus dat maakt het er ook niet eenvoudiger op. En dan steekt het probleem de kop op dat een AI systeem volkomen irrationeel kan reageren als de situatie, waarmee het wordt geconfronteerd, niet in de 'training set' voorhanden was. Het voorbeeld uit San Francisco is daar een gevolg van.

Om het gebruik van het 5G netwerk als integraal deel van het concept van de 'zelfrijdende' auto te

Softwareontwikkelaars hadden moeten weten dat 'real-time', 'interrupt driven' software niet bug-vrij te krijgen is. Uiteraard moet de software van de 'zelfrijdende' auto real-time zijn, want een reactie over een minuut is onbruikbaar en omdat alle camera's en sensoren zaken kunnen detecteren waarop onmiddellijk gereageerd dient te worden, zullen deze 'interrupts'

maken is zeer risicovol: dat dit 100% van de tijd beschikbaar is, niet gehackt kan worden en dat alle apparatuur in de voertuigen onfeilbaar is, is illusoir.

genereren. Als voorbeeld een kind dat plotseling tussen de stilstaande auto's vandaan komt en de straat op rent. Een dergelijke interrupt heeft uiteraard hoge prioriteit, maar deze kan interfereren met een andere, al in behandeling zijnde, 'interrupt handling'. En het is al tientallen jaren bekend dat 'interrupt driven' software niet bug-vrij te krijgen is, omdat het aantal mogelijke combinaties van verschillende interrupts met verschillende prioriteiten en fasen van lopende 'interrupt handling' oneindig is. Dat geldt dus ook voor de software van de 'zelfrijdende' auto. Men had zich moeten realiseren dat dit een groot struikelblok is, zeker in combinatie met de bovengenoemde beperkingen en problemen.

Het concept om de 'zelfrijdende' auto middels 5G met de omgeving te laten communiceren en de software van 'zelfrijdende' auto's te updaten, is, beleefd uitgedrukt, uitermate onverstandig. Enerzijds vergt dit 100% betrouwbaarheid van het 5G netwerk, inclusief de stroomvoorziening, anderzijds een 100% tegen hackers beveiligd systeem. Geen van beiden kan worden gegarandeerd en wie de oorlog in de Oekraïne volgt weet dat je hierdoor, als land, uitermate kwetsbaar wordt. Daarenboven is een hack uitermate riskant omdat software geladen kan worden die auto's in moordwapens omtovert of het 5G netwerk corrumpeert, waardoor onjuiste informatie wordt doorgegeven. Het wegverkeer zou daardoor volledig lamgelegd worden, een volstrekt onacceptabele situatie. Omdat gebleken is dat geen IT systeem 100% veilig is tegen hacken, lijkt ons dit een weg, die vooralsnog maar beter niet bewandeld kan worden.

Gebruik de kennis van de veiligheidsleer, zoals deze in de industrie gangbaar is: de 'veiligheidspiramide' is een uitstekend concept om het beleid op af te stemmen! Dit impliceert dat de handhaving fors omhoog moet en de sancties moeten 'bijten'.

De laatste zin van de Engelstalige tekst onder de veiligheidspiramide is zeer belangrijk: '... de meerderheid (!!!) van de ongevallen kan worden voorspeld en voorkomen door te reageren op lichte voorvallen en het gedrag van de werknemers.'

Veiligheidsmaatregelen

Onbegrijpelijk dat de veiligheidsleer uit de luchtvaart en de industrie niet op het wegverkeer wordt toegepast

'Voorkomen is beter dan genezen', het is een oud-Nederlands spreekwoord, maar nog steeds een waarheid als een koe. Het verminderen van het aantal aanrijdingen is natuurlijk het beste en daartoe blijven nog steeds vele mogelijkheden onbenut (zie *'Technologie'*), maar ook andere mogelijkheden tot preventie worden onvoldoende benut. Waarbij kan allereerst worden gedacht aan het verhogen van de effectiviteit van de handhaving van de verkeersregels.

Het is opvallend dat zo weinig aandacht wordt gegeven aan preventieve maatregelen. De veiligheidsleer heeft als uitgangspunt dat voor slachtoffers allereerst veel 'gevaarlijke situaties' vereist zijn. Een fractie daarvan leidt tot aanrijdingen, een fractie van de aanrijdingen tot slachtoffers, waarvan een fractie dodelijke slachtoffers zal zijn. Je kunt het als een soort 'piramide' beschouwen en om de piramide omlaag te brengen is het noodzakelijk om de fundering van de piramide te verkleinen. Preventieve maatregelen proberen juist dat te bewerkstelligen.



In 1966 Frank Bird contributed to the theory based on his analysis of over 1.5 million accident reports. He produced a new triangle that showed a relationship of one serious injury accident to 10 minor injury accidents, to 30 damage causing accidents, to 600 near misses. Bird, like Heinrich, claimed that the majority of accidents could be predicted and prevented by acting on minor incidents and the behaviour of employees.

Veiligheid piramide, die laat zien hoe uiteindelijk 300.000 onveilige situaties tot een dodelijk slachtoffer leiden. Dit is een bekend gegeven in de industrie, maar is net zo goed van toepassing op het wegverkeer. Door veel meer in te zetten op preventie kan het aantal 'onveilige situaties' worden verminderd, waardoor de hele piramide 'inzakt', waardoor een flinke daling van de aantallen slachtoffers kan worden bereikt. Merk op dat deze resultaten geheel consistent zijn met de bevindingen in het SWOV-rapport 'Bonnen en Botsen', Dr. Ch. Goldenbeld, dr. M.C.B. Reurings, dr. ir. Y. van Norden & drs. H.L. Stipdonk, "Relatie tussen verkeers-overtredingen en verkeersongevallen", 2011.

Kijk ook naar de mogelijkheden om de gevolgen van aanrijdingen te beperken!

Een recidive-regeling, effectief voor de preventieve werking, blijft ook maar uit (zie ook het hoofdstuk *'Strafrecht'*). De jaren '20 dreigen daardoor net zo'n verloren decennium te worden als de jaren '10, waarin letterlijk NIETS van alle plechtige beloften is nagekomen. Wanneer wordt aan deze waanzin EINDELIJK eens een einde gemaakt? **Hoeveel doden en gewonden moeten er nog vallen** voordat de politiek haar taak, het realiseren van een veilige leefomgeving, serieus neemt? We hebben het wel over mensenlevens! We stellen deze vraag ieder jaar weer, maar een antwoord hebben we nog steeds niet gekregen. We moeten dan ook helaas concluderen dat het geen kwestie is van NIET KUNNEN maar van NIET WILLEN! En waarom doden en gewonden in het verkeer klaarblijkelijk onbelangrijk genoeg zijn om niets aan deze continue ramp te doen, is en blijft ons een volslagen raadsel. Zijn die soms minder dood?

Vooralsnog zullen dus aanrijdingen plaats blijven vinden. De veiligheidsleer stelt echter ook dat maatregelen om de gevolgen te beperken, uitermate nuttig zijn. Inmiddels zijn veel auto's voorzien van allerlei zaken om de gevolgen van een aanrijding voor de inzittenden te verminderen (zie het hoofdstuk *'Technologie'*), en zijn helmen voor motorrijders, brom- en snorfietsers ('kwetsbare' verkeersdeelnemers) verplicht. Maar daar blijft het bij, er zijn echter nog veel meer mogelijkheden om de gevolgen van aanrijdingen te beperken.

De toelating van verschillende voertuigcategorieën dient veel meer rekening te houden met de gebruiksmogelijkheden en aanpassing door gebruikers. Elektrische fietsen zijn in feite 'rijwielen met hulpmotor' en zouden derhalve onder die regels moeten vallen.

Wij denken daarbij in eerste instantie aan de helmplicht voor fietsers, zeker voor elektrische fietsen, maar ook voor meer beschermende kleding voor brom- en snorfietsers en motorrijders. Naast het risico op hoofdletsel (met hersenschade als ernstigste gevolg) lopen ook ledematen risico's bij de bestuurders van deze voertuigen: zij dienen zich te realiseren dat ze kwetsbaar zijn (letterlijk van top tot teen) en dat de 'rijhulpsystemen' voor automobilisten primair gericht zijn op bescherming van de inzittenden, niet op de overige verkeersdeelnemers. Daarnaast nemen motorvermogen, gewicht en snelheid van auto's nog steeds toe, waardoor de amper beschermde verkeersdeelnemers in een steeds zwakkere positie komen te verkeren. Het enige dat ze zelf kunnen doen is zich aan de verkeersregels houden en mitigerende maatregelen treffen zoals geschikte kleding (pak, handschoenen, laarzen) want deze kunnen de gevolgen beperken omdat deze de eerste klap opvangen. Aanrijdingen (maar ook eenzijdige ongevallen) kunnen tot (gedeeltelijke) arbeidsongeschiktheid leiden, bijv. als er blijvende beperkingen van hand of been zijn. Hier zou meer aandacht voor moeten komen en wij vinden het onbegrijpelijk dat het is toegestaan om met een motor op de snelweg te rijden in een T-shirt, kort sportbroekje en teenslippers, als je maar een helm draagt. Auteur dezes heeft dat zien gebeuren! Weliswaar zijn de meeste motorrijders wel zo verstandig om een stevig pak aan te trekken (ook gezien het weer in Nederland), maar toch zie je vaak sneakers als schoeisel en dat is niet echt verstandig te noemen. Maar bij brom- en snorfietsers is de kleding veelal het dagelijkse kloffe, dat weinig tot geen bescherming biedt. En bij fietsers (ook bij de snellere elektrische fietsen) is de helm eerder uitzondering dan regel. Wij vinden de argumentatie 'dat bepaal ik zelf wel' nogal egoïstisch en kortzichtig. Want daarmee worden risico's op de samenleving afgewenteld. Zonder helm is het risico op (blijvend) hersenletsel aanzienlijk groter dan met een helm op, maar als iemand daardoor arbeidsongeschikt raakt, mag de samenleving deze persoon de rest van zijn leven van een inkomen voorzien. Ook is het nogal kortzichtig, want om te moeten leven met blijvend

hersenletsel is geen aantrekkelijk vooruitzicht. En de ontwikkelingen rond de (on)veiligheid van deze categorieën zien er niet florissant uit. Waarbij het toelaten van de 'fat bike' als voorbeeld kan dienen van hoe het NIET moet! Dit moet dan een. 'elektrische fiets' voorstellen, maar je hoeft amper (en vaak helemaal niet) te trappen, dus is het in feite een 'snorfiets'. Maar je mag hier zonder leeftijdsgrens, zonder rijbewijs, onverzekerd en zonder helm mee de openbare weg op. Wat ons betreft is het toelaten van deze categorie net zo onbegrijpelijk als de snorfiets destijds, want dat deze dingen ook weer opgevoerd gaan worden en daarmee de (on)nodige slachtoffers met hersenletsel op zal gaan leveren, ligt voor de hand. Wij pleiten nogmaals voor het sterk beperken van allerlei voertuigcategorieën op de openbare weg (zie ook *'Politiek'*) want zonder een flinke beperking hiervan blijven de problemen op het fietspad en in de bebouwde kom eerder groeien dan afnemen. De gevolgen van deze wildgroei zullen zich uiten in een groter aantal aanrijdingen binnen de bebouwde kom en het zal derhalve nodig zijn om mitigerende maatregelen verplicht te stellen.

Veiligheidsvoorzieningen voor 'zwakke' en/of kwetsbare verkeersdeelnemers kunnen veel ellende voor de slachtoffers beperken. Niet alleen hersenletsel, maar ook letsel van ledematen, handen en voeten kan daarmee worden verminderd.



Verzekeringen

Slachtoffers zijn het probleem niet, veroorzakers wel!

Verzekeringen maken gebruik van alle mogelijkheden die de slachtoffervrijdige wetgeving biedt. De klachten hierover blijven maar aanhouden, maar er is weinig dat er op wijst dat hier op enigszins redelijke termijn verbetering in gaat komen.

Procedures moeten (veel) sneller, doorzichtiger en met vermindering van de kans op belangenverstremgeling worden opgezet.

Het is al meermalen aan de orde gesteld dat de afwikkeling van letselschadezaken te vaak te lang duurt. Maar nog steeds weigert de wetgever om slachtoffers een sterkere positie te geven en is de -per motie opgelegde plicht- om de Gedragscode Letselschade in een wet te verankeren weer vooruitgeschoven tot 2024 zonder enige onderbouwing en/of motivatie waarom. Ook het verplicht stellen van termijnen (met sancties bij overschrijden!) is voornamelijk niet aan de orde, waardoor verzekeringen hun beproefde tactiek van rekken, rekken en nog langer rekken ongestraft uit kunnen blijven oefenen. Wij begrijpen NIETS van deze lakse houding van de overheid, die slachtoffers nog steeds veel te gemakkelijk 'dubbel slachtoffer' laat worden van wat hen is aangedaan. Als verzekeringen door het invoeren van bovenstaande maatregelen genoodzaakt zouden worden om eerder en vaker tot schadevergoeding over te gaan, zou hen dat stimuleren om meer aandacht te geven aan de oorzaak van deze kosten: de verkeersonveiligheid. En omdat deze de laatste jaren weer duidelijk aan het stijgen is, zou dat een veel betere benadering zijn dan de huidige praktijk van 'slachtoffertje pesten'. Want zo ervaren veel slachtoffers dit. En niet ten onrechte.....

Er is nog maar weinig nieuws naar buiten gekomen betreffende de in 2020 ingestelde 'Kamer voor Langlopende Letselschadezaken'. Er zijn maar weinig zaken aangemeld en deze betroffen allemaal 'niet objectiveerbaar' letsel. Deze zaken zijn wel tot tevredenheid over het proces en de uitkomst verlopen, maar er is duidelijk 'koudwatervrees' bij de betrokkenen, die mogelijk 'hun' zaak aan deze Kamer zouden kunnen voorleggen.

Het aanstellen van één (1) medisch adviseur is voornamelijk onderwerp van discussie, maar sommige verzekeringsmaatschappijen werken al op deze wijze en de eerste bevindingen zijn positief. Hoewel het voordeel is dat het slachtoffers sneller duidelijkheid krijgt over de medische situatie en hoe deze wordt beoordeeld, blijft het risico van belangenverstremgeling levensgroot. Zolang de verzekeringsmaatschappij weet welke medisch adviseur welk medisch rapport heeft geschreven, blijft de kans bestaan dat een medisch adviseur, die voor de verzekeraar, 'dure' rapporten schrijft voortaan wordt 'overgeslagen'. Dan mag wel gesteld worden dat de medicus een eed gezworen heeft, maar omdat een subjectiviteit bij dit soort keuringen onvermijdelijk is, bestaat de kans dat dit in het voordeel van de verzekeraar, en dus in het nadeel van het slachtoffer, uitwerkt. Wij zijn van mening dat dit risico sterk verminderd kan worden door een intermediair die alle informatie anonimiseert en bepaalt welke medisch adviseur voor welk slachtoffer wordt ingeschakeld. Dit hebben we al eerder aan de orde gesteld, maar tot op heden is er aan de bestaande werkwijze niets veranderd (lees: verbeterd). Wij hebben dit al eerder voorgesteld, maar voor de volledigheid is ons voorstel terug te lezen in Aanhangsel 1.

Het wordt hoog tijd dat de overheid de verzekeringsmaatschappijen dwingend een aantal maatregelen oplegt, als dat niet gebeurt blijft het aanmodderen met de verzekeraars:

- Verplicht opleggen van de 'Gedragscode Letselschade' met sancties voor overschrijding
- Verbod op het verzekeren van verboden weggedrag zoals 'rijden onder invloed' en te hard rijden

Er moet zo snel mogelijk een einde komen aan het onacceptabele afwentelen van de kosten op de slachtoffers.

- Regresrecht omzetten in een regresplicht
- Sancties zetten op het verzinnen van nieuwe 'lezingen' van de toedracht van aanrijdingen
- Sancties zetten op het verzinnen van andere 'oorzaken' van de klachten van letselschade-slachtoffers
- Anonimiseren van de medische keuringen middels een intermediair (zie boven)

Want het is natuurlijk volstrekt onacceptabel dat slachtoffers door de huidige praktijken de helft (!) van de kosten van de verkeersonveiligheid moeten dragen. Het is onbegrijpelijk dat voor de verkeersonveiligheid klaarblijkelijk het principe 'de vervuiler betaalt' niet geldt. Kan iemand ons dat uitleggen?

Verzekeringen zouden hun pijlen moeten richten op de veroorzakers, niet op de slachtoffers!

Verzekeringen leggen hun prioriteiten nog steeds verkeerd: niet de slachtoffers zijn het probleem, maar de veroorzakers. Zij zouden zich veel meer moeten richten op de gedragingen van de veroorzakers en als de door hen veroorzaakte schade door wangedrag veroorzaakt is, deze veel vaker moeten verhalen middels hun regresrecht. Nog veel te vaak gebruiken wegmisbruikers de verzekering als 'schaamlap'. Het is toch, als je er goed over nadenkt, te zot voor woorden dat de gevolgen van forse overtredingen van de wegenverkeerswet worden gedragen door goedwillende premiebetalers? Te hard rijden, 'onder invloed' en zonder rijbevoegdheid rijden zijn overduidelijk door de wetgever verboden. Dat dit dan te verzekeren zou zijn, staat daar haaks op. Als de verzekeraars dit soort schades zouden gaan verhalen, zou dit tevens een flinke preventieve werking hebben en preventie van gevaar zettende gedragingen is absoluut noodzakelijk om de verkeersonveiligheid te verminderen, zoals uitgebreid is aangetoond in het hoofdstuk '*Veiligheidsmaatregelen*'. En ook verzekeringsmaatschappijen zijn gebaat bij een daling van de verkeersonveiligheid!

Het gebruiken van de verzekeringen als 'schaamlap' voor wangedrag op de weg dient zo snel mogelijk aan banden te worden gelegd.

De huidige praktijk van het streven om de uitbetalingen aan slachtoffers zo gering mogelijk te laten zijn door de vaak laakbare werkwijze van de verzekeringen, dient zo snel mogelijk te omgezet in het aanpakken van de veroorzakers. De verzekeraars zouden duidelijk moeten maken dat verzekeringen er slechts zijn om de schade door fouten, die we allemaal kunnen maken, te dekken, maar niet voor schades, veroorzaakt door wangedrag. Dat soort schades dient door de veroorzaker zelf te worden opgehoest en niet door de goedwillende, overige premiebetalers. De 'argumenten' die tegen het gebruik van het regresrecht worden ingebracht getuigen van gemakzucht en korte-termijn denken:

- De kosten van het verhalen van de schade zijn te hoog
- 'Van een kale kip kun je niet plukken'

Waarschijnlijk zullen de kosten van het verhalen aanvankelijk hoog zijn, maar door de preventieve werking zullen deze na verloop van tijd teruglopen. Daarnaast zullen wegmisbruikers de neiging hebben om hun verzekering onder te brengen bij een verzekeraar die het regresrecht niet toe wil passen. Maar dat betekent dat notoire schadeveroorzakkers naar de concurrentie gaan, waardoor de kosten voor de verzekeraar omlaag gaan en deze de premies kan verlagen, wat juist veilige rijders aantrekt. Ergo, op termijn is het aantrekkelijk voor een verzekeraar om het regresrecht uit te oefenen omdat de kosten omlaag gaan en de concurrentiepositie verbetert.

Verkeersveiligheid en Klimaat

De bijdrage van het wegverkeer aan de milieubelasting is fors en kan eenvoudig worden verminderd. Dit zou ook voor de vermindering van de verkeersonveiligheid een goede zaak zijn

Het wegverkeer levert een forse bijdrage aan de uitstoot van vervuilende stoffen (direct of indirect) en door het veel effectiever handhaven van de verkeersregels kan hier een forse besparing (geschat 25%) worden bereikt. Tevens zou de verkeersonveiligheid worden verminderd.

Dat het wegverkeer een flinke milieuvervuiling oplevert dient bekend te zijn. De belangrijkste bijdragen tijdens het gebruik zijn de uitstoot van CO₂, NO_x en (ultra-)fijnstof, die snel toenemen met de snelheid en accelereren en remmen. Deze kunnen sterk beperkt worden door zowel het ontwerp van de voertuigen als door de rijstijl van de bestuurder. Om met het eerste te beginnen: hoe zwaarder een voertuig, hoe hoger de uitstoot per kilometer. Want al dat gewicht moet op snelheid worden gebracht (dit vergt vermogen en frictie van de banden), op snelheid worden gehouden (hogere rolweerstand) en weer worden afgeremd (frictie van de banden). Het maximumvermogen van de motor is ook belangrijk omdat motoren, die meer vermogen kunnen leveren ook zwaarder zijn en minder efficiënt werken als ze (ver) onder hun maximumvermogen moeten werken. Ook de luchtweerstand is belangrijk en omdat 'SUV's' een groter frontaal oppervlak hebben, is het energieverbruik per km van deze voertuigen beduidend hoger door een hogere luchtweerstand. Door een verstandige keuze van het voertuig kan al een vermindering van de uitstoot bereikt worden.

Maar de rijstijl van de bestuurder is ook van groot belang. De uitstoot per km neemt snel toe met de rijsnelheid. Van 100 km/h naar 130 geeft zo'n 33% stijging van het energieverbruik per km. Dus rustig rijden scheelt flink in de uitstoot, want ook de uitstoot van NO_x en fijnstof neemt navenant af. De uitstoot van (ultra-)fijnstof wordt ook flink verhoogd door vaak optrekken en afremmen. Je ziet het op de snelweg: lieden die zo nodig harder moeten rijden dan de rest moeten regelmatig in de ankers omdat er verkeer op de linkerbaan zit en zodra dat weg is, gaat het gas er weer op. Een ideale manier om lekker veel uitstoot en fijnstof te maken! Door de snelheid aan te passen aan die van het overige verkeer kan een hoop milieuvervuiling worden voorkomen. Ergo, door het effectief handhaven van de maximumsnelheden op ALLE wegen zou een significante bijdrage aan de milieudoelen bereikt kunnen worden.

Door snelheidsverschillen ontstaan vaker gevaarlijke situaties, waarvan een aantal zal uitmonden in aanrijdingen. Een rustiger en beheerster weggedrag resulteert derhalve in een afname van de verkeersonveiligheid met minder aanrijdingen, minder slachtoffers en minder schade. Maar ook minder bandenslijtage en een verlenging van de levensduur van het voertuig, waardoor ook de milieubelasting indirect vermindert. Kortom, een win-win-win-win situatie. En tot slot: wie denkt dat sneller rijden 'tijdwinst' oplevert ziet een belangrijk aspect over het hoofd. Want bij een hoger brandstofgebruik moet vaker naar het tankstation worden gereden, wat ook tijd kost en daarmee gaat een belangrijk deel van de 'tijdwinst' weer verloren. Bij elektrische voertuigen moet vaker worden opgeladen omdat de actieradius lager wordt en ook dat kost tijd, het laden kan niet altijd gebeuren als je thuis of op kantoor bent.

Het verplicht invoeren van technologie zou niet alleen de verkeersonveiligheid verminderen, maar ook de uitstoot. Dit wordt verder uitgewerkt in '*Technologie*'. Het EU-beleid zou zich moeten richten op veel strengere eisen wat betreft voertuigontwerp en verbruik, dit is besproken in '*EU-beleid*'.



EU-beleid

De EU laat zich al jaren ringeloren door de automobielindustrie.
 Wanneer worden mensenlevens eindelijk eens belangrijker???

Het wordt hoog tijd dat de EU mensenlevens boven de winsten van de automobielindustrie stelt, waarbij de kosten van de onveiligheid ook nog eens op de samenlevingen wordt afgewenteld.

Het beleid van de EU wordt nog steeds gedictieerd door de automobielindustrie. Dat blijkt o.a. uit de richtlijnen voor de uitstoot van nieuwe voertuigen. Zoals de milieubeweging opmerkte 'lijkt dit wel gedictieerd door de automobielindustrie'. Nee, dat lijkt niet alleen zo, dat is zo. Zolang de Duitse regering aan de leiband van de automobielindustrie loopt, zal Duitsland de voorwaarden van de automobielindustrie opleggen aan de hele EU. Want niet alleen heeft Duitsland de grootste economie van de EU, door de regels van de EU is dit mogelijk. Waardoor de uitstoot onnodig hoog blijft (dat elektrische auto's 'uitstootvrij' zouden zijn is lariekoek, zie hieronder) en er voertuigen op de weg worden toegelaten die volstrekt onnodige, om niet te zeggen idiote, snelheden van meer dan 300 km/h kunnen halen, een veel te hoog gewicht hebben en levensgevaarlijke acceleraties kunnen bereiken: van nul naar honderd km/h binnen vier (!) seconden. En dit gaat maar door, ondanks oproepen om hier paal-en-perk aan te stellen (met als 'hoogtepunt' in 2023 de Tesla Cybertruck van 3100 kg, die in 2,7 sec. kan accelereren van 0 - 100 km/h, de waanzin ten top, voor nu dan.). Zoals we al vaker hebben gezien, wordt er alleen lippen dienst aan de verkeersveiligheid verleend, maar blijft effectieve actie uit. Neem het almaar vooruitschuiven van de tandeloze 'Informerende Snelheids Assistent (ISA), die op 1/1/2024 verplicht wordt in nieuwe auto's, 10 jaar (!) later dan oorspronkelijk beloofd. En dan nog in de vorm van de volslagen nutteloze variant, die met een enkele handeling voor de gehele rit is uit te schakelen. Wat denkt U dat verkeersshufteners zullen doen? Als 'tegenoetkoming' is dan toegezegd dat er in 2026 een 'onderzoek' zal komen naar het gebruik ervan. Nou, wij verwachten dat de uitkomst zal zijn dat een meerderheid de ISA niet meteen uitschakelt, 'dus' voldoet de ISA aan de verwachtingen. Maar dat de categorie 'verkeersshufteners' de ISA meteen uitschakelt, zal niet worden gerapporteerd. Wat een beter criterium is, is het aantal aanrijdingen (relatief) waarbij voertuigen met ISA bij betrokken zijn i.v.m. met voertuigen die geen ISA geïnstalleerd hebben, maar dat zal wel niet bekend gemaakt worden. Ook dit is weer een 'prachtig' voorbeeld van 'vooruitschuiven', met EU-wijd duizenden onnodige doden tot gevolg, ieder jaar weer. Wanneer dringt bij de EU eens het besef door dat we hier wel over **mensenlevens** hebben en over honderden MILJARDEN Euro schade PER JAAR, te betalen door de samenleving! **Het wordt hoog tijd om menselijk leven en welzijn boven de winsten van de automobielindustrie te plaatsen!**

De berekening van de uitstoot van elektrische voertuigen dient op een heel andere leest geschoeid te worden, waarbij de hele uitstoot van cradle to grave' wordt gebruikt, inclusief de uitstoot van (ultra-) fijnstof van de banden. Dat ze 'uitstootvrij' zouden zijn is lariekoek.

Dat elektrische auto's 'uitstootvrij' zouden zijn, zoals de EU beweert, is lariekoek en dat is eenvoudig te onderbouwen. Allereerst moet gekeken worden naar de gehele 'cradle to grave' cyclus. Wat is er nodig om een elektrisch voertuig te bouwen, wat is er nodig gedurende het gebruik en wat is er nodig voor het recyclen / slopen van het voertuig? En dan ontstaat bij elektrische voertuigen een minder positief beeld (beleefd uitgedrukt). Allereerst de bouw: er is voor de carrosserie nog steeds staal nodig, dat gemaakt wordt in hoogovens, die nu niet bepaald een schoolvoorbeeld van 'uitstootvrije' productie zijn (Tata-steel in IJmuiden, bijv.). En omdat elektrische voertuigen gewoonlijk zwaarder zijn dan 'conventionele' voertuigen is er ook meer staal nodig. Maar ook vereist de bouw de nodige kunststoffen die nog steeds uit aardolie worden vervaardigd met alle uitstoot van dien.

Dan hebben we voor de accu speciale materialen nodig zoals Lithium, maar ook Kobalt e.d. Deze zijn niet alleen schaars, het delven, veelal onder slechte omstandigheden en middels kinderarbeid, vraagt grote hoeveelheden energie en brandstof en moeten ook nog over grote afstanden worden aangevoerd. Ook is het maken van Lithium-ion accu's nou niet bepaald milieuvriendelijk te noemen. De plannen om de fabricage ervan grootschalig naar Europa te halen zal dit duidelijk maken. Dan zijn voor de elektromotoren grote hoeveelheden 'zeldzame aarden' nodig, die veelal uit landen als China moeten komen, waardoor een nieuwe afhankelijkheid ontstaat.

Gedurende de levensduur vervuilen elektrische voertuigen flink: door het hoge gewicht. De trend is dat deze steeds zwaarder worden door het gebruik van grotere accu's om de actieradius te verlengen. Door het hoge gewicht, in combinatie van zeer hoge acceleraties, slijten banden in een hoog tempo. Niet alleen is het maken van de banden een vervuilend proces, ook het (ultra-)fijnstof dat van de slijtende banden afkomstig is, is schadelijk voor de gezondheid. Op dit punt scoren elektrische voertuigen slechter dan veel benzine-voertuigen. Ook verbruiken elektrische voertuigen -netto gesproken- meer energie per km dan brandstof-voertuigen door hun hoge gewicht en die energie moet ergens vandaan komen. Weliswaar kan stroom 'groen' worden opgewekt, maar iedere kWh die een elektrisch voertuig verbruikt kan niet voor een andere toepassing worden benut. Vooralsnog is het aandeel 'groene' stroom beperkt en door de toename van de vraag naar elektriciteit door elektrische voertuigen wordt het lastiger om het aandeel op te voeren tot 100%. Want als alleen al het particuliere vervoer in Nederland elektrisch zou zijn, vereist dit een toename van het totale stroomverbruik in Nederland met 35 – 40 %. Dus is het niet meer dan redelijk om de fractie 'grijze stroom' te verdisconteren in de uitstoot van elektrische voertuigen.

Er is nog maar weinig ervaring opgedaan met het recyclen van elektrische voertuigen dus hierover valt nog weinig concreets te stellen. Maar gezien de materialen van vooral de accu's zal dit ook met de nodige uitstoot gepaard gaan. Ook spelen zaken als veiligheid en brandgevaar een rol: als de lithium-ion accu's eenmaal vlamvatten is blussen alleen mogelijk door langdurige (48 uur) onderdompeling in water. Wat dit bijdraagt aan de uitstoot is, op dit moment, nog onduidelijk, maar het zal niet verwaarloosbaar zijn als het elektrische wagenpark veroudert. Kortom, de aanpak van de vervuiling door het wegverkeer zal op een heel andere leest geschoeid moeten worden dan het huidige, als een kip zonder kop, aanrennen achter het idee dat elektrische voertuigen 'uitstootvrij' zouden zijn. Het beleid zal gericht moeten zijn op vermindering van het motorvermogen, vermindering van het totaalgewicht van het voertuig en het maximeren van de snelheden, bij voorkeur middels een 'harde' intelligente snelheidsbegrenzer (zie ook de hoofdstukken 'Technologie' en 'Verkeersveiligheid en Klimaat'). De automobiellindustrie zal wel op haar achterste benen staan, maar de bijdrage van het wegverkeer aan de vervuiling van het milieu zal drastisch omlaag moeten, goedschiks of kwaadschiks. Wij adviseren de automobiellindustrie om het voortouw te nemen en niet middels onvermijdelijke maatregelen gedwongen te moeten worden (zie hieronder).

Het toelaten van voertuigen dient veel strakker te worden gereguleerd. Dat ieder land nu zijn

De cijfers betreffende de verkeersonveiligheid in de EU lijken de goede kant op te gaan, maar dit komt voor een deel omdat een aantal notoir onveilige landen aan verbetering werkt. Er zijn echter nog steeds grote verschillen tussen landen, die hun oorzaak vinden in

- de kwaliteit van de infrastructuur

eigen industrie kan beschermen en daarmee de andere EU landen verplicht om hun voertuigen op de weg toe te laten maakt het mogelijk om voertuigen die volstrekt onverantwoorde snelheden kunnen bereiken (> 300 km/h!) in de hele EU moeten worden toegelaten, ook als daar niet harder van 130 km/h gereden mag worden.

- de kwaliteit van het autopark
- de wetgeving en handhaving
- mentaliteit van de bevolking.

Zo blijft Duitsland (onder duidelijke invloed van de automobiellindustrie) vasthouden aan het ongelimiteerd jakkeren op de Autobahn, waardoor Duitsland -in tegenstelling tot hun eigen beweringen- slecht scoort op de veiligheid daar. De aanpak van Denemarken is heel wat constructiever, waardoor het land er veel beter voorstaat. Op een verzoek van de European Road Safety Council (ETSC) aan de lidstaten om brandstofverbruik te verminderen door de snelheden te verlagen en daarmee tevens de verkeersveiligheid te verhogen kwam een nogal hooghartige reactie van Duitsland, waarin o.a. stond dat '*de Federale overheid niet gelooft dat een algemene snelheidsbeperking op snelwegen betamelijk is' en dat 'het beleid betreffende vervoer een redelijke balans moet bereiken tussen het recht van de burger op individuele vrijheid en het opleggen van noodzakelijke verkeersveiligheidsmaatregelen'*. Wat er wordt bedoeld met 'individuele vrijheid' blijft in het duister, wellicht bedoelt men 'het volstrekt onnodig in de waagschaal stellen van leven en welzijn van medeweggebruikers' Als dat in Duitsland 'betamelijk' wordt gevonden, is er een flink verschil van inzicht met wat wij daaronder verstaan. Ook werd er verklaard dat 'de Duitse snelwegen tot de veiligste ter wereld behoren'. Het welk simpelweg pertinente onzin is, tenzij je het wellicht vergelijkt met een aantal derde-wereld landen. Dat de verkeersveiligheid, de uitstoot en het energieverbruik niet gediend zijn met een dergelijke houding moge duidelijk zijn, maar omdat we wereldwijd met een milieucrisis te maken hebben en dat de uitstoot van broeikasgassen flink naar beneden moet, maakt dat deze egoïstische houding iedereen in de wereld benadeelt. Ook doet dit de handelsbalans van de EU geen goed, de 'eigen' olieproductie in de EU is onvoldoende voor het verbruik, om over aardgas maar te zwijgen, het verschil moet worden geïmporteerd. En dat alles om de winsten van de automobiellindustrie overeind te houden..... De EU zou eens een proces over 'productaansprakelijkheid' tegen de automobiellindustrie moeten beginnen. Want alle nadelen en kosten komen bij de samenleving, en niet te vergeten, de slachtoffers terecht. En die kosten zijn aanzienlijk hoger dan de winsten van de automobiellindustrie.

Nederland doet het erg slecht.

Maar ook Nederland kan zich bepaaldelijk niet op de borst kloppen: ons land daalt steeds verder op de EU-lijst voor de verkeersveiligheid. De aantallen slachtoffers nemen toe en maatregelen om de verkeersonveiligheid te verminderen worden niet genomen (zie ook het hoofdstuk 'Politiek'). Daardoor heeft Nederland ook in de EU weinig recht van spreken en kan weinig druk uitoefenen om EU-wijd de hoogst noodzakelijke maatregelen te nemen.

Om de EU doelstellingen te halen moeten de eisen aan voertuigen flink worden aangescherpt.

Als de EU haar ambitieuze doelstellingen voor het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen in 2030 wil realiseren (-55%), dan zal ook een significante bijdrage van het wegverkeer noodzakelijk zijn. Het 'rookgordijn' dat elektrische auto's uitstootvrij zijn, is hierboven al ontkracht en dat zal deze daling niet mogelijk maken, dit zal voor een belangrijk deel door efficiënter energiegebruik moeten komen. En daar is bij het wegverkeer nog een wereld te winnen..... In de 'Appendix 2021' hebben we dit al uitgebreid besproken, maar enige actie om dit te realiseren hebben wij nog niet kunnen bespeuren.

De EU zal ook de regel los moeten laten dat als een voertuigtype in één EU-land is toegelaten, dit meteen voor alle EU landen moet gelden. Op die manier kan ieder land zijn eigen automobielindustrie de hand boven het hoofd houden en kan Duitsland daardoor de andere EU-landen eenvoudig dwingen om hun voertuigen, die excessieve snelheden kunnen halen, op hun wegen toe te laten. Maar in geen enkel EU-land, behalve dan Duitsland, mag harder dan 130 km/h worden gereden, dus ook op de Nederlandse niet. Toch zijn daar voertuigen te vinden die meer dan 300 km/h kunnen halen. Waar criminelen gretig gebruik van maken, want waar zou anders de naam 'Audi-bendes' vandaan moeten komen?



Aanhangsel 1: Voorstel voor verbetering procedure voor keuringen

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 belangenverstremgeling 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 belangenverstremgeling 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 doorsluisst 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.



— Persoonlijke verhalen

Het verhaal van M:

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 mijn 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 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.

Maar nog steeds wil werk graag van mij af. Alleen mijn advocaat geeft nu aan dit zo voor mij zo te willen oplossen dat ik opnieuw kan gaan studeren, een baan kan vinden die beter is voor mijn whiplash en toch geen inkomsten zal verliezen. Op 8 januari wordt dit vervolgd met een arbeidsdeskundige die bij mij langs gaat komen, om dan een verslag te maken, en dit door te sturen aan mijn advocaat. Oftewel mijn hele proces is nog steeds niet afgerond, er gebeurt nog steeds heel veel. Maar met mijn huidige advocaat voel ik mijn wel gehoord en begrepen. Hij legt ook alles in duidelijke taal uit. Alleen raakt hij soms ook gefrustreerd hoe slecht de tegenpartij bereikbaar is. Maar wordt dus nog vervolgd.

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.

In februari 2023 moest ik me toch weer ziek melden op mijn werk door een burn-out; mijn hele lichaam deed pijn. De stress, die het werk opleverde eisten zowel lichamelijk als mentaal hun tol. Dit is dan ook één van mijn valkuilen, het is zo moeilijk om op tijd mijn grenzen aan te geven. Ik heb lange tijd de schijn opgehouden dat het wel goed ging met me, maar eigenlijk ging het nooit meer zoals voor het ongeluk. Na een lange tijd van rust, gesprekken met mijn psycholoog en behandeling bij de pijnpoli dacht ik het werken in de zorg wel weer aan te kunnen. Er zijn een MRI en een CT-scan gemaakt, waar helaas geen bijzonderheden op te zien waren.

Vanuit huis heb ik EMDR gevolgd, zodat ik een rustige ruimte kon creëren en me kon concentreren op de behandelsessie. Deze behandeling heeft echt geholpen en maakt dat ik weer wat gemakkelijker in de auto stap.

In mei 2023 heb ik deelgenomen aan een televisieprogramma, waarin het gevaar van bellen en appen in het verkeer aan de orde kwamen. Ik wilde absoluut niet herkenbaar in beeld en dit werd gelukkig door de programmamakers gerespecteerd. Reacties op het programma waren positief.

In augustus 2023 ben ik weer begonnen met re-integreren op mijn werk. Sommige invalkrachten hadden geen begrip voor mijn beperkingen laat staan dat ze er rekening mee wilden houden. Dat deze houding niet echt positief werkt laat zich raden en korte tijd later stortte ik weer in.

In oktober 2023 kreeg ik te horen dat men mijn contract wilden opzeggen per 1 januari 2024. Ik zou een transitievergoeding krijgen. Het voelde als "de laan uitgestuurd worden door een oorzaak waar ik niets aan kon doen, iets wat me ook maar aangedaan was door onverantwoord gedrag van een ander". Deze gang van zaken voelde niet goed; kon dit allemaal zomaar? Ik heb contact gezocht met de vakbond en wat bleek: men mag niet iemand ontslaan in een tijd van ziekte. Daarop heb ik contact gezocht met de bedrijfsarts en een second opinion aangevraagd. De bedrijfsarts wilde hierin niet meegaan, maar wilde wel opschrijven dat ik echt ziek ben. Door dit alles ben ik in een depressie geraakt en slik nu antidepressiva. Maar mijn werkgever wil me nog altijd kwijt!

Mijn advocaat wil meewerken aan een oplossing; een nieuwe opleiding volgen om zo een baan te kunnen vinden die beter bij mijn fysieke gesteldheid past en waardoor ik geen inkomsten zal verliezen. Op 8 januari 2024 heb ik een gesprek gehad met een arbeidsdeskundige. Het verslag van dit gesprek wordt naar mijn advocaat gestuurd in de hoop op een positieve ontwikkeling.

Dit wordt nog vervolgd!

Ik voel me door mijn huidige advocaat wel gehoord en begrepen. Hij legt alles in begrijpelijke taal uit. Ook hij raakt gefrustreerd van de slechte bereikbaarheid van de tegenpartij! Dit steunt mij in het feit dat dit gevoel dus niet aan mij ligt!

Ik werk als vrijwilligster in een kringloopwinkel, een plek waar rekening gehouden wordt met mijn beperkingen. Men stelt geen vragen, het is gewoon wat het is. Was dat maar vaker zo.

En wat gebeurt er dan? Mijn leidinggevende had begin 2024 gezien dat ik als vrijwilligster iets bij de voetbal in het dorp deed. Voor haar reden om te bedenken dat ik dan ook wel koffie en thee kan schenken in het verzorgingshuis waar ik als verzorgende werkte. Dus werk ik weer; voorlopig voor de duur van 1 maand.

Begin december stond de vrouw, die mij aangereden heeft bij mij voor de kassa. Ze betaalde met haar telefoon en wat had ik graag wat willen zeggen! Maar ik heb me sterk gehouden en ben beleefd gebleven. Daarna ben ik naar de kantine gegaan om mijn tranen de vrije loop te kunnen geven en even flink te kunnen tieren.

Op eerste Kerstdag 2023 moest ik mijn schoondochter naar mijn werk brengen, omdat er nog geen bussen reden. Ik ben voor het eerst over het bewuste stuk van de A6 gereden waar ik van achteren ben aangereden. Heel lang heeft er een auto achter me gereden, die me pas inhaalde na het bewuste punt. Het rijden ging goed, wat was ik trots op mezelf!!

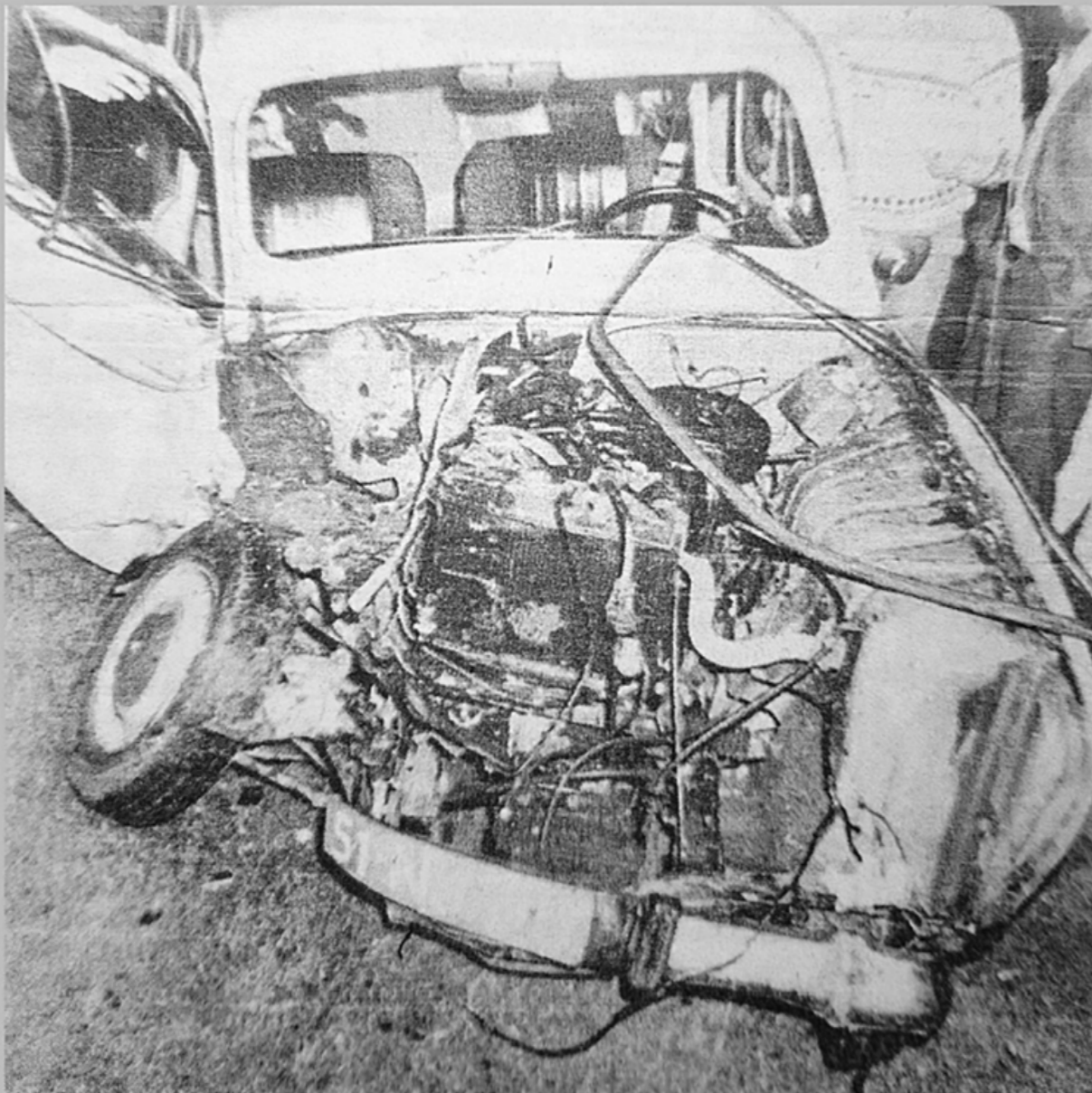
Wat voor invloed heeft de aanrijding gehad op mijn zoons?

- De jongste, die bij mij in de auto zat, wil graag dat ik het geluk weer vind met de beperkingen die ik heb. Hij steunt me hierin en staat altijd klaar met advies. Hij heeft echt een luisterend oor. Hij heeft inmiddels zijn rijbewijs en ik merk dat hij voorzichtiger is dan de meeste chauffeurs van zijn leeftijd. Ik ben heel blij dat de aanrijding bij hem geen gevolgen heeft.
- De oudste is heel zorgzaam en staat altijd klaar om me te helpen. Hij staat me bij met advies en wijze raad. Voor mijn gevoel slaat hij soms wat door in de bescherming van zijn moeder.

Beide jongens zullen NOOIT hun mobiel achter het stuur gebruiken. Ze weten ook dat ik hier heel fel in ben. Ik krijg nog wel eens te horen dat ik dit niet alleen zeg als ik in de auto zit, maar altijd reageer als ik ook maar iets hoor over mobielgebruik in het verkeer.

M.

WAT VOOR ONS OVERBLEEF WAS EEN KAPOT LEVEN MET VEEL ELLENDE, VEROORZAAKT DOOR EEN BEZOPEN RIJSCHOOLLERAAR.



EN WEER WAS HET RAAK

foto Arno de Hey

Twee auto's werden zondagavond rijp voor de sloop na (alweer) een vrij ernstige aanrijding in de gevaarlijke bocht Wenckebachstraat-Spoorstraat-Treebeekstraat. De in de richting Brunssum rijdende P.B. uit Heerlen kwam in de bocht op de linker zijde van de weg, waar juist de 25-jarige H.W. in de richting Hoensbroek reed. Met een enorme klap volgde de aanrijding. De chauffeurs van de ongeluksauto's, alsmede een 21-jarige inzittende van de tegemoetkomende auto werden per ambulance naar het ziekenhuis gebracht.

Persoonlijk verhaal van Huub Werst

Het was op een avond in november 1981 dat mijn leven, dat voorheen aangenaam en leuk was, eindigde in ellende, schaamte en vernedering. Mijn vriendin en ik waren op weg van Brunssum naar Hoensbroek om onze familie uit te nodigen voor onze bruiloft. Wij hadden besloten om te gaan trouwen. Helaas is het er niet van gekomen.

Ter hoogte van Treebeek, een wijk in Heerlen, werden wij vol van voren geschept door een auto die met hoge snelheid recht op ons afkwam en ons finaal in de kreukels reed. Mijn vriendin schreeuwde het uit van de pijn en ik was totaal in shock doordat ik de tegenligger recht op mij af zag komen en niks kon doen. Het was net of ik recht op een muur afreed en de dood in de ogen zag. De onvermijdelijke klap door de hoge snelheid van de tegenligger was enorm; de auto draaide als een tol in het rond. De ravage was zo groot dat twee auto's total loss achterbleven. Binnen enkele seconden stond het vol met nieuwsgierige mensen en dat was niet leuk. De politie arriveerde al snel en nam mij mee voor verhoor.

Terwijl ik nog steeds door de shock stond te trillen als een rietje werd mij eerst gevraagd of ik alcohol op had. Dat was niet het geval. Doordat ik in de politiewagen voor verhoor zat, miste ik de medische verzorging en ging de ziekenwagen zonder mij weg. Ik werd de politiewagen uitgezet en stond moederziel alleen op de plek des onheil. Alleen de berger van de wrakken was daar. Ik wist niet waar mijn vriendin naar toe was en raakte in paniek. Hoe moest ik hier weg komen? Van alles spookte door mijn hoofd. Gelukkig zag de berger dat ik in paniek was en vroeg wat er was. Ik vertelde dat ik niet wist waar mijn vriendin was en hoe ik weg moest komen. Hij vertelde mij dat hij daar per portofoon wel achter kon komen. Nadat hij de wagens had opgeladen en wij waren ingestapt, nam hij de portofoon in handen en hij kwam er achter dat mijn vriendin naar het ziekenhuis in Heerlen was gebracht. Nadat hij de wrakken had afgeleverd bracht hij mij daar naartoe.

In het ziekenhuis trof ik mijn vriendin aan, huilend van de pijn in de nek. De arts die erbij zat, zei dat hij op de foto's niets kon vinden. Hierop werden wij nog in trauma naar huis gestuurd; we moesten het zelf maar verder zien te regelen. Bij navraag bij andere bezoekers aan het ziekenhuis werd ons verteld dat er in de hal van het ziekenhuis een telefoon hing. Na wat geld in de munt gleuf gegooid te hebben konden wij eindelijk een taxi bellen om naar huis te gaan.

Thuis aangekomen was het inmiddels diep in de nacht. Wij waren nog totaal getraumatiseerd door wat ons overkomen was. Zonder enige pijnmedicatie, niet wetende wat ons nog te wachten stond, hebben wij geprobeerd nog wat te slapen.

De dag na het ongeval moest er van alles geregeld worden. Zo moesten onze werkgevers gebeld worden en de verzekering. Ook moest ik een afspraak maken met mijn huisarts. Mijn rug was van onder tot boven bont en blauw en deed pijn. Waarschijnlijk heb ik de pijn tijdens het ongeval niet gevoeld door de adrenaline en de shock waarin ik mij na het ongeval in bevond. Dit alles is niet gecontroleerd. Ik zou hier later nog nachten wakker van liggen, zo heftig was het ongeval. De huisarts heb ik verteld dat ik bij een ongeval betrokken was. Na mijn rug

bekeken te hebben stuurde hij mij met een tube zalf en de opmerking: "laat je maar eens goed masseren door je vriendin. Dit zette mij aan het denken: hij nam het ongeval niet serieus nam en ik was op boos op hem. Ik ben ook blijven klagen over de pijn in de rug.

Ook de verzekeringsadviseur werd gebeld. Het bleek dat ik overal voor verzekerd was behalve voor rechtsbijstand. Uit het vervolg blijkt dat ik juist deze hard nodig zou hebben. Wij merkten al snel dat het enige dat de adviseur kon doen was de tegenpartij aansprakelijk te stellen in onze naam. Dat is ook gebeurd: Interpolis is aansprakelijk gesteld voor de actuele schade en de ooit te lijden vervolgschade.

De materiële schade werd geheel vergoed maar de immateriële schade niet. Hier hadden wij nu juist rechtsbijstand bij nodig gehad. Nu stonden wij als leken te kijken zonder enige hulp van wie dan ook. Zo kon het dan ook gebeuren dat er veel mis is gegaan.

De schade moest erkend worden. Inmiddels hadden wij ook het politierapport ontvangen van de tegenpartij. Toen ik dit las werd ik witheet: hij was met ruzie onder invloed van alcohol en tabletten thuis weg gereden om ons vervolgens van de weg te rammen. Wij hebben deze man nooit meer gezien en ook niks gehoord over zijn veroordeling. Later kreeg ik van een kennis van ons te horen dat hij collega was van de dader en dat hij werd overgeplaatst waar hij werkte naar een GGZ instelling in Maastricht. Ook kwam ik zijn naam vele malen tegen op lesauto's. Hij was dus ook rijkschoolhouder en ik wist inmiddels ook waar hij woonde in een riant huis.

In tegenstelling met ons heeft het ongeluk hem niet veel gedaan. Mijn toenmalige vriendin echter verloor alles: eerst haar ziekengelduitkering, daarna direct haar baan en toen haar bijstandsuitkering en dit doordat wij niet wisten wat er met haar aan de hand was. Dat zij steeds met een gebroken nek aan het werk gestuurd werd wisten wij toen nog niet. Wij gingen in beroep tegen de beslissing van Detam, nu UWV. Helaas werd het beroep verworpen. Inmiddels was het was 6 jaar later en waren er vele onderzoeken en foto's gemaakt zonder resultaat. Wij waren inmiddels bij dr. Zeegers terecht gekomen en deze heeft haar nek onderzocht. Helaas was het ziekenhuis waar hij werkte niet in het bezit van een scanner, die echter wel beschikbaar was in Heerlen. Nu vraag je je toch af waarom deze indertijd niet werd gebruikt. Maar goed, zij zat al die tijd met de pijn. ik wil hier liever niet aan terug denken. Daardoor kon Zeegers niet de juiste diagnose stellen, maar hij was er wel van overtuigd dat er iets aan de hand is, zeker geen simulatie! Hij verwees ons door naar professor Bossers van de Sint Maartens Kliniek in Nijmegen.

Op de afspraak troffen wij een grote man die ons direct vroeg wat wij kwamen doen. Wij vertelde hem ons relaas van af het ongeval en dat zij daar door steeds haar werk moest verzuimen en in constante pijn verkeerde. Dit was voor dokter Bossers voldoende rede om een scan van de nek te laten maken. Nog geen 10minuten later was de oorzaak bekend: een niet geconsolideerde nekbreuk tussen de atlas en de draaier. Nu wisten we eindelijk wat er aan de hand was met haar. Om dat wij door geprocedeerd hadden lag haar zaak tegen de Detam nu bij de Hoge Raad. Nu zou je zeggen dat alles op zijn pootjes te recht zou komen maar niks is minder waar. Nadat ik de stukken naar onze advocaat had gebracht verwachtten wij dat we de

behandelingsdatum te horen zouden horen krijgen. Dit gebeurde echter niet. Wel werden wij gebeld door de griffier van de raad dat de stukken nog niet aangeleverd waren. Niet wetende dat er met deze advocaat iets verschrikkelijkst was gebeurd bracht ik nogmaals de benodigde stukken naar zijn kantoor. Deze werden op het kantoor van de advocaat gewoon aan genomen zonder dat gezegd werd dat hij overleden was. De stukken zijn nooit bij de Hoge Raad aangekomen maar de zitting is gewoon doorgegaan zonder enige vorm van verweer. Dit is niet te begrijpen: de Hoge Raad moet toch op de hoogte gesteld zijn van de dood van de advocaat of zie ik dit verkeerd? Zonder enige verdediging is de Detam toen in het gelijk gesteld. Zij hebben mijn vrouw met een nekbreuk naar het werk gestuurd; ik moet niet denken als het fout was gegaan. Gelukkig heeft zij besloten om niet te gaan werken. Dit betekende voor haar dat zij nooit meer een inkomen uit arbeid zal hebben en ook geen pensioensopbouw. Daar stond zij dan: niet in staat een eigen inkomen te verdienen, of werk te vinden in haar beroep. Door het zuipen van een ander kreeg zij ook nooit een tweede kans. Met mij ging het ook niet goed. Na het ongeval moest ik na 14 dagen op controle komen, niet wetende wat er met mij aan de hand was, werd ik gezond geschreven en moest weer aan het werk. Daar werd ik gelijk ontslagen, zogenaamd wegens een reorganisatie. Of dit het gevolg was van het verkeersongeluk wist ik niet. Gelukkig kon hij snel bij zijn oude werkgever aan de slag, maar omdat mijn rugklachten steeds weer opspeelden viel ik steeds gedurende lange periodes uit. Dit heeft vier jaar geduurd. In deze tijd werden er steeds foto's van mijn rug gemaakt zonder dat er wat gevonden werd. De pijn was ondraaglijk. Mijn succesvolle judo carrière was door de rugklachten afgelopen. Met veel moeite had ik de papieren gehaald om judo leraar te worden. Tevergeefs, deze konden de prullenbak in. Dat dit altijd een psychische druk op mij zou uitoefenen wist ik toen nog niet. Hier kwam ik pas later achter doordat clubgenoten wel de carrière gemaakt hadden. Het knaagt aan mij dat ik mijn internationale ervaring en kennis van de judosport nooit aan de jeugd heb kunnen overbrengen. Na 4 jaar met rugpijn rond gelopen te hebben werd ik uiteindelijk door mijn huisarts naar dr. Zeegers in Sittard gestuurd. Deze maakte ook eerst foto's van mijn rug maar kon hierop ook niets vinden. Omdat de rugklachten inmiddels zo een hevige pijn veroorzaakte werd ik door de arts teruggestuurd voor nieuwe foto's, maar nu in gebogen stand. En ja hoor, het bleek dat al die jaren na het ongeval met een breuk in mijn rug heb rond gelopen! Op de nieuwe foto's was breuk van een doornuitsteeksel ontdekt. Nu vraag je af waarom dit niet eerder werd ontdekt? Nu was het te laat. Hebben de voorgaande artsen niet goed geluisterd? Was deze hel nodig geweest? Een natuurlijke genezing was niet meer mogelijk: doordat de rug constant belast werd was er een weefsellaag ontstaan die dit onmogelijk maakte. En was een operatie nodig om dit te stabiliseren. De arts wist geen andere oplossing maar waarschuwde er wel voor dat er elders in de ruggenwervel problemen konden ontstaan door een verandering van de stand in de rug. Omdat de pijn zeer heftig was kon mij dat op dat moment niets schelen: Ik wilde van deze pijn af. Na de operatie duurde het nog 6 maanden in bed liggen, gevolgd door 6 weken in een gipskorset liggen. Daarna moest ik nog met een korset lopen waardoor je niet kunt buigen. Ik kan u zeggen dat dit een ware martelgang die mij psychisch op de rand van de afgrond heeft gebracht.

Inmiddels was ik zo vaak ziek dat de toenmalige bedrijfsvereniging SFB voor de bouw mij voor 100% afkeurde. Nu was ik ook mijn vak kwijtgeraakt. Aangezien ik geen aansprakelijkheidsverzekering voor de auto had kon ik hier ook niet terecht voor letselschade. Gelukkig was ik lid

van de vakbond FNV die wel letselschade in het pakket heeft. Een letselschaderegelaar van de FNV sprak Interpolis aan op hun eerdere aansprakelijkheid. Interpolis kwam gelijk met een brief dat zij er van uitgingen dat de zaak was afgehandeld.

Dit was natuurlijk niet zo. Er was nooit over de immateriële schade gesproken en dat ging nu gebeuren. Allereerst kwam er een brief van Interpolis dat de breuk in de rug er voor het ongeval al was. Dit was natuurlijk niet waar. Voor het ongeval werkte ik gewoon en oefende de judo sport uit op hoog nivo, met de verplichte sportkeuringen. Dit alles zonder rugklachten, zoals ook vermeld stond in het paspoort gevechtssporten. Na het ongeval was dit niet meer mogelijk. Na deze brief ontving ik een nieuw schrijven waarin beweerd werd dat ik alleen klachten in mijn linkerbeen zou hebben. Interpolis probeerde op alle mogelijke manieren onder de claim uit te komen. Meerdere verkeersslachtoffer getuigen van soortgelijke ervaringen. Respect voor de slachtoffers is ver te zoeken! Inmiddels was ik ook gekeurd voor mijn ongevallen levensverzekering door een orthopedisch chirurg en traumatoloog. Dit was een onafhankelijke keuring. In dit rapport werd ik voor meer dan 25% invalide verklaard op basis van eerder gemaakte foto's die ik had opgevraagd en de anamnese. Dit rapport werd bij Interpolis onder de aandacht gebracht. Hierop durfde de medische dienst, wie dit ook moge zijn, zonder onderzoek te beweren dat de invaliditeit maar 15% bedroeg, zonder enige onderbouwing of persoonlijk onderzoek. Ik vind dit nog altijd een belediging naar de arts en het slachtoffer. De medische dienst van Interpolis blijft anoniem. Zijn zij wel bevoegd zo'n uitspraak te doen, zonder inzage in mijn medische gegevens? Hier ben ik natuurlijk niet mee akkoord gegaan. Hierop zou er een niet bindend onderzoek door een arts in het Catharina ziekenhuis in Eindhoven worden gedaan maar naar ik begrepen heb van mijn letselschade regelaar mocht deze arts mij helemaal niet keuren: hij was alleen orthopeed wat ik al snel merkte. Er werd totaal niks gevraagd over het ontstaan van de breuk en het ongeval. Hij liet alleen een paar foto's maken en meer niet. Toen ik weg ging maakte hij wel de opmerking dat ik erg nerveus was. Hij moest eens weten wat het mij psychisch kostte om met de auto naar Eindhoven te komen. Uiteindelijk bood Interpolis een bedrag van 13.500 gulden. Toen ik dit bedrag zag voelde het als een slag in mijn gezicht. Ik zij tegen mijn letselschade regelaar dat ik hier nooit mee akkoord kon gaan. Hier zou een rechtsgeldige schriftelijke verklaring van moeten zijn, maar dit heb ik tot op heden nooit te zien gekregen. Ik heb hier herhaaldelijk naar gevraagd maar nooit te zien gekregen. Eer werd door hun alleen geroepen dat de zaak verjaard was.

Voor mij is de zaak nooit afgesloten. Zo als dr. zeegers al voorspelde raakte ik in 2004 zo goed als verlamd. De geconsulteerde reumatoloog kon uiteraard niks vinden en zij dat er niks aan de hand was, althans op reumatologisch gebied. omdat ik mij inmiddels niet meer kon bewegen twijfelde zij en vroeg of ik ooit bij een neuroloog was geweest. Dat was niet het geval. Deze arts vertrouwde het gelukkig niet en belde zij haar collega neuroloog, dr. Van Diepen Deze was net klaar met zijn spreekuur en mocht ik gelijk langs komen. De reumatoloog en een assistent brachten mij naar de neuroloog. Toen ik binnen kwam maakte hij de opmerking "hier zijn wij nog niet klaar mee" en dat was ook zo.

Na een onderzoek waarbij ik mijn schoenveters los moest maken en weer vast pakte hij meteen de telefoon en belde hij voor een acute scan afspraak, het liefst direct maar dit was niet mogelijk. De dag er na wel. Omdat het spoed was werd de afspraak gemaakt ik denk dat wanneer zij geweten hadden hoe ernstig het was ik niet naar huis gestuurd zou zijn. Nu

moest ik zo stijf als ik was naar huis met de auto. Gelukkig is alles goed gegaan. Of het een ingeving was weet ik niet maar voor de dag er op heb ik mijn broer gevraagd om met mij mee te gaan. Dit was naar nu blijkt de enige juiste beslissing. Na het maken van de scan was binnen 10 minuten duidelijk wat er aan de hand was. De röntgenoloog vroeg mij alle eerst of ik ooit betrokken was geweest bij een auto-ongeluk. Het antwoord was natuurlijk ja. Op mijn vraag was waarom hij dat wilde weten zij hij dat soortgelijk letsel aan de wervels zoals bij mij het geval was vaak voorkwam bij verkeersongelukken. Door de frontale klap en de nekbreuk bij mij vrouw in haar nek was het voor mij inmiddels duidelijk dat ik leed onder een gevolgschade, toe te schrijven aan het ongeval 1981.

Hierop zocht ik opnieuw contact met Interpolis om dit te melden. Ik werd 's avonds laat gebeld door ene mevrouw van Geel van Interpolis dat ik FNV contact moest laten maken de verzekeringsmaatschappij. FNV ging na mijn telefoontje op zoek naar het dossier met het nummer dat ik hun door gaf. Dit dossier bleek onvindbaar. Nadat er via een hoofd van de afdeling letselschade contact op genomen was met de letselschade regelaar die de zaken destijds voor mij en mijn vrouw afgehandeld heeft, deelde deze mee dat de zaken des tijd zouden zijn afgehandeld. Dit kan absoluut niet waar zijn. Ik heb hem destijds persoonlijk ervan op de hoogte gesteld dat ik met hun voorstel van 13.500 gulden niet akkoord kan gaan. Hiervan heb ik ook nooit een schriftelijke bevestiging gekregen. Ook het contact dat ik met mev. van Geel heb gehad had schriftelijk vastgelegd moeten worden. Ook dat is niet gebeurd en ga zo maar verder. Zonder dossier vertikt FNV het om ook contact op te nemen met Interpolis. Wel kwam uit het dossier van mijn vrouw naar voren dat dit met een vaststellingsovereenkomst is afgesloten. Dit rammelt echter van de fouten: de namen zijn niet goed en ga zo maar door. Ook zij zit nog met vervolgschade die zij bij het afsluiten van de schade niet had kunnen voorzien. Na haar nekoperatie in zijn de klachten nooit minder geworden maar is zij op gegeven moment halfzijdig verlamd geraakt en daardoor in een rolstoel terechtgekomen. Nu woont zij in een huis dat met passen en meten voor haar een beetje geschikt is gemaakt maar voor een huwelijk totaal ongeschikt. Ik slaap boven en zij onder in een hok dat je nauwelijks kamer kan noemen. Om terug te komen op het dossier, komt niet te voorschijn en daardoor neemt FNV geen contact op met Interpolis, dit terwijl op volgens mv. van Geel het dossier nog aanwezig is. Naar lang zeuren heeft FNV voor veel geld uiteindelijk een extern bureau ingeschakeld voor een rapport. De conclusie is in mijn ogen een giller: in het rapport word de schade erkend maar omdat zij de voorgeschiedenis niet kennen konden zij de oorzaak niet duiden. Ben ik nu gek of hoe zit het dan wel? Het rapport zou naar aanleiding van de voorgeschiedenis moeten zijn gemaakt. Interpolis heeft op de een of andere wijze dit ook ik handen gekregen en gaat er van uit dat de gevolgschade niet van het ongeval is. Zonder kennis voorgeschiedenis ontbreekt de basis voor deze conclusie.

Inmiddels leven wij al jaren op het bestaansminimum van een uitkering met een 5 koppig gezin. Dat betekent: nooit feest, nooit op stap, nooit vakantie. Leven van een uitkering is geen pretje, vooral met de kabinetten van de laatste jaren die in 1995 de prikkel invoerden om mensen met een uitkering nog maar 70% van hun uitkering te geven, ongeacht je situatie. Dit is in mijn ogen mensen in een toch al zwakke situatie mishandelen. Ieder weet dat ziek zijn duur is. Met deze actie word het voor deze mensen alleen maar moeilijker en als je als gezin hier

van moet leven al helemaal. Ik kan het mij dan ook voorstellen dat er mensen aan de onderkant met geen perspectief op verbetering op een gegeven moment er een eind aan maken. Ook ik heb zelf hier een aantal keer mee gespeeld om dit te doen, ware het niet dat mijn drie prachtige zoons er waren en deze kon ik niet in de steek laten. Zij zijn door een invalide vrouw en invalide man toch maar mooi opgetrokken, wel levend in constante armoede en hebben zij veel moeten missen. Ik schaamde mij hier voor maar deze schaamte hoort bij anderen thuis zoals bij een verzekeraar die zijn verplichtingen niet na komt ten gunste van hun winst.

Aangezien wij in deze tijd veel rapporten en brieven hebben gekregen bezitten wij over een uitgebreid dossier. Omdat wij het met de hele gang van zaken en de behandeling niet eens zijn hebben wij dit ook met een aantal juristen besproken. De eerste, die ons door een maatschappelijk werker aan de hand was gedaan, kwam tot de conclusie dat zowel Interpolis als de FNV in gebreke zijn gebleven. Hierop schreef hij beide een brief waar in hij naar relevante stukken vroeg. Zo vroeg hij Interpolis naar de vaststellingsovereenkomst; deze zouden ze hem sturen. Aan de FNV vroeg hij waarvoor het dure rapport was gemaakt en naar de conclusie die daar aan verbonden werd. Helaas konden wij met deze jurist niet verder gaan omdat hij te duur was voor ons: deze twee brieven kostten ons 1250 gulden en dat heeft een slachtoffer met een WAO uitkering nu eenmaal niet. Hij was niet bereid om met een toevoeging te werken. Overigens, op de gevraagde documenten wacht hij nog steeds. Omdat het blijft knagen werd er contact gezocht met een andere jurist en werden de stukken aan haar voor gelegd. Zij kwam tot de conclusie dat het bedrag van 13500 gulden een voorschot was. Ook zij ging niet verder omdat zij weigerde te werken met een toevoeging. We moesten maar een andere jurist zoeken. Hierop werd de zaak voorgelegd aan het KIVIT (onafhankelijke beoordelaar van financiële zaken) voorgelegd. Deze verwees de aangeleverde stukken in eerste instantie terug. Nadat ik kon aantonen dat Interpolis destijds in gebreke was gebleven in de afhandeling van de letselschade en het niet schriftelijk vast leggen van de afhandeling kreeg ik het advies alsnog de zaak aan de rechter voor te leggen. Hier heb je nu juist een jurist bij nodig die als eerste vraagt even 2500 euro neer te leggen. Waar wil je als uitkeringsontvanger zo'n bedrag vandaan halen? Door een toeval kwam ik een ex-medewerker van het ABP tegen. Hij vroeg zich af welke schade ik door het ongeval had opgelopen en raadpleegde hiervoor relevante tabellen van het ABP en de CAO's. Na berekening van het loon, waar bij gekeken is naar wat er verdient wordt met desbetreffende opleiding en pensioenopbouw, kwam wij al gauw uit op een bedrag van ongeveer 400.000 euro uit als schadepost; dit was nog aan de lage kant. Toen hij Interpolis hiermee confronteerde was de reactie: wij praten niet meer met u! Dat zal wel zijn, het is ook een ander bedrag dan wat zij destijds hebben geboden te weten 13500 gulden.

Ik heb nog 10 jaar gewerkt in de sociale werkvoorziening voor halve dagen waardoor mij inkomen echter niet verbeterde. Wie gaat werken met een uitkering is verplicht om dit door te geven aan het UWV; deze berekent dat en kort dit op de uitkering. Het gevolg is dat als je niet oppast je minder verdiend dan de uitkering, dus blijf je steeds op het bijstandsniveau. Eigenlijk werk je voor niks en int het UWV je loon. Dan denk je toch, waar doe ik het voor. Wie denkt dat het dat was komt bedrogen uit. Je hebt weliswaar een premie vrije pensioen opbouw betaald, maar als je naar bovenstaand bedrag kijkt zie je dat de opbouw altijd te laag is. Nu kan je dat met een levensverzekering en belastingvoordeel wel opvangen maar ook dit is voor een

slachtoffer met alleen een WAO uitkering niet weggelegd. Ik ben blij dat ik enigszins rond kan komen met pensioen en AOW. Dit samen is nu ook nog ver beneden het sociale minimum: het sociale minimum is plus minus 1600 euro en ik krijg AOW plus pensioen nog geen 1200 euro. Omdat ik gehuwd ben kan je een aanvulling vragen maar deze krijg ik niet omdat ik destijds voor haar een aangepast huis heb aangeschaft. Dit huis is inmiddels niet meer passend gezien haar halfzijdige verlamming. Ook is zij voor de arbeidsmarkt niet meer ingeschreven terwijl zij haar eigen centen wil verdienen. Mijn vrouw is dus dubbel gestraft. Waar het op neer komt is dat het slachtoffer uit eindelijk de gestrafte is. Na het ongeval worden zij vaak niet goed bij gestaan en hebben veel mensen geen rechtsbijstand waar door verzekeraars hun spelletjes gaan spelen om uiteindelijk onder hun verantwoording uit te komen.

Ook is er de schaamte en de armoede die door het ongeval is optreden omdat een verzekeraar weigert de immateriële schade te vergoeden en de armoedeval die hier door optreedt door het verlies van arbeid en levensgeluk waar door leven alleen nog maar overleven wordt. En dit voor de rest van hun leven met totaal geen kans hebben op een tweede kans. De wordt de daders wel geboden. Jij blijft slachtoffer van een misdrijf want zo moet je het ongeval zien. De manier waarop je behandeld wordt veroorzaakt pijn die nooit meer weg gaat.

Wat te denken van opmerkingen zoals " Je was op het verkeerde moment op de verkeerde plaats". Was het niet eerder zo dat hij met zijn bezopen kop daar niet had mogen zijn? Ook als je naar de strafmaat kijkt word je stil: hij krijgt maar even en jij levenslang. Waar is de rechtvaardigheid ?

Kunt u zich voorstellen dat een kind vraagt: " Pappa waarom gaan wij nooit op vakantie en waarom heeft mijn vriendje een nieuwe fiets waarom heb ik er geen?". Ga zo maar door, dit verhaal is naar waarheid geschreven en kan met stukken worden onderbouwd. De slachtoffers zitten nu in een huis wat niet bij hun past maar kunnen gezien hun inkomen geen kant op.

Ik weet zeker dat er veel meer van deze gevallen in Nederland zijn: mensen die aan hun ellende geen schuld hebben maar wel overal voor worden gestraft. Het is nog erger als twee mensen inde bloei van hun leven op deze manier worden getroffen. De een was 19 de ander 25 jaar, niet wetende wat hun boven het hoofd hing door dit ongeval. De ene moest vier jaar door een hel gaan en de andere zes jaar. Door artsen miskent alsof zij de boel belazeren. Uiteindelijk zijn zij minder valide geworden door het ongeval. Het ergste is dat hun arbeidzaam leven verwoest is en dat op jonge leeftijd waar alles nog moet beginnen. Dat gun je toch geen mens! Toch gebeurd het sluipend. In het geniep gun ik ieder zijn pot bier maar ik ben voor nul promille in het verkeer. Ook ik ben niet voor langere celstraffen maar wel voor zeer hoge geldboetes. De financiële schades die zij aanrichten zou dan gedekt kunnen worden door al deze boetes in een Fonds voor Verkeersslachtoffers te plaatsen waarop de slachtoffers een beroep op kunnen doen zodat daders eindelijk eens mee gaan betalen aan de door hun veroorzaakte schade en ellende. Nu gaan de boetes geheel naar de staatskas. Een gesprek met de daders heeft vaak geen zin. Zij schenken zich vol met bier dat vaak in de supermarkt in de aanbieding is en dus goedkoop. Vervolgens stappen ze in de auto en rijden weg. Ook over de opgelegde straffen wordt gelachen. Ik ben hier al een aantal keer getuige geweest in gespreken die ik

opving. Mijn haren gaan vaak recht over eind staan wanneer er weer een zwaar ongeluk wordt gemeld en hoor dat er weer alcohol in het spel was. Als er doden zijn te betreuren zijn denk ik dan ook aan de slachtoffers die het wel overleefden maar voor hun leven getekend zijn en gedoemd zijn in pijn, ellende en schaamte verder te leven. Jaarlijks wordt er een herdenking gehouden voor gedode verkeersslachtoffers. Er worden dan stoelen gezet die leeg blijven. Dit is heel indruk wekkend, maar ik vraag mij wel eens af hoeveel stoelen zouden er bij gezet kunnen worden voor verkeersslachtoffers die niet dood zijn maar door hun handicap of andere klachten er ook niet bij kunnen zijn.

Het heeft mij veel moeite gekost om dit op papier te zetten daar het ver in de privé sfeer komt. ik vind het noodzakelijk om het als nog te doen daar het een levens echt verhaal is waar de slachtoffers de rekening voor hebben betaald en gestraft zijn. Ik hoop dat anderen dit niet hoeven mee te maken want ik kan nu uit eigen ervaring zeggen dat dit leven geen pretje is. Er zijn veel fouten in het begin gemaakt: een verkeerde medische diagnose en het ontbreken van adequate medische hulp ter plaatse. Ook is nooit gekeken wat zo een frontale klap voor een gevolg heeft, zowel psychisch als lichamelijk, voor het verdere leven met alle gevolgen zoals hier boven beschreven. Doordat ik de ellende en frustraties voor de slachtoffers beschreven heb hoop ik met dit verhaal mensen te kunnen overtuigen hoe belangrijk het is dat uit een ongeval de juiste conclusies worden getrokken en de slachtoffers er niet alleen mee achter te laten, vooral als de schuldvraag snel duidelijk is. Wij stonden er geheel alleen voor terwijl de dader onmiddellijk een jurist ter beschikking kreeg. Voor de slachtoffers wordt het een ondragelijk gevecht dat zij, indien er geen recht bij stand is, alleen moeten voeren. Vooral wanneer het een ingewikkelde zaak is staan letselschade advocaten daar niet op te wachten. Het is dus zaak dat het in het begin ook voor de slachtoffers goed gaat. Uit dit verhaal blijkt onder meer dat breuken op foto's niet altijd gezien worden. maar er wel zijn. Kijk maar naar mij: 4 jaar pijn en klachten, diverse foto's waarop niets gevonden werd. Pas bij de juiste arts waar ook naar een tweede keer in gebogen stand wordt de oorzaak eindelijk gevonden. Bij mijn vrouw duurde het zelfs 6 jaar. Door deze lange tijd wordt het ingewikkeld om je gelijk bij een verzekeraar te halen, met alle gevolgen van dien. Nu ik mijn laatste levensfase in ga met pensioen ben ik mijn leven aan het overzien. Ik heb het ongeval alleen maar overleefd in armoede en vernedering. Ik moest tegen mijn vrienden vaak nee zeggen, vakantie was er niet, feestdagen waren aan ons niet besteed. Het is dat wij het nog voor onze kinderen doen maar ook een fijne oude dag is ook aan ons niet besteed gezien de pensioen opbouw: dit was maar de helft van wat een werkende opbouwt. dit hoor ik van meerdere slachtoffers dus ook hier wordt je weer gestraft voor iets waar jij niks aan kan doen. De dader er beter van af is gekomen; voor ons blijft het leven na het ongeval een gevecht om over eind te blijven. Hoelang dit vol te houden is vraag ik mij nu af. Hier speelde de verzekeraar een grote rol in gezien het schade bedrag aan niet opgebouwd pensioenen inkomen. 400.000 versus 13.500, dat is toch bespottelijk! Dit verhaal gaat echter niet alleen over geld naar over de aangerichte immateriële schade en de pijn die de slachtoffers buiten hun schuld hebben geleden. Ik weet zeker dat de dader zich nergens meer van bewust is; wij worden hier dagelijks nog mee geconfronteerd op meerdere fronten, zo wel financieel als medisch. Nog steeds komen alcoholisten er te gemakkelijk vanaf met een kleine straf terwijl het slachtoffer achterblijft met veel ellende. Pak ze waar het pijn doet, in de beurs!

Colofon

Zwartboek Appendix 2023

Redactie: dr. Hans van Maanen en Tjakko Bouwman

Auteur: dr. Hans van Maanen

Beeld: Shutterstock / iStock / eigen archief

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.