APPENDIX 2024

ZWARTBOEK

WAAR VERKEERSSLACHTOFFERS NA HET ONGEVAL MEE GECONFRONTEERD WORDEN

APPENDIX 2024

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 2024 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 houden wij dit document "levend".
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 wordt opgeroepen over te gaan tot het, bij wet, invoeren van effectieve maatregelen, hetgeen bijdraagt aan het terugdringen van het recidive gedrag en het voorkomen van een verkeersmisdrijf. Met als doel het redden van levens.
Wij zijn genoodzaakt de situatie voortdurend te blijven volgen en ook over het jaar 2024 een Appendix uit te brengen. In het vertrouwen dat het gaat bijdragen aan de maatschappelijke discussie om de positie van verkeersslachtoffers te verbeteren en de verkeersonveiligheid effectief terug te dringen.

Wij stellen vast dat de veiligheid op de weg en de afwikkeling na ongevallen volstrekt onacceptabel zijn en de maatschappelijk kosten inmiddels oplopen tot € 33 miljard in 2022 (met een bandbreedte van € 19 tot € 44 miljard): vergelijkbaar met 3,4% (1,9-4,6%) van het bruto binnenlands product (bbp). Dit is beduidend hoger dan andere maatschappelijke kosten door verkeer, zoals congestie (€ 2,7 tot € 3,5 miljard) en milieuschade (€ 8,2 miljard). (berekening: SWOV)

Wij nodigen een ieder uit om het VVS 'Zwartboek' en de jaarlijkse Appendices bij anderen 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
maart 2025

Inhoudsopgave

Zwartboek Appendix 2023

05 Voorwoord

09 Samenvatting en conclusies

17 Samenleving

25 Wetgeving

29 Strafrecht

31 Civielrecht

35 Politie en andere Hulpdiensten

37 Technologie

45 Veiligheidsmaatregelen

49 Verzekeringen

51 Verkeersveiligheid en Klimaat

53 EU-beleid

57 Aanhangsel 1

59 Aanhangsel 2

65 Persoonlijk verhalen

72 Colofon

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. De aandacht voor de jaarlijkse Herdenking neemt iets toe, maar zou vele malen beter kunnen. Ook het navenant ontbreken van strafopleggingen voor verkeershufters 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 ellende 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 staat erbij en kijkt de andere kant uit, ondanks dat drie achtereenvolgende ministers, verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid, beloofden dit als een 'speerpunt' aan te pakken. Maar zover wil het huidige kabinet niet gaan.

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 Behandeling Letselschade', ondanks een motie uit november 2020 (!) die invoering eist, nog steeds niet ingevoerd, het wordt misschien in 2025 wet (maar eerst zien, dan geloven) en het waarom van dit almaar vooruitschuiven wordt er niet bij gezegd. Ook vindt de Tweede Kamer dat geen sancties op het niet naleven ervan hoeven komen als de code niet wordt gevolgd, de AFM moet maar een oogje in het zeil houden. Hierdoor blijft het twijfelachtig of dit alles iets gaat uithalen, maar ervaringen uit het verleden hebben geleerd dat dit niet gaat gebeuren. Ook blijft alle bewijslast bij het slachtoffer liggen en mag de tegenpartij ongelimiteerd onzin uitkramen en nieuwe 'lezingen' van de aanrijding of 'oorzaken' van de klachten t.g.v. het opgelopen letsel verzinnen zonder enige sanctie. De 'gelijkheid van partijen' blijft zo een gotspé.

Een te groot gedeelte 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. Het zou toch onmo-

gelijk moeten zijn om je te verzekeren voor schade, veroorzaakt door handelingen die bij wet verboden zijn! De mogelijkheid om de verzekering als 'schaamlap' te gebruiken dient daarom sterk beperkt te worden omdat een groot gedeelte van de kosten vermijdbaar en dus onnodig zijn. Wij pleiten voor 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. 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 uitlezing van 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. Ook dit beleid laat zien dat verkeersveiligheid 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 beloftes 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 zwaktebod, maar zullen ook dan niet gehaald gaan worden zonder een drastisch ander beleid, maar het huidige kabinet heeft daar echt geen zin in.

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 24 keer binnen een jaar tijd (!) zijn betrapt op 'rijden zonder rijbewijs', is het duidelijk dat deze sanctie evenmin 'bijt'. De enige echte oplossing is een rijbewijsslot, 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 en evenmin tot het verplicht volgen van een cursus bij het CBR. 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 automobielindustrie waar het aankomt op verkeersveiligheid 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 automobielindustrie in bescherming, keurt hun voertuigen goed en bereikt daarmee dat andere EU-landen ze toe moeten laten. De nodigen 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 een snelheidsbeperking op de Autobahnen is nog steeds 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 automobielindustrie. Deze kosten worden echter door de slachtoffers en de samenlevingen gedragen, ook het menselijk leed dat ermee gemoeid is. Maar dat laat de automobielindustrie koud. Het wordt hoog tijd voor een productaansprakelijkheidsproces tegen de automobielindustrie. 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 getraineerd wordt met het invoeren van de 'Gedragscode Behandeling 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.

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, rijbewijssloten) 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 aanrijtijden 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 ter 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. Daarom dient er een recidiveregeling 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 slachtoffervijandige 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). Dus is de toegang tot het recht 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, rijbewijsslot, '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 beroerd en de wetgever zal eindelijk eens moeten gaan werken aan de slachtoffervijandige wetgeving. Hiertoe moet ook de straf- en civielrechtelijke afwikkeling op de schop en de 'Gedragscode Behandeling Letselschade' verplicht worden gesteld (zoals een motie van de Tweede Kamer heeft bepaald) met sancties. 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. Daarom zou de politiek 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, rijbewijsslot, '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.

Lijst van afkortingen

AFM = Autoriteit Financiële Markten
AI = Artificial Intelligence (Kunstmatige Intelligentie)
ANP = Algemeen Nederlands Persbureau
CBR = Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
BVF = Boete VermenigvuldigingsFactor
EDR = Event Data Recorder
EU = Europese Unie
EV = Electric Vehicle (Elektrische Auto)
GBL = Gedragscode Behandeling Letselschade
ISA = Informerende SnelheidsAssistent
ISB = Intelligente (harde) SnelheidsBegrenzer
KiM = Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
LEV = Licht Elektrisch Voertuig
NO_x = Stikstofoxiden die ontstaan bij verbranding
NVVC = Nationaal VerkeersVeiligheids Congres
PV = Proces Verbaal
SUV = Sport Utility Vehicle
SWOV = Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

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?

We zien een steeds verder voortsluipen van de verharding van de samenleving en dat is ook terug te zien in het wegverkeer. Niet alleen door het steeds grootschaliger overtreden van de wegenverkeerswet, maar ook steeds meer asociaal weggedrag. We zullen daar in de hoofdstukken over 'handhaving' en 'strafrecht' op terugkomen. Ook kan de politiek in dit kader niet onbenoemd blijven dat zal in het betreffende hoofdstuk dan ook uitgebreid aan de orde komen. Temeer daar ook t.a.v. van de afname van de emissie van schadelijke stoffen een flinke winst te behalen zou zijn die hard nodig is om de doelstellingen op dit gebied dichterbij te brengen. De kern van het probleem is geen kwestie van 'NIET KUNNEN', maar van 'NIET WILLEN'. Waarom men niet wil is ons al jaren volstrekt onduidelijk, want de omvang van deze continue ramp is in feite niet voor te stellen.

De wegenverkeerswet wordt steeds grootschaliger overtreden en het gedrag op de weg asocialer. Ook de emissie van schadelijke stoffen neemt toe.

Het trieste gevolg is dat de slachtofferaantallen (en daarmee ook de economische gevolgen voor de samenleving) een duidelijk stijgende trend vertonen. Maar maatregelen om het tij te keren blijven almaar uit en de samenleving laat het zich maar aanleunen. Van protestacties is geen sprake terwijl andere gebeurtenissen (ook in verre streken) wel velen op de been brengt. Maar de ellende, die 'thuis' wordt aangericht, wordt als 'normaal' ervaren, alsof het een onvermijdelijk griepje betreft. Wij vinden dan ook dat de samenleving veel meer geconfronteerd moet worden met de enorme omvang van de ellende en de kosten van de verkeersonveiligheid, want deze worden zwaar onderschat. Ook beseft men niet dat iedereen slachtoffer kan worden en hoe meer verkeershufters hun gang kunnen gaan, hoe groter de kans is dat U ook slachtoffer wordt. De roep om meer handhaving en strenger straffen zou luid moeten zijn, is nog amper te horen, maar begint wel iets luider te worden.

De aantallen slachtoffers en de schade nemen toe, maar de samenleving is zich niet bewust van de omvang van de ramp op de wegen. Daarom wordt er ook niet tegen geprotesteerd. Maar iedereen kan slachtoffer worden!

De roep om strenger straffen voor wegmisdrijven neemt toe, maar zonder effectieve handhaving zal het aantal wegmisdrijven toe blijven nemen. En de ernst van aanrijdingen neemt heel snel toe met de aanrijsnelheid.

Wij roepen al jaren dat verkeersmisdrijven in feite levensdelicten zijn en dat deze ook als zodanig bestraft dienen te worden en langzaamaan 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 met droge ogen beweren 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'*.

Politiek

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

De politiek is nauwelijks geïnteresseerd in de positie van verkeersslachtoffers en laat de bestaande praktijken bestaan, ondanks dat al lange tijd duidelijk is dat hierin verbetering dient te worden gebracht. Beloften worden niet nagekomen en wetgeving vooruitgeschoven.

De onwil van de politiek om zowel de verkeersonveiligheid te verminderen als de (wettelijke) positie van verkeersslachtoffers te verbeteren bleek weer eens duidelijk uit de verkiezingsprogramma's voor de verkiezingen van 2023. Als er al iets in te vinden was over verkeersveiligheid (wat niet altijd het geval was, zo onbelangrijk wordt dit gevonden!) dan bleef het bij het intrappen van open deuren als 'de verkeersveiligheid moet worden verbeterd'. Maar HOE men dat wil bereiken bleef in nevelen gehuld. En over de slachtoffervijandige wetgeving geen woord. Dat is ook weer gebleken uit de onwil om hier wat aan te doen. De 'Gedragscode Behandeling Letselschade' zou na de aangenomen moties in november 2020 in een wet worden verankerd, maar dat is nog steeds niet gebeurd. De toezegging is dat dit per 1 januari 2025 zou gaan gebeuren, maar eerst zien, dan geloven, want er is niets dat erop duidt dat er werk van is gemaakt. En zolang er geen sancties komen op het niet naleven ervan, zal het weinig verschil maken. Een motie, ingediend door de SP in november 2024, om wèl sancties in te voeren is verworpen: de Tweede Kamer vindt het voldoende dat de schadeverzekeraar wettelijk verplicht wordt om zorg te dragen voor adequate procedures en dat de Autoriteit Financiële Markten (AFM) daar toezicht op houdt. Maar de AFM mag zelf bepalen waarop ze haar toezicht inzet. Het zal er in de praktijk wel weer op neerkomen dat er eerst jarenlang klachten moeten worden verzameld alvorens de AFM in actie komt, maar kan zij ook bijten? Wij hebben daar ernstige twijfels over. Daarom verwachten wij dat er vooralsnog geen enkele wijziging komt in het 'slachtoffertje pesten' door de verzekeringsmaatschappijen en dat we zo weer 10 jaar verder zijn zonder enige verbetering in de slechte, om niet te zeggen beroerde, positie van slachtoffers. Terwijl het rapport van de Universiteit Utrecht al zeven jaar oud is, maar er zijn nog steeds geen consequenties aan verbonden. Pappen, nathouden en zoethoudertjes uitdelen. En maar roepen dat 'het slachtoffer centraal moet staan'. Vooralsnog geeft de politiek verzekeringsmaatschappijen alle ruimte om hun slachtoffervijandige praktijken voort te zetten. Ook hier is de staande praktijk van 'vooruitschuiven' weer van toepassing.

De verzekeringsmaatschappijen kunnen nog steeds veel te eenvoudig de kosten afwentelen op slachtoffers en de samenleving en maken geen gebruik van hun 'regresrecht' die hufters kaal zou plukken.

De politiek zou verzekeringsmaatschappijen ook een 'regresplicht' op moeten leggen. Nu is er alleen een 'regresrecht' (d.w.z. dat een verzekeringsmaatschappij de kosten van een aanrijding MAG verhalen op de veroorzaker als deze de verkeersregels 'in ernstige mate' heeft overtreden), maar daar wordt nauwelijks gebruik van gemaakt. De 'argumentatie' is dat 'er van een kale kip niets valt te plukken' en 'het kost meer dan het oplevert'. Slappe smoesjes, want lieden die in een dikke auto rondrijden zijn niet onbemiddeld en als men weet dat de kosten verhaald kunnen worden, gaat men zich anders gedragen. Een paar voorbeelden van wegmisbruikers, die hun huis hebben moeten verkopen om de kosten van hun wangedrag op te hoesten, zou een duidelijk preventieve werking hebben. Wij vinden het onacceptabel dat de kosten van onverantwoord weggedrag moeten worden opgebracht door de overige premiebetalers. Dat is o.i. geheel in strijd met het beginsel 'de vervuiler betaalt'. Overigens vinden wij dat dit niet beperkt dient te blijven tot de 'directe' schade, maar dat deze regresplicht ook zou moeten gelden voor de kosten van de hulpdiensten, uitkeringen en eventuele pensioenen. Oftewel als een slachtoffer door wangedrag van een ander een uitkering moet krijgen, verhaal dat

maar op de veroorzaker. We verzekeren ons tegen de gevolgen van fouten, die we allemaal kunnen maken, maar dit zou niet mogen gelden voor volkomen onnodig en afkeurenswaardig wangedrag. Pluk wegmisbruikers maar kaal, dat is veel effectiever dan een taakstraf en heeft veel preventieve werking.

Je kunt je nog steeds verzekeren voor schade, aangericht door handelingen die wettelijk verboden zijn. Hoe bestaat het!

Wij vinden het onbestaanbaar dat het mogelijk is om je te verzekeren voor de gevolgen van wetsovertreding. Dat alcohol en verkeer niet samengaan is inmiddels toch echt wel bekend. Maar er zijn verzekeringen, die expliciet toestaan dat als je met (teveel) alcohol aanrijdingen veroorzaakt toch verzekerd bent. Dat is een aanmoediging om bezopen achter het stuur te kruipen, want 'de verzekering dekt toch de schade'. Maar slachtoffers zijn de dupe van dronken bestuurders. Het zou wettelijk onmogelijk moeten zijn om je te verzekeren tegen de gevolgen van wetsovertredingen. Alsof een huurmoordenaar een verzekering af kan sluiten, waardoor de nabestaanden 'affectieschade' vergoed krijgen. Te zot voor woorden.

De snelheden gaan weer omhoog, dus lekker jakkeren met meer slachtoffers, schade en vervuiling! Dit is stemmen kopen met mensenlevens!

De huidige coalitie heeft ook geen enkel probleem met het verder verhogen van de verkeersONveiligheid: men bekijkt waar het mogelijk is om weer 24/7 lekker 130 km/h te kunnen jakkeren. De 'tijdwinst' bedraagt hooguit enige minuten over realistische trajecten, vaak weer tenietgedaan door files, ontstaan door aanrijdingen. Per kilometer die er sneller wordt gereden stijgt de kans op een ongeval met 6 tot 7 procent. Het risico op het veroorzaken van een dodelijk ongeval op de weg is zeven keer zo groot als een auto 130 in plaats van 100 kilometer per uur rijdt. Dit blijkt uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). Met als 'bonus' ook verhoogde aantallen gewonden, meer schade en een hogere uitstoot van CO_2, stikstofoxiden, ultra-fijnstof en lawaai. Kortom, eigenlijk alleen maar verliezers. Uitsluitend om kiezers te paaien en stemmen te winnen bij verkiezingen. In gewoon Nederlands: partijen die 130 km/h propageren 'kopen' stemmen met mensenlevens en verhoogde milieuvervuiling. Ze worden bedankt!

De beloften over de daling van het aantal slachtoffers worden niet nagekomen zonder dat dit consequenties heeft. Er is dus voor de politiek geen enkele reden om er werk van te maken.

Het resultaat van dit alles is dat de slachtofferaantallen de laatste jaren weer oplopen, de **jaarlijkse** schade inmiddels (door de SWOV) geschat wordt op 30 MILJARD Euro en dat van alle plechtige beloften over het verminderen van de slachtofferaantallen helemaal niets terecht komt en is gekomen. In 2008 (!) was de toezegging dat er in 2020 niet meer dan 500 dodelijke en 10 500 ziekenhuisgewonden zouden vallen. Toen halverwege dat decennium bleek dat de -toen dalende- trend onvoldoende was om dit doel te bereiken werd echter in het geheel geen actie ondernomen met als gevolg dat de aantallen weer op begonnen te lopen en in 2020 de situatie even beroerd was als in 2010. Er is geen politiek verantwoordelijk persoon voor afgetreden, schaamteloos zijn deze doelen dan maar voorzien van het etiket 2030. Kortom, een volkomen verloren decennium zonder dat er enige consequentie aan verbonden wordt. We leven inmiddels al halverwege de jaren '20 en we zien de aantallen slachtoffers nog verder oplopen en weer wordt geen actie ondernomen om het tij te keren. Klaarblijkelijk vindt de politiek het wel best zo, want aan het niet nakomen van alle mooie beloften worden toch geen consequenties verbonden, dus waarom zou je er moeite voor doen?

Wat er aan methoden wordt gebruikt om de verkeersonveiligheid te verminderen, kan goed worden geconstateerd op het tweejaarlijkse verkeersveiligheidscongres. Veel mensen doen

De acties voor het verminderen van de verkeersonveiligheid zijn als het milieubeleid: papiertjes prikken tussen rokende schoorstenen. Inname van het rijbewijs zal veel strenger moeten.

hun best om het aan te pakken, maar het deed mij denken aan de spotprent van Kamagurka uit de jaren '70 over het Nederlandse milieubeleid destijds: tussen de rokende schoorstenen zie je iemand papiertjes prikken. Want de 'olifanten in de kamer' worden maar niet aangepakt. Een van de meer in het oog springende methoden is een verplichte cursus bij het CBR, in 2023 is een verkorte cursus toegevoegd voor lieden, die voor de eerste keer zijn betrapt op 50 - 60 km/h te hard rijden. Maar "Het is lastig hier harde conclusies aan te verbinden, maar deze cijfers zijn niet goed", zegt directeur Alexander Pechtold tegen ANP. "Het aantal mensen dat wegens rijden onder invloed of gevaarlijk rijgedrag bij het CBR komt, blijft veel te groot." Kortom, de afschrikwekkende werking van dit soort maatregelen is zo goed als afwezig, mede door de veel te lage pakkans, het selectiecriterium (meer dan 50 km/h te hard, dus 48 km/h te hard in de bebouwde kom is niet 'erg' genoeg!) en dus zullen er sancties moeten worden ingevoerd die wel voldoende 'bijten'. Zodat men dit geen tweede keer doet en anderen zich wel twee keer bedenken voordat ze dergelijk gedrag gaan vertonen. Wij denken daarbij bijv. aan het opnieuw rijexamen moeten doen na eerst een half jaar te hebben moeten wachten, een onvoorwaardelijke gevangenisstraf of het verbeurdverklaren van het voertuig. Een combinatie hiervan mag wat ons betreft ook. Een verslag van het congres in 2024 staat in Aanhangsel 2.

De elektrische fiets zal als 'rijwiel met hulpmotor' moeten worden geclassificeerd, anders blijft het dweilen met de kraan open met alle slachtoffers en schade tot gevolg.

De onwil van de politiek is ook weer duidelijk gebleken rond de problematiek van de 'fatbike'. Iedereen die deelneemt aan het verkeer, zeker in de steden, is inmiddels bekend met de plaag van deze 'fietsen'. Deze voertuigen mogen wellicht 'uit de winkel' aan de wettelijke eisen voor een elektrische fiets voldoen, uiterlijk na de eerste bocht worden de instellingen aangepast en voldoen ze er niet meer aan. Zonder noemenswaardig trappen gaan ze dan, met twee, en soms zelfs drie, berijders meer dan 30 km/h. Het zijn dan in feite brommers, maar dan zonder rijbewijsplicht, helmplicht, verzekeringsplicht en leeftijdsgrens. De gevolgen laten zich raden: veel ongevallen met zeer ernstige gevolgen, die vaak gepaard gaan met blijvend letsel. De Politie krijgt echter veel te weinig mogelijkheden om ertegen op te treden. Inmiddels zijn er dan wel testbanken waarmee kan worden vastgesteld of een fatbike is opgevoerd, maar dat levert hooguit een bekeuring op. En als de bestuurder nog geen 14 is, is er nog geen legitimatieplicht, waardoor ontduiking erg eenvoudig is. En zullen alle 15-jarigen keurig zeggen dat ze 15 zijn? De enige effectieve maatregel is om een opgevoerde elektrische fiets in beslag te nemen en verbeurd te verklaren omdat het geen wettelijk toegestaan voertuig is. Dan gaat de lol er snel af, want dat is een sanctie die echt 'bijt'.

De weerstand tegen beschermende maatregelen voor kwetsbare verkeersdeelnemers is onverantwoord omdat de gevolgen voor slachtoffers en samenleving zeer ernstig kunnen zijn. De veiligheidsleer is hierover volstrekt duidelijk.

Ook zijn wij van mening dat elektrische fietsen geen fietsen zijn, maar 'rijwielen met hulpmotor' en derhalve dienen aan de bestuurder dezelfde eisen worden gesteld als aan 'snorscooters': rijbewijs- (met inherent een leeftijdsgrens), verzekerings- en helmplicht. Dat zou zeer behulpzaam zijn om het aantal slachtoffers onder fietsers te verminderen en de ernst van aanrijdingen, ook 'eenzijdige' af te doen nemen. Nu lopen veel fietsers hersenschade op en een helmplicht zou dat sterk verminderen. Wat veel meer in ogenschouw genomen zou moeten worden is dat blijvend letsel niet alleen beroerd is voor het slachtoffer en zijn directe omgeving, maar ook voor de samenleving: niet alleen wordt i.h.a. het 'verdienvermogen' van het slachtoffer lager, vaak moet ook een in uitkering worden voorzien, die gezamenlijk moet worden opgebracht. Wij kunnen dan ook geen enkel begrip opbrengen voor de argumentatie van de 'fietsersbond', die geen rekening houdt met bovenstaande consequenties. Of mensen door

een helmplicht minder zouden gaan fietsen is vooralsnog een aanname, die niet onderbouwd is en of de gezondheid van de bevolking daardoor minder zou worden evenmin. Wel is te zien dat de lichamelijke inspanning voor bestuurders van elektrische fietsen aanzienlijk minder is dan van 'gewone' fietsen, dus of de gezondheidswinst nu echt de moeite waard is, valt te bezien. Op 'fatbikes' hoeft in ieder geval amper getrapt te worden (kijk maar om je heen), maar de minister wil geen helmplicht voor 'fatbikes' invoeren, want dat zou alleen kunnen als deze voor alle elektrische fietsen wordt ingevoerd. Wij zouden dat toejuichen, want de aantallen slachtoffers (vaak met hersenletsel) nemen hand-over-hand toe.

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 verkeershufters de hand boven het hoofd. Onverkwikkelijk.

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) lichamelijk letsel of zelfs doden van slachtoffers. Alsof dat geen zware inbreuk op de privacy en de lichamelijke integriteit van het slachtoffer is. Wat een wangedrocht van een redenatie! Ieder weldenkend mens komt met een andere belangenafweging.

De redenaties doen ons sterk denken aan de discussie destijds over het verplichten van DNA-testen. Het afnemen van een beetje wangslijm 'zou een onacceptabele inbreuk op de lichamelijke integriteit' zijn. Oftewel het afnemen van een beetje wangslijm 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 verkeershufters 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...

Het ongebreideld toelaten van allerlei voertuigcategorieën op de weg is een recept voor aanrijdingen. Denk maar aan de 'fatbike', die de taak van de snorscooter in een razend tempo heeft overgenomen. Omdat de ruimte te beperkt is zal het aantal categorieën klein moeten worden met minimale snelheidsverschillen.

Verkeersveiligheidsexperts weten dat eigenlijk ieder type voertuig zijn eigen weggedeelte zou moeten hebben, maar de realiteit 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 en de rijsnelheid. Inmiddels is wel duidelijk dat fietsen, elektrische fietsen, bakfietsen, fatbikes en snorscooters op het fietspad niet samengaan, waardoor allerlei ad hoc maatregelen nodig zijn. Het toelaten van nog meer voertuigcategorieën is daarom vragen om moeilijkheden met een toename van de verkeersonveiligheid als onvermijdelijk gevolg. Van de handhaving van de regels voor fietsers 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. Kijk maar naar de slachtofferaantallen en de ernst van het letsel.

De beloften van de overheid zijn volstrekt loos en alleen voor de bühne. Maar de beloften van de overheid zijn politiek volstrekt risicoloos: er is nog NOOIT een minister om weggestuurd.

Het moge duidelijk zijn dat het beleid betreffende de verkeersveiligheid van het huidige kabinet, 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 moet er uit een heel ander vaatje worden getapt. Dat is ook de conclusie van een rapport van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), G.J. Wijlhuizen, 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 gebeurt betekent dat de kreet *'ieder slachtoffer is er een teveel'* uitsluitend voor de bühne bedoeld is en verder niet serieus genomen kan worden. Want het 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 verdonkeremanen. Maar helaas is er ook in 2024 weer 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 weer 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 verkeershufters aan te pakken en daarmee het aantal gevaarzettende handelingen te verminderen. Dit is cruciaal om de verkeersonveiligheid 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 (NVVC) 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. Want het is toch onbegrijpelijk dat we het, als samenleving, toestaan dat er lieden (zo'n 31 000) zijn die 10 of meer bekeuringen per jaar (!) krijgen voor zware verkeersovertredingen. Er zijn er zelfs bij die er 50 of meer (hoe bestaat het!) in een jaar aan de broek krijgen, maar toch gewoon door mogen blijven rijden zolang ze de ze boetes maar blijven betalen. Want de minister vindt 'intrekken van rijbewijzen te heftig'. Onder welke steen leeft deze persoon? In andere landen kan het wel, dus ook hier is het domweg geen kwestie van niet kunnen, maar van NIET WILLEN! 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 x 2 = 4. Dan gaat ook een nieuwe proefperiode in en wordt dan weer een flinke overtreding vastgesteld wordt deze 4 x 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'. Voorlopig 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 30 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 blijk 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. Pas dit aan de lokale omstandigheden aan.

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 daarom 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).

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.

Het begrip 'kwetsbare verkeersdeelnemer' moet hoognodig op de schop. Door het almaar groeiende aantal voertuigtypes met ook nog eens verschillende rijsnelheden is het volstrekt onoverzichtelijk en onlogisch geworden. En wat 'kwetsbaar' is, wordt meer bepaald door de gevolgen van de aanrijding en niet door de voertuigcategorie. Waarom een motorrijder als een 'niet-kwetsbare' verkeersdeelnemer wordt gezien bij een aanrijding met een elektrische SUV van meer dan 2000 kg is ons een raadsel. En een Fiatje 500 evenmin in een aanrijding met een vrachtauto. Kan iemand dat motiveren? En waarom is een bestuurder van een fatbike wèl een 'zwakke verkeersdeelnemer' en iemand op een snorscooter niet? In dit onoverzichtelijke woud moet hoognodig eens orde op zaken worden gesteld en de criteria aangepast aan de realiteit van nu. En bestuurders, die nu als 'zwakke verkeersdeelnemers' worden gekwalificeerd, zouden deze positie moeten verliezen als ze zich niet aan de verkeersregels hebben gehouden, zoals voertuigverlichting en 'rijden onder invloed'. Want verkeersregels gelden ook voor hen!

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

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 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.

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. Wij roepen daarom het huidige kabinet met klem op om haar verantwoordelijkheid te nemen!

Het nieuwe kabinet dat in 2024 is aangetreden heeft verkeersveiligheid nou niet bepaald hoog in het vaandel staan. Wij verwachten dat dit kabinet weinig daadkrachtig zal zijn met het aanpakken van de -veel te lang- vooruitgeschoven problemen waar dit land mee worstelt en dat daardoor verkeersveiligheid helemaal onderaan de prioriteitenlijst komt te staan. De signalen die ons bereiken stemmen daarbij niet hoopvol, wat er is aangekondigd zal alleen maar het aantal slachtoffers en de gerelateerde schade verder doen toenemen in plaats van afnemen. Het enige dat wij kunnen doen is 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.

De roep om strenger straffen voor verkeersmisdrijven neemt toe, maar de verkeersonveiligheid is meer gebaat bij een recidiveregeling.

Er is enige beweging te constateren in het toepassen van het strafrecht bij zware overtredingen en bij aanrijdingen waarbij er eerder sprake is van een misdrijf dan van een 'ongeluk'. Ook vanuit de samenleving komt er gemor over de aanpak van verkeershufters. Maar vooralsnog is dit onvoldoende om veel preventieve werking op te leveren. Want het strafrecht heeft twee primaire doelen: vergelding voor het wangedrag en preventie voor anderen om vergelijkbaar gedrag te vertonen. Wat nog steeds ontbreekt is een recidiveregeling voor notoire overtreders. Wij begrijpen dat niet, dus ook dit jaar maar weer een oproep om dit zo snel mogelijk in te voeren. Zie ook het hoofdstuk *'Politiek'*. Want dat de wegenverkeerswet er voor ons aller leven, veiligheid en welzijn is, is bij notoire overtreders overduidelijk niet ingedaald met alle (nadelige) gevolgen van dien. Hiervoor is het nodig dat de sancties op overtredingen voldoende 'bijten'. Dat werkt voor de meeste regels en wetten redelijk tot goed. **Behalve voor de wegenverkeerswet.** Met ernstige gevolgen voor slachtoffers en samenleving (de verkeersonveiligheid kost de samenleving 30 MILJARD Euro PER JAAR, aanzienlijk meer dan de schade door de georganiseerde misdaad!). Maar de pakkans voor overtreding van de wegenverkeerswet is veel te laag en uit de praktijk blijkt dat opgelegde sancties veruit onvoldoende 'bijten' om gedragsverandering bij de overtreders te bewerkstelligen: de recidive is heel erg hoog, reden waarom een recidiveregeling heel erg nodig is. Want de veiligheidsleer vertelt ons dat om ongevallen met ernstige gevolgen te verminderen, het cruciaal is om de 'lichte' overtredingen te verminderen. Dit wordt nader toegelicht in het hoofdstuk *'Veiligheidsmaatregelen'*. 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.

Veel verkeersslachtoffers waren het gevolg van hufterig gedrag op de weg van lieden die minachting hebben voor leven en welzijn van anderen, leefomgeving en milieu. Daardoor ervaren veel nabestaanden de straffen als een schoffering.

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 'hufterig gedrag op de weg' wordt gezien. Dan was het overlijden van een slachtoffer onnodig en 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. Daarom vinden wij dat de veroorzaker geheel verantwoordelijk is voor

alle gevolgen van dit gedrag en dus 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 begrijpen 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 te veel 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 uit 2002 over 'roekeloos rijgedrag', waardoor een aangescherpte versie in 2020 moest worden ingevoerd).

Civielrecht

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

De civiele afwikkeling van aanrijdingen is stroperig en een stressvolle belasting voor slachtoffers. Dit wordt sterk in de hand gewerkt door de slachtoffervijandige wetgeving.

Helaas is er nog geen enkele verbetering te bespeuren in de stroperige civiele afwikkeling van aanrijdingen. Het blijft een zeer langdurige en voor slachtoffers zeer stressvolle procedure, waarbij succes niet bij voorbaat is gegarandeerd. Want het is voor verzekeringsmaatschappijen erg eenvoudig om de aansprakelijkheid te ontkennen en dat moet het slachtoffer (als juridisch de 'sterke partij', sic!) maar aantonen dat de tegenpartij wel aansprakelijk is. Een civiele procedure over de aansprakelijkheid alleen al kost gauw een paar jaar. Jaren waarin het slachtoffer zonder inkomsten kan zitten en alle financiële risico's bij het slachtoffer liggen. Onze kritiek van vorig jaar blijft -helaas- nog recht overeind staan en van de politiek is er nog geen enkel initiatief te bespeuren om de wettelijke positie van slachtoffers te verbeteren.

Dat de afwikkeling van een aanrijding volgens dezelfde procedure als de ruzie over de boom in de achtertuin is een wezenlijke ontkenning van de impact van een aanrijding op een slachtoffer. Daarom is het bepaald geen 'gelijkheid van partijen', maar wordt het slachtoffer al meteen op een flinke achterstand gezet.

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. Het civielrecht moet daarom hoognodig op de schop. Want de huidige praktijk is een fatsoenlijk land als Nederland onwaardig!

Het slachtoffer krijgt geen enkele bescherming van de wetgever: termijnen worden nergens gesteld, technisch bewijs wordt niet begrepen en dus niet geaccepteerd en als er geen directe getuigen zijn van de aanrijding is 'gelijk krijgen' zo goed als onmogelijk.

De wetgeving in dezen kan 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 draagt hier ook aan bij omdat het jaren kan duren alvorens er een uitspraak in eerste lezing alleen al over de aansprakelijkheid is, te lang voor veel slachtoffers om 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 daarom vrijwel nooit als zodanig geaccepteerd. 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 en ben je formeel geen verkeersslachtoffer! Maar wel keurig volgens de regels van het Nederlandse 'recht'. Het is noodzakelijk dat er een goed Proces Verbaal (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 gemakkelijk 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.

De situatie voor slachtoffers dient sterk verbeterd te worden door het almaar aanpassen van verklaringen te blokkeren, aantijgingen jegens het slachtoffers als niet-objectief te kwalificeren en de EDR uit te lezen.

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' (EDR) dient altijd te worden uitgelezen omdat deze objectieve informatie bevat rond de aanrijding en dan 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 Behandeling Letselschade' is nog steeds geen wet en daarom weinig meer dan een zoethoudertje omdat de termijnen die daarin worden genoemd op geen enkele wijze kunnen worden afgedwongen 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 en er dienen wettelijke termijnen (met sancties) te worden gesteld voor het doorlopen van de verschillende stadia.

De wetgever moet af van het idee dat het beter is dat 100 slachtoffers zonder schadevergoeding worden weggestuurd omdat er anders wellicht eentje onterecht geld krijgt.

In de huidige situatie is de toegang tot het recht voor veel slachtoffers praktisch 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 slachtoffer heeft niet het eeuwige leven! Zorgvuldigheid klinkt prachtig, maar dient ook t.a.v. het slachtoffer in acht te worden genomen!

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.....

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.

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?????

Maar de hulpdiensten moeten natuurlijk wel de middelen krijgen om hun werk uit te voeren. Wij zien dat de Politie zoveel mogelijk werk wil maken van o.a. haar handhavingstaak, maar hier blijkt wederom de politieke onwil om de verkeersveiligheid te verhogen: de (veel te) geringe capaciteit en financiële middelen die de Politie hiervoor beschikbaar krijgt is ons al jaren een doorn in het oog. 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 *'Veiligheidsmaatregelen'*.
Iedereen 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 SWOV schat dit op 30 MILJARD Euro PER JAAR!) is het 'argument' dat hier geen geld voor beschikbaar zou zijn je reinste flauwekul: de terugverdientijd 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 oplopende tekorten.

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

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. 30 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 brengen, want dan heb je de verkeersregels overtreden wat had kunnen resulteren in een aanrijding, met alle ellende van dien! Wel zouden wij het verstandig vinden als de overheid

van bekeuringen zouden aangewend dienen te worden aan het verhogen van de verkeersveiligheid.

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 *'Veiligheidsmaatregelen'*.

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 voldoend nauwkeurige en betrouwbare informatie voor de civielrechtelijke afwikkeling. Waardoor slachtoffers (veel te) vaak 'dubbel slachtoffer' worden.

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 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 slachtoffervijandig 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 Herdenkingen 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!

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.

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 daarom van groot belang voor de waarheidsvinding en dus ook 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.

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

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. Daarnaast verhoogt het de (traumatische) stress voor de medewerkers van de ambulante zorg.

Technologie

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

De ISA is er eindelijk en eigenlijk ook weer niet.

Per 1/7/2024 is dan EINDELIJK de 'Informerende SnelheidsAssistent' (ISA) verplicht ingevoerd in nieuwe voertuigen in de EU. Aanvankelijk was toegezegd dat dit per 1/1/2014 (10,5 jaar eerder dus!) zou gebeuren, maar onder grote druk van de automobielindustrie is dat almaar uitgesteld. En dan nog is bedongen dat de ISA met een enkele handeling voor de gehele rit uitgeschakeld kan worden. En daarmee dus niet eens een 'papieren tijger' wordt, maar volkomen nutteloos tegen lieden die weigeren de verkeersregels te respecteren. In 2026 moet er dan een 'evaluatie' komen (weer twee jaar verloren!) en de uitkomsten daarvan laten zich raden.

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.

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.

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 Proces Verbaal (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 als kul-argument aangevoerd dat het afnemen van wat wangslijm 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)

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.

De veiligheid van inzittenden heeft veel aandacht gekregen, nu die van de andere verkeersdeelnemers nog!

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.

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.

De automobielindustrie 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.
- Rijhulpsystemen 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 tijden
- Rijden 'onder invloed' van alcohol en/of drugs
- Rijden zonder geldig rijbewijs
- Afleiding (bijv. door gebruik van de 'smartphone')

Resultaat van afleiding / niet opletten. Fatale gevolgen voor inzittenden van de personenauto.

Technologie dient niet uitsluitend gericht te zijn op de inzittenden van auto's, maar ook op het controleren van de bestuurder en bescherming van de overige, vooral kwetsbare, verkeersdeelnemers. Dit kan door het voertuig de verkeersregels te laten volgen.

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 automobielindustrie 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.

Het handhaven van de verkeersregels, die er zijn voor ons aller leven, 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 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 '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. En wordt maar niet ingevoerd.....

De ISB werkt net als de ISA, maar grijpt in als er te hard wordt gereden door de snelheid te begrenzen tot de lokale maximumsnelheid. Het 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 nog steeds niet ingevoerd waardoor vele onnodige dodelijke en zwaargewonde slachtoffers te betreuren zijn. **Waarom wil de automobielindustrie 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 automobielindustrie 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 automobielindustrie geen haar beter is dan de tabaksindustrie: ook hun winsten gaan letterlijk over lijken!*

Het aantal 'ernstige' hardrijders (betrapt op meer dan 50 km/h boven de lokaal geldende maximumsnelheid groeit zeer snel (bron: CBR) en er worden dan ook veel meer cursussen aan verkeershufters 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 geringer, 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 proppeschieter en verder is het stil gebleven. 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 alcomobilisten 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 het risico een alcoholslot opgelegd te krijgen. En ook hier weer als bonus dat de handhavingstaak van de Politie wordt versimpeld.
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 word 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 wegkomen 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 door de informatie op de chip aan te passen, zodat wegrijden 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 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. Want als we de 'vier groten' zouden weten aan te pakken zou niet alleen het aantal aanrijdingen afnemen, ook de ernst van de gevolgen van de aanrijdingen zou sterk afnemen. Het effect van snelheid op de gevolgen van een aanrijding worden duidelijk geïllustreerd in een video, die samen met 'ShanaSafe' (genoemd naar Shana, die is doodgereden door een wegpiraat) gemaakt is en die te bekijken is via de volgende link naar de VVS-website:

https://verkeersslachtoffers.nl/nieuws/180-video-impact-verhoogde-snelheid-op-remweg

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!). 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. Een schaakcomputer kan dan wellicht een grootmeester verslaan, maar probeer niet om het ding een halfje 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 wiedes: 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 zomin als de papegaai die de betekenis weet van de zinnetjes die het uitspreekt.

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

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 2025, maar ze zijn er nog steeds niet. En een aantal grote bedrijven is gestopt met de ontwikkeling, die inmiddels al de nodige miljarden gekost heeft. Wij zijn niet verbaasd omdat het geheel in lijn is met de bovenbeschreven problemen: het besturen van een motorvoertuig vergt echte

zelfs met dramatische afloop.

intelligentie! Ook de problemen, genoemd in vorige Appendices zijn nog steeds geen stap dichter bij 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 omlijnde 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' moeten worden met een 'training set', die alle situaties omvat. Dat impliceert ook dat er na de training geen nieuwe situaties meer bijkomen, dus dat de toepassing bedoeld is voor een in feite stationair, stabiel systeem. 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 iedereen zelf kan constateren. Daarnaast is de situatie in de verschillende landen en verschillende plaatsen 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.

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 na een minuut is onbruikbaar en omdat alle camera's en sensoren zaken kunnen detecteren waarop onmiddellijk gereageerd dient te worden, zullen deze 'interrupts' genereren. Als voorbeeld: een kind dat plotseling tussen de stilstaande auto's tevoorschijn 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 dit soort 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.

Om het gebruik van het 5G netwerk als integraal deel van het concept van de 'zelfrijdende' auto te maken is zeer risicovol: dit zou 100% van de tijd beschikbaar moeten zijn, niet gehackt kunnen worden en alle apparatuur in de voertuigen onfeilbaar moeten zijn. Het aansturen van alle voertuigen door een hack zou een onvoorstelbare ramp op de wegen veroorzaken.

Het concept om de 'zelfrijdende' auto middels 5G met de omgeving te laten communiceren en de software van 'zelfrijdende' auto's te 'updaten', is, diplomatiek 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 zelfrijdende (!) 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, zeker met het groeiende aantal sabotageacties op het internet en cruciale infrastructuur door ons niet welgezinde landen.

Veiligheidsmaatregelen

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

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'.

'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 niet-technische opties tot preventie worden onvoldoende benut. Waarbij allereerst kan worden gedacht aan het verhogen van de effectiviteit van de handhaving van de verkeersregels.

Het is opvallend dat er zo weinig aandacht wordt gegeven aan preventieve maatregelen. De veiligheidsleer heeft als uitgangspunt dat voor ongevallen met 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.

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.

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.

Dit verklaart mede waarom de bijdrage van het strafrecht aan de vermindering van de verkeersonveiligheid -op dit moment- marginaal is: het strafrecht komt pas in beeld als het kwaad al is geschied en het richt zich op de top van de piramide. **Maar voor het bereiken van de doelen betreffende de aantallen slachtoffers in 2030 zal het noodzakelijk zijn om het aantal aanrijdingen fors terug te dringen. Als je iets veiliger wilt maken, je onderaan 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 zal niet alleen de pakkans flink omhoog moeten gaan, ook zullen de sancties moeten 'bijten' om recidive terug te dringen. Het is allang bekend dat er een duidelijke correlatie is tussen het aantal overtredingen en de kans op een aanrijding en dat de aanrijsnelheid van grote invloed is op de ernst ervan.** Zie ook *'Technologie'*.

Kijk ook naar de mogelijkheden om de gevolgen van aanrijdingen te beperken! Ook bij een perfecte infrastructuur zullen er zaken fout blijven gaan.

Maar 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. Er is geen 'silver bullet' om de gevolgen te beperken. Bij auto's worden al jaren maatregelen genomen om de gevolgen van een aanrijding te beperken. Bekende voorbeelden zijn de 'kreukelzone', die zoveel mogelijk van de energie van de aanrijding omzet in vervorming van de kreukelzone, en een 'kooiconstructie' die juist zomin mogelijk vervormt om de inzittenden te beschermen. Natuurlijk voorkomt dit aanrijdingen niet, maar het heeft wel een grote bijdrage geleverd aan het sterk verminderen van zowel het aantal dodelijke en zwaargewonde slachtoffers sinds de jaren '70 van de vorige eeuw. Een dergelijke aanpak is ook in de industrie gebruikelijk; weliswaar wordt er gestreefd naar nul 'incidenten', maar desondanks is bij veel werkzaamheden beschermende kleding (helm, handschoenen, brandwerende overall, veiligheidslaarzen, e.d.) verplicht, alleen om de gevolgen voor de werker te beperken als er iets misgaat. In het verkeer zijn helmen voor motoren, brom- en snorfietsers verplicht om hoofdletsel te verminderen en veel motorrijders trekken ook een beschermend pak aan. Daarom vinden wij het standpunt van de Fietsersbond omtrent de helmplicht voor fietsers volkomen onbegrijpelijk. Zij zijn van mening dat de infrastructuur voor fietsers verbeterd moet worden en om zo het aantal ongevallen (ook vaak eenzijdige!) omlaag te brengen, want 'helmen voorkomen geen ongevallen'. Klaarblijkelijk zijn zij van mening dat de overheid middels hoge slachtofferaantallen onder druk gezet moet worden om wat aan de fiets-infrastructuur te verbeteren. Melden de leden van de Fietsersbond zich massaal aan om slachtoffer te worden om zo de overheid tot actie te bewegen? Wij vinden dit standpunt dan ook volstrekt onverantwoordelijk, want zo werk je het vrijwillig dragen van een helm tegen en verhoog je daarmee het aantal slachtoffers met (blijvend) hersenletsel. En zelfs als de fiets-infrastructuur helemaal up-to-date is zullen er zaken mis blijven gaan, nog afgezien van het probleem dat er-zeker binnen de bestaande bebouwing- veelal onvoldoende ruimte beschikbaar is om een ideale fiets-infrastructuur te realiseren, zeker met het almaar groeiende aantal typen fiets en de gerelateerde snelheidsverschillen. Het enige dat kwetsbare verkeersdeelnemers nu kunnen doen is zichzelf beschermen en het hoofd zou dan prioriteit nr. 1 moeten zijn. Hetwelk niet wegneemt dat aanvullende middelen op z'n minst aanbevelenswaardig zijn, zoals motorrijders laten zien en dit zou veel meer door brommer- en scooterrijders moeten worden overgenomen. Want naast het hoofd lopen ook de ledematen risico's. Kwetsbare verkeersdeelnemers heten niet voor niets 'kwetsbaar', dus geen mitigerende maatregelen nemen kan op z'n minst als onverstandig worden gekwalificeerd. Want het slachtoffer zelf is natuurlijk in de eerste plaats de pineut. Toch willen we benadrukken dat de kosten voor de samenleving ook hoog zijn, zeker bij blijvend letsel en/of (gedeeltelijke) arbeidsongeschiktheid. En littekens, ook van schaafwonden, kunnen lelijk zijn en blijven. Daarnaast is gebleken dat de almaar toenemende grootte en zwaarte van auto's de risico's en de gevolgen van kwetsbare verkeersdeelnemers sterk doen toenemen. Zie ook *'Verkeersveiligheid en Klimaat'*.

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 dus onder die regels moeten vallen.

De 'rijhulpsystemen' voor automobilisten zijn primair gericht op bescherming van de inzittenden, niet op die van 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 voor zichzelf mitigerende maatregelen treffen. Daarom vinden wij het onbegrijpelijk dat alleen een helm voor motor- en brommerrijders verplicht is. Weliswaar zijn de meeste motorrijders wel zo verstandig om een stevig pak aan te trekken (ook gezien het weer in Nederland), maar verplicht is dit niet. En bij brom- en snorfietsers is de kleding veelal het dagelijkse kloffie, dat weinig tot geen bescherming biedt. Wij vinden de argumentatie 'dat bepaal ik zelf wel' nogal egoïstisch en kortzichtig, want daarmee worden ook risico's op de samenleving afgewenteld: als iemand 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 letsel is geen aantrekkelijk vooruitzicht. En de ontwikkelingen rond de (on)veiligheid van deze categorieën zien er niet florissant uit.

Verzekeringen

Slachtoffers zijn het probleem niet, veroorzakers wel!

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

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 Behandeling Letselschade in een wet te verankeren weer vooruitgeschoven tot 2025 zonder dat duidelijk is of dit ook echt gaat gebeuren. En waarom het allemaal zo lang moet duren? Maar zelfs als dit in een wet wordt vastgelegd zal er in de praktijk niet veel veranderen, want de Tweede Kamer vindt het niet nodig om sancties te verbinden aan het schaamteloos negeren van termijnen. Nee, de Autoriteit Financiële Markten (AFM) moet maar een oogje in het zeil houden of de verzekeraar zorgdraagt voor de adequate procedures. Maar hoeveel bereidheid en armslag de AFM heeft voor deze taak staat te bezien en omdat de AFM zelf bepaalt waar haar toezicht op gericht is blijft dit afwachten. Het zal er wel weer op neerkomen dat er eerst jarenlang klachten moeten worden verzameld alvorens de AFM in actie komt en zo blijft dit probleem maar dooretteren. En kan de AFM ook bijten? Wij hebben daar ernstige twijfels over. Want zonder sancties zal er niets veranderen, dat is inmiddels wel duidelijk en zullen 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 moet zo snel mogelijk een einde komen aan het onacceptabele afwentelen van de kosten op de slachtoffers en samenleving.

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

- Middels de wet verplicht opleggen van de 'Gedragscode Behandeling Letselschade' met sancties voor overschrijding
- Verbod op het verzekeren van verboden weggedrag zoals 'rijden onder invloed' en te hard rijden
- 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 Aanhangsel 1)

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 premiebetalers die de wet wel respecteren? 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 gevaarzettende 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 overige premiebetalers die wel respect hebben voor andermans leven en welzijn. 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 relatief 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 schadeveroorzakers naar de concurrentie gaan, waardoor de kosten voor de verzekeraar dalen en dan kan deze de premies verlagen, wat juist meer veilige rijders aantrekt. Ergo, op termijn is het aantrekkelijk voor een verzekeraar om het regresrecht uit te oefenen omdat de kosten dalen 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

Dat EV's uitstootvrij zouden zijn is de grootste fabel van dit decennium! SUV's zijn een grote plaag geworden door hun hogere milieubelasting en het grotere gevaar voor andere weggebruikers.

Dat het wegverkeer een flinke milieuvervuiling oplevert dient bekend te zijn. De belangrijkste bijdragen tijdens het gebruik zijn de uitstoot van CO_2, NO_x en (ultra-)fijnstof, die snel toenemen met de snelheid en door accelereren en remmen. Het voornemen van het huidige kabinet om de maximumsnelheid op de snelwegen weer te verhogen naar 130 km/h is daarom volstrekt onbegrijpelijk en verergert de problemen rond de uitstoot van broeikasgassen en stikstof volstrekt onnodig. Nog afgezien van een verdere toename van het aantal slachtoffers en de ermee samenhangende schade. Emissies 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 ontwikkelingen gaan precies de verkeerde kant uit: auto's worden steeds groter, breder en zwaarder. Vooral elektrische auto's (EV's) zijn significant zwaarder (allereerst vanwege de steeds grotere accu's) en dat ze 'emissievrij' zijn is de grootste fabel van dit decennium: je moet 'cradle to grave' kijken en dan wordt het plaatje een stuk minder mooi. De uitstoot bij het vervaardigen van een EV (inclusief alle materialen die daarbij komen kijken!), het energieverbruik tijdens het gebruik (denk daarbij aan het opwekken van de stroom, de uitstoot van het (ultra-)fijnstof van de banden (!) en het hergebruik van de materialen na het 'leven' van de EV, is significant. Daarnaast zijn EV's door hun hogere gewicht een groter gevaar voor andere verkeersdeelnemers, gebleken is dat het aantal slachtoffers onder de 'kwetsbare' verkeersdeelnemers door aanrijdingen met zware voertuigen (rond de 2000 kg) in vijf jaar tijd is verdubbeld. Dit soort aanrijdingen vertaalt zich ook in een grotere milieubelasting door de ernstiger gevolgen. En als een EV in de brand vliegt, zijn de rookgassen verre van milieuvriendelijk....

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

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, dit geldt ook voor EV's! 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 weer 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

bereikt. Tevens zou de verkeersonveiligheid worden verminderd.

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 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, zie hiervoor *'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. Omdat de fabrikanten zo graag willen dat de verkeerswet wordt overtreden zou productaansprakelijkheid moeten worden toegepast.

Het beleid van de EU wordt nog steeds gedicteerd door de automobielindustrie. Dat blijkt o.a. uit de richtlijnen voor de uitstoot van nieuwe voertuigen. Zoals de milieubeweging opmerkte 'lijkt dit wel gedicteerd 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 *"Verkeersveiligheid en Klimaat"*) 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' komst van 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 lippendienst aan de verkeersveiligheid verleend, maar blijft effectieve actie uit. Neem het almaar vooruitschuiven van de tandeloze 'Informerende SnelheidsAssistent (ISA), die eindelijk op 1/7/2024 verplicht is geworden in nieuwe auto's, ruim 10 jaar (!) later dan aanvankelijk 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 verkeershufters zullen doen? Als 'tegemoetkoming' 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 'verkeershufters' 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 omdat de ISA hierin geen verbetering gebracht heeft. 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!** Daarenboven zijn de kosten van de verkeersonveiligheid vele malen hoger dan de winsten van de automobielindustrie. Dus is het huidige beleid -economisch gesproken- volslagen onzinnig. De EU zou daarom eens een proces over 'productaansprakelijkheid' tegen de automobielindustrie moeten beginnen. Want alle nadelen en kosten komen bij de samenleving, en niet te vergeten, de slachtoffers terecht.

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

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.

moment, nog onduidelijk, maar het zal niet verwaarloosbaar zijn als het elektrische wagenpark veroudert. Van het brandgevaar van elektrische fietsen wemelt het in de tussentijd van verontrustende video's op het Internet. 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 automobielindustrie 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 automobielindustrie om het voortouw te nemen en niet middels onvermijdelijke maatregelen gedwongen te moeten worden (zie hieronder).

De positie van Nederland op de EU ranglijst van verkeersveiligheid daalt al een aantal jaren. Daarom heeft Nederland (te) weinig recht van spreken om EU-wijd maatregelen te nemen.

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

Zo blijft Duitsland (onder duidelijke invloed van de automobielindustrie) 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. Wat dit betreft kan 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'*), integendeel, de handelwijze van de politiek zal de verkeersonveiligheid alleen maar verder verhogen. Daardoor heeft Nederland ook in de EU weinig recht van spreken en kan geen druk uitoefenen om EU-wijd de hoogstnoodzakelijke maatregelen te nemen.

De eisen aan voertuigen dienen veel scherper te worden gesteld, zeker wat betreft het energieverbruik. Want niet alles dat op 'stroom' loopt is daarmee ook 'groen' geworden.

Het (onnodig) hoge energieverbruik van het wegverkeer is niet houdbaar en vormt een probleem, om niet te zeggen struikelblok, voor het bereiken van de EU-doelstellingen voor de emissies in 2030. Ook doet dit de handelsbalans van de EU geen goed want veel energie moet worden geïmporteerd en de afhankelijkheid van landen buiten de EU is steeds meer een politiek probleem geworden en maakt het mogelijk de EU onder druk te zetten haar doelstellingen 'aan te passen' aan de verlangens van de producerende landen. Want ruwe olie, aardgas en steenkool van buiten de EU zijn nodig zolang de EU niet in haar eigen energiebehoefte kan voorzien. Daarnaast vormt het stimuleren van de overgang naar elektriciteit als energiebron een probleem omdat de benodigde stroom wel opgewekt moet worden. Maar omdat 'groene' stroom van zon en wind een variabele productie heeft, is het nodig om ook capaciteit op basis van fossiele brandstoffen beschikbaar te hebben. De toename van de vraag naar stroom maakt de noodzaak hiervan alleen maar groter. Een extra probleem hierbij is dat de infrastructuur onvoldoende capaciteit heeft om al deze stroom naar de verbruikers te transporteren.

Het structureel verminderen van de vraag naar energie zou daarom een speerpunt voor de EU moeten zijn, maar krijgt onvoldoende aandacht.

Dat ieder land nu zijn 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 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. Met alle milieunadelen ervan. Maar 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 belangenverstrengeling 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 belangenverstrengeling 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 doorsluist 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.

Aanhangsel 2: Verslag van het Nationaal VerkeersVeiligheids Congres 2024 op donderdag 11 april 2024 te Zwolle

Hans van Maanen

Algemeen:
Iedere twee jaar wordt het Nationaal VerkeersVeiligheids Congres (NVVC) georganiseerd, dit jaar in Zwolle op 11 april 2024. Het volgende NVVC zal zijn op 9 april 2026, plaats en locatie zijn op dit moment nog niet bekend.
Er waren zo'n 500 deelnemers van instellingen, bedrijven, nationale en lokale overheden. Het doel van deze congressen is om de verkeersveiligheid in Nederland te verbeteren door nieuwe ideeën te ontwikkelen / stimuleren en ervaringen uit te wisselen. Wat dat betreft gebeurt dat ook wel, maar ik vond dat er veel meer mogelijk zou (moeten) zijn.
De trends van de laatste jaren passeerden de revue, het stagneren van de afname van de dodelijke slachtofferaantallen in de laatste 14 jaar, het verschuiven van de categorieën ervan (minder inzittenden van auto's, meer fietsers) en het stijgen van de aantallen gewonden.
Maar de achtergronden van deze trends kwamen niet echt uit de verf. De opkomst van de elektrische fiets werd wel genoemd, maar omdat er bij de registratie geen fietstype wordt vastgelegd is het onduidelijk in hoeverre elektrische fietsen de toename kunnen verklaren. Wel werd opgemerkt dat door de komst van de elektrische fiets veel meer senioren (weer) op de fiets stappen, zij zijn niet gewend aan de andere gewichtsverdeling en snelheid, waardoor er veel eenzijdige ongevallen met fietsen zijn geregistreerd, evenmin of een helm werd gedragen. Helaas zijn ook op dit punt de statistieken onvolledig en onbetrouwbaar. Een pluspunt is dat gegevens van ambulances en ziekenhuizen gebruikt worden of op korte termijn worden toegevoegd. Maar het gegeven dat bij eenzijdige 'ongevallen' en bij het ter plaatse overlijden van de bestuurder onduidelijk blijft of er alcohol / drugs gebruikt zijn. Ook worden meestal de snelheid in de aanloop naar en bij de aanrijding niet geregistreerd (hoogstens geschat op basis van de schade), evenmin als bijv. gebruik van richtingaanwijzers, verlichting etc. Daarmee blijft het veredeld koffiedik kijken wat betreft de onderliggende oorzaken van aanrijdingen en de gevolgen ervan. Kortom, aan de statistieken is nog wel wat te verbeteren en betrouwbare en volledige statistieken zijn noodzakelijk om het beleid op af te stemmen.
Dit congres had zowel een aantal plenaire sessies als meer specifieke sessies in aparte ruimtes. Helaas was het dus niet mogelijk om alle presentaties bij te wonen en moest er een keuze gemaakt worden, waarbij de omschrijving in het programma leidend was. Hieronder volgen kort de bevindingen van de verschillende (bijgewoonde) presentaties:

Keynote: 'Gedragsverandering, waarmee bereik je de grootste impact'?
De spreekster vertelde van haar ervaringen met gedragsbeïnvloedende campagnes. Zij wees daarbij op de problemen: conservatisme en weerstand tegen verandering. Dit kun je tegengaan door de voordelen / noodzaak duidelijk voor het voetlicht te brengen en zoveel mogelijk de weerstand weg te nemen, waar mogelijk door een wat andere benadering. Beschouw

de weggebruiker niet als een onmondig kind, maar benader deze als een volwassene die verantwoordelijk wil zijn voor haar/zijn gedragingen. De spreekster betoogde dat dit soort campagnes nodig zijn om 'strengere' (lees: effectievere) maatregelen geaccepteerd te krijgen. Mij kunnen dit soort campagnes niet echt overtuigen. Ik heb (bij de vragen achteraf) de opmerking gemaakt dat ik senior genoeg ben om het begin van de campagne 'Glaasje op, laat je rijden', zo'n 60 jaar geleden (!) bewust te hebben meegemaakt, maar dat alcohol/drugs nog steeds een belangrijke (mede-)oorzaak is van zware aanrijdingen. Dus dat een alcoholslot toch een stuk effectievere maatregel is. Deze vraag werd ook voorgelegd aan minister Harbers, die zei dat er toch weer serieus naar gekeken wordt in overleg met de minister van Justitie. En bij een recente enquête over het telefoongebruik achter het stuur gaf 75% aan dit wel (eens) te doen. Dus het effect van de actie 'Ik rij Mono, U ook?' mag gerust als marginaal worden gekenschetst. Ook gaf de spreekster aan dat de beklijving van dit soort campagnes afneemt in de tijd (en er ieder jaar weer een cohort jonge, door hormonen voortgedreven bestuurders achter het stuur verschijnt). Ik blijf er derhalve bij dat 'bijtende' sancties hard nodig blijven om gedragsverandering te bewerkstelligen. Maar dat technologie onontbeerlijk is om een significante afname in de verkeersonveiligheid te bewerkstelligen.

Openingswoord van minister Harbers (I&W):
De minister keek terug naar de ontwikkelingen sinds het eerste NVVC (1978), een jaar met 2300 dodelijke verkeersslachtoffers, en constateerde dat er een flinke daling was geweest, maar dat dit -wat betreft de dodelijke slachtoffers- sinds 2010 stagneert. Hij refereerde daarom ook naar de 500 miljoen Euro die de landelijke overheid voor dit decennium (!) beschikbaar stelt voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Maar ik blijf van mening dat dit op z'n best als 'fooi' kan worden geclassificeerd, gezien de kosten van de verkeersonveiligheid, die dit decennium zeer waarschijnlijk de 300 MILJARD Euro zullen overschrijden. Oftewel, de bijdrage van de landelijke overheid is zo'n 0,16% van de kosten. Om het in perspectief te plaatsen: je hebt ergens gegeten en de rekening bedraagt € 100,-. En dan geef je wel 16 cent fooi! Wat genereus! En de bijdrage van de landelijke overheid wordt voornamelijk besteed aan verbeteren van de infrastructuur. Niets mis mee, maar ook nu werd de olifant in de kamer NIET genoemd: het wangedrag op weg, gestimuleerd door de sterk verminderde handhaving.

Eerste kennissessie: Licht Elektrische voertuigen:
Het zal niemand ontgaan zijn dat er zeer sterke toename is van het aantal en types 'Licht Elektrische Voertuigen' (LEV's) op de openbare weg. Omdat deze allemaal een eigen specifieke eigenschappen (afmetingen, snelheid, e.d.) hebben, is het inmiddels op fietspaden dusdanig druk en onoverzichtelijk geworden dat dit tot onveilige situaties aanleiding geeft. De regelgeving loopt hier hopeloos bij achter, waardoor er vooralsnog weinig zicht is op ordening van deze chaos op korte termijn. De plannen voor de regelgeving worden misschien dit najaar naar de Tweede Kamer gestuurd, maar dat betekent nog niet dat dit dan geregeld is. Vooralsnog schijnt er voor ieder type weer aparte regelgeving te gaan komen met alle mogelijke vertraging als gevolg. Omdat er te weinig tijd en ruimte was voor het stellen van vragen heb ik de presentatrice van I&W gezegd dat wij van mening zijn dat elektrische fietsen kunnen worden geclassificeerd als 'rijwielen met hulpmotor' en dus ook als zodanig dienen te voldoen aan de bestaande regelgeving. Waarom het ingewikkelder maken dan nodig is?

De wildgroei van al dit soort voertuigen is meerderen een doorn in het oog en gezien de beperkte ruimte op de weg is naar onze mening het beperken van de verschillende typen de enige methode om de veiligheid op het fietspad te verhogen.
Twee specifieke punten: door het steeds breder worden van auto's blijft er minder ruimte over voor overige verkeersdeelnemers (zoals fietsers) en opvoersetjes voor elektrische fietsen worden eind dit jaar (eindelijk) verboden. Dan nog sancties voor opgevoerde elektrische fietsen.....
Handhaving werd meerdere malen aangevoerd, klinkt leuk, maar waar staan de blikken met agenten die we hiervoor open kunnen trekken?

Tweede kennissessie: Wat kosten verkeersongevallen de maatschappij?
Het berekenen van de onkosten van de verkeersonveiligheid is lastig en er zijn een groot aantal benaderingen en aannamen nodig om hier een getal aan toe te kennen. Maar, weliswaar met een grote onzekerheidsmarge worden deze inmiddels op zo'n 30 MILJARD Euro per jaar geschat. Het grootste gedeelte zijn immateriële kosten en deze post is de afgelopen het sterkst opgelopen. Kortom, alle reden om de verkeersonveiligheid te verminderen, maar de politiek blijft zo goed als inert. Het waarom is de vraag, die ik gesteld heb, maar waar geen antwoord op komt. Ook heb ik benadrukt dat hierbij niet alleen naar de kosten gekeken zou moeten worden, maar ook naar het menselijke leed, dat aan de verkeersonveiligheid gekoppeld is. Het is duidelijk dat het verminderen van de verkeersonveiligheid een zeer kosteneffectieve zaak is, maar zelfs als dat niet het geval zou zijn, zou het menselijk leed al voldoende reden moeten zijn om dit te bewerkstelligen. Maar de verlaging van de kosten voor 'Den Haag' zouden significant zijn en het blijft een raadsel waarom de politiek dit niet met beide handen aangrijpt. Helaas kwam er geen duidelijk antwoord.....
Iemand stelde nog de vraag of de bijdrage van de schadeherstelbedrijven niet als positieve bijdrage geteld moest worden. Mijn reactie was 'Gooi iedere maand je servies kapot, is goed voor de keramische industrie'. Alsof schade niet per definitie een verliespost is.

Plenaire sessie: Presentatie van de drie genomineerden voor de Nationale Vekeersveiligheidsprijs:
Er waren ditmaal drie voorstellen genomineerd voor de Nationale Verkeersveiligheidsprijs:
1. Boa's als extra handhavers voor de verkeersveiligheid in Rotterdam.
2. Beter gebruik van allerlei gegevens voor het optimaliseren van het onderhoud en aanpassen van de fietsinfrastructuur in de regio Amsterdam.
3. Een simulatiecursus voor het beter leren kijken en inschatten van onverwachte situaties voor beginnende bestuurders (Team Alert).
Aan het einde van het congres werd de uitslag (online stemmen door de deelnemers) bekend gemaakt. De verschillen waren gering, maar met een kleine marge heeft het voorstel van Team Alert gewonnen.

Derde kennissessie: Samen tegen normvervaging in het verkeer:
Het CBR kan bestuurders, die zware overtredingen begaan, op cursus sturen als zij hun rijbevoegdheid willen behouden. Inmiddels zijn er cursussen voor alcohol/druggebruik (de 'lichte' en de volledige) en eentje voor agressief rijgedrag. De deelnemers moeten zijn staan-

degehouden en de kosten moeten zij zelf betalen. De cursussen worden door apart bureau georganiseerd en zijn dus geen deel van de overheid of het CBR.
De deelnemers komen uit alle lagen van de bevolking en sociale klassen. Wel is de overgrote meerderheid (75%) man. De cijfers over recidive zijn niet erg betrouwbaar, die voor alcohol/drugs zijn weinig hoopgevend. Dus weer een extra reden voor het invoeren van het alcoholslot. Na afloop nog even gesproken met de spreekster en zij was het geheel met mij eens dat het invoeren van (bestaande!) technologie om dit soort lieden in toom te houden een heel goede zaak zou zijn.

Informele gesprekken en discussies:
In de 'wandelgangen' nog wat informele gesprekken gevoerd met andere deelnemers. Daarbij heb ik vooral proberen te benadrukken dat we het niet over 'getalletjes', maar over mensenlevens hebben. Want het wordt allemaal toch wel erg in cijfertjes uitgedrukt, de economische 'motivatie' voor veiliger verkeer, maar dat eigenlijk alleen al het verminderen van het menselijke leed ruim voldoende motivatie zou moeten zijn om de verkeersonveiligheid terug te dringen. Ik ben door een paar vertegenwoordigers van de Gemeente Den Haag benaderd omdat zij graag een keer met ons willen praten, in hetzelfde kader als met Karremans (Gemeente Rotterdam). Ik heb ze informatie gegeven om contact op te nemen, dat moeten we dan maar afwachten.

Epiloog:
De bedoelingen van dit soort congressen is op zich goed, maar ik heb grote twijfels over de effectiviteit ervan. De inventarisatie van de ontwikkelingen is interessant, maar een diepgravende analyse van de onderliggende oorzaken ontbreekt. De olifant in de kamer, waarom de politiek geen prioriteit geeft aan deze continue ramp en veel te weinig geld beschikbaar stelt voor handhaving, komt niet aan de orde, dus ook de vraag niet hoe we de politiek zover kunnen krijgen om hier nu eindelijk eens echt werk te maken. Ook is de ellende van slachtoffers van minimale invloed op het beleid en de ontwikkelingen rond de verkeersonveiligheid. De fondsen, die met veel tam-tam en bombarie worden aangekondigd (de 50 miljoen per jaar) staan in geen enkele verhouding tot de kosten van de verkeersonveiligheid en tevens in schril contrast met gelden die voor andere doeleinden beschikbaar worden gesteld. Dat ervaar ik als uitermate wrang en het illustreert ten voeten uit dat verkeersslachtoffers niet als belangrijk worden gezien.

Persoonlijke verhalen

Tamar

Tamar is 25 juli 2020 doodgereden langs de Waterlandse Zeedijk. Moeder is meteen achter Tamar aangegaan op de fiets toen ze in de nacht de deur uit liep. Dit vanwege inname laptop en mobiel, omdat ze de nacht ervoor 's nachts niet sliep, maar online bezig was. De afspraak was dat ze 00:00 uur in de nacht de laptop moest inleveren. Moeder hoorde haar de deur uitgaan met sleutel die de hele coronatijd al in haar schooltas zat. Moeder heeft van 1 uur tot 5 uur in de ochtend gefietst om Tamar te zoeken. Vader is 1:30 gewekt door moeder en is ook eerst op de fiets en daarna met auto richting Monnickendam gereden. Tamar niet gezien. Wel ter hoogte van voetbalvelden Monnickendam de bewuste Mazda 3 zien rijden. De auto viel op, omdat deze erg dicht tegen de berm aan reed. De berm loopt daar snel af. Vader is in Monnickendam omgekeerd en teruggereden naar Marken. Tamar nooit gezien. Om 4 uur kwam de politie onze kant op omdat moeder Tamar als vermist had opgegeven. Politie reed in eerste instantie ook langs Tamar, maar berijdster zag iets wits in haar ooghoek. Ze hebben Tamar gevonden in de berm. Tamar lag met gestrekte armen en met haar benen naar beneden in de berm. Ook daar loopt de berm snel steil af. Dan vlak drassig stuk en dan een sloot. Om 5 uur was de politie bij ons. Vader bleek 3 minuten achter de Mazda te hebben gereden. Dus Tamar is binnen 3 minuten van de weg gehaald.

28 juli 2020 heeft moeder samen met politie een oproep gedaan bij OP1 om de dader, die spoorloos was, over te halen zich te melden. Kwam geen reactie op. Op 5 augustus 2020 deelde de politie, tijdens ons verhoor op politiebureau, om 15 uur een persbericht met de bewuste auto. De auto stond op camera op parkeerplaats van Marken. Achternichtje Melissa is die avond o.b.v. dat beeld van de auto online in open bronnen gaan speuren. Melissa vond de auto ruim 3 uur later in Duitsland. Dit bleek de enige gouden tip te zijn bij de politie. 7 augustus is deze Mazda 3 in Duitsland in beslag genomen en door NFI onderzocht. Er zat DNA van Tamar aan de auto. Rond 10 september is de bestuurder naar NL gekomen voor verhoor. Zijn mede inzittende bleek die avond ook in de auto te hebben gezeten en is ook meteen verhoord. Politie had van een getuige goede profieltekeningen van de 4 Irakese mannen. Oktober 2020 zijn de andere twee inzittenden verhoord. |

November 2020 heeft politie het onderzoek afgerond en ging ermee het naar het OM. Tot juni 2021 niets meer vernomen van het OM. Tot onze advocaat in juni bericht kreeg, dat ze de zaak wilden seponeren omdat er geen bewijs was werd gezegd. De daders hadden aangegeven niets gevoeld of gemerkt te hebben. Ja wellicht een steentje of gat in de weg. Auto had wel schade aan de bumper. Daders zijn diezelfde nacht teruggereden naar Duitsland. Bestuurder en één inzittende hebben in Duitsland de auto meteen van binnen en buiten gewassen en gereinigd en de wielen met banden vervangen.

Seponering door OM juni 2021. Wij werden zeer slecht behandeld bij dit sepot. Op vraag van moeder hoe Tamar in de berm kon belanden terwijl ze op het midden van de weg was doodgereden kwam het antwoord van OvJ: "Dat weet ik niet". Moeder: "Dus op basis van ik weet

het niet seponeer je de zaak?" Geen antwoord meer van OvJ. Ze vroeg alleen wat ik van de strafmaat vond. Ik heb haar verteld wat ik van haar vond en ben de kamer uitgerend. Ouders samen met advocaat artikel 12 gestart en verkeersanalist Willem Baan Hofman het dossier laten analyseren. Willem Baan Hofman kwam in augustus 2021 tot de conclusie dat Tamar versleept is of in de berm is gegooid en het onderzoek te vroeg was gestopt door OM. Achteraf bleek marechaussee dit onderzoek in september 2021 ook gedaan te hebben en kwam tot dezelfde conclusie. Onderzoek dat bij NFI lag en nog niet uitgevoerd was heeft OM vlak voor sepot ingetrokken. NFI was daar verbaasd over en niet blij.

Art. 12 was september 2022. Uitslag art. 12 was oktober 2022 en sindsdien loopt het onderzoek weer via Rechter Commissaris door het OM. Stand van zaken over onderzoek worden wij 1x per jaar bij navraag globaal over geïnformeerd. December 2024 hoorden wij dat de daders nog verhoord moeten worden. Ons is een rechtszaak beloofd door het OM.

Trijntje Boes

Persoonlijke verhalen

Shana Leurs

Onze dochter Shana Leurs is op 4 maart 2021 in Amsterdam aangereden door een 19-jarige wegpiraat die met meer dan 100 km binnen de bebouwde kom reed en bezig was met zijn telefoon. Shana is op 5 maart 2021 overleden aan haar verwondingen. De rechtszaak heeft meer dan drie jaar geduurd. Het onderzoek door de politie en justitie is maar half gedaan en er zijn vele fouten gemaakt, die ook door de politie én het OM zijn erkend. Dit heeft ervoor gezorgd dat wij genoodzaakt waren om zelf onderzoek te doen. Ruim 3 jaar lang hebben we moeten vechten om een rechtszaak te krijgen én aansluitend het hoger beroep. Zelf melden dat er getuigen zijn (die ook nog eens bedreigd zijn door de verdachte of mensen uit zijn omgeving), zelf onderzoek doen naar het telefoongebruik van de chauffeur, omdat de politie de telefoon maar gedeeltelijk had uitgelezen, omdat hij vrijwillig zijn pincode had gegeven. Zelf getuige deskundigen aandragen bij het OM en laten opnemen in het proces, om de weinige data die er bekend waren van de telefoon te laten onderzoeken. Uiteindelijk waren we zelfs genoodzaakt om naar de camerabeelden van een beveiligingscamera te kijken waarmee het ongeval was opgenomen; om zelf te kunnen bepalen hoe de bestuurder zich gedragen had. Echter ook hier had de politie maar weer half werk geleverd; de beelden waren maar 1 minuut en verre van compleet om hiermee iets te kunnen.

In een mail van de verzekering van de tegenpartij werd ons zelfs naar de gegevens van onze aansprakelijkheidsverzekering gevraagd; ze wilde de cascoschade aan het voertuig op ons verhalen. We hebben als ouders met al ons verdriet dagelijks in een dossier moet zitten om gerechtigheid te krijgen. En als de rechters dan uitspreken dat de bestuurder met een flutstraf van 6 maanden wordt weggestuurd, terwijl hij niet eens aanwezig is tijdens de zitting dan slaat het verdriet om naar woede!

Door het slechte onderzoek, door fouten gemaakt door OM en politie komt de dader met een hele lage straf weg: 6 maanden celstraf en 2 jaar rijontzegging terwijl er 3 jaar celstraf en 5 jaar rijontzegging was geëist! Tot op heden heeft de dader nog niet een dag straf gehad en is zijn rijbewijs nog steeds niet ingevorderd.

Persoonlijke verhalen

Darren van Velsen 03-10-1999 - 20-01-2023

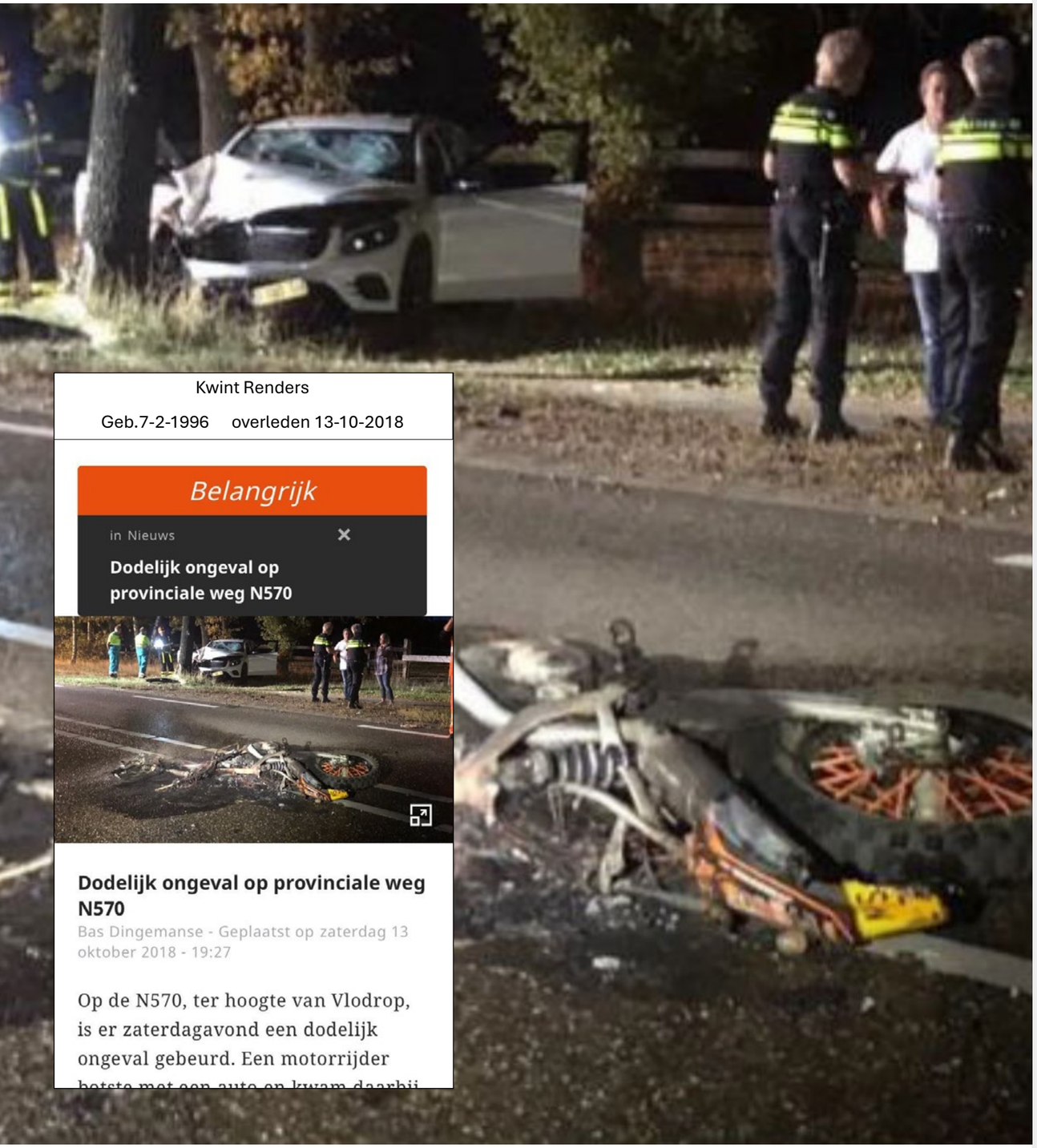
Op 20 januari 2023 is mijn zoon doodgereden door een stomdronken, in Slowakije woonachtige Ukrainer, die ook nog veel en veel te hard reed.

In de eerste instantie hebben ze hem, vanwege recidive en vluchtgevaar, in hechtenis genomen, maar geheel, totaal onverwacht hebben ze hem bij de tweede proforma zitting (slechts 2 maanden voor de inhoudelijke zitting) op vrije voeten gelaten. Dit was totaal onverwacht voor ons, politie, OVJ en pers. Hiermee ging ook de inhoudelijke zitting in september niet door. Bij deze zitting heeft hij heel duidelijk aangegeven dat hij nooit meer wilde vastzitten. Maar ook dit was voor de rechtbank niet de rode vlag die wij al die tijd al zagen. Na de uitspraak waarbij hij 42 maanden onvoorwaardelijk heeft gekregen en 4 jaar rij-ontzegging mocht hij wederom op vrije voeten blijven. Ondanks het feit dat er tijdens deze periode wederom bij de reclassering alcohol in zijn urine is aangetroffen. Hierna heeft hij hoger beroep ingediend. In september heb ik nog een aangetekende brief gezonden naar het Hof, met hierin het verzoek de straf per direct te executeren.

Op maandag 6 januari kreeg ik via een zeer onpersoonlijke mail te horen dat de brief hen nu pas had bereikt, echter ook dat de dader zijn voorwaarden had geschonden en zich 24 oktober had moeten melden, maar onvindbaar is. Dit nieuws was voor ons zo verwoestend. Met name omdat wij hier al die tijd zo bang voor waren, maar dit als zo'n voor de hand liggend scenario hebben gezien. Wij wel, de rechtbank wilde hier niet naar luisteren.

Het overlijden van mijn zoon heeft mij totaal kapot gemaakt van verdriet, maar ook de hele rechtsgang geeft zoveel verdriet en frustratie. Het moeten "vechten" en verdedigen tegenover lelijke verzekeraars. Het zou zo anders moeten gaan. De belangen van de dader worden zwaarder gewogen dan het misdrijf dat hij heeft gepleegd. Hij moet bij zijn (vermeende) kind kunnen zijn. Terwijl hij het onze heeft afgenomen. Hij heeft niet alleen mijn zoon gedood maar ook mij. Mijn leven is totaal kapot. Mijn hart is gebroken en mijn ziel gedood. En daar helpt de manier van doen van het Openbaar Ministerie/Rechtbank absoluut niet aan mee.

Nancy Scholten



Persoonlijke verhalen

Kwint Renders

Ik heb geprobeerd mijn persoonlijk verhaal van 6 jaar na het overlijden van Kwint samen te vatten in 2 A4-tjes.

Waar ik mee begin is ook mijn en onze grootste frustratie na het dodelijk verkeersmisdrijf op 13 oktober 2018, waarbij Kwint ter plaatse is overleden. Dat wij als nabestaanden dit via het internet regionieuws moesten vernemen dat Kwint bij een dodelijk ongeval om het leven is gekomen, 18 minuten na het ongeval stond dit met foto's op internet, erop gezet door een journalist.
Na dat de familieagent bij ons is geweest en al meteen duidelijk was dat de veroorzaker van dit misdrijf 100% schuld was, wij overal zelf achteraan moesten gaan om te kijken wie ons bij gaat staan. Slachtofferhulp was goed bedoeld, maar al snel bleek dat die persoon niet bij ons paste en wellicht zelf hulp nodig had. Geen hulp bij het zoeken naar een juiste advocaat. Uiteindelijk geholpen door een kennis die zelf in de advocatuur zit en ons heeft doorverwezen naar de juiste advocaat voor onze zaak.
Dan kom je er na maanden achter dat er politiegegevens uit het rapport wel naar een verzekeringsmaatschappij zijn gegaan, terwijl wij na tig-keer vragen nog niets hadden vernomen, omdat het politierapport nog niet was afgesloten. Toen uiteindelijk het politierapport werd gestuurd via onze advocaat, bleek dat er veel feitelijke fouten instonden. Hierdoor veel misverstand bij de verzekeringen. Toen we ook het VOA-rapport hebben ontvangen, bleek dat hier ook feitelijke onjuistheden in stonden.
Dat het een jaar moet duren dat dan de eerste keer de zaak voorkomt is voor ons als nabestaanden ook verschrikkelijk, wetende dat de veroorzaker, 100% dood door schuld heeft en gewoon vrij rond kan lopen.
Het OM doet zelf nauwelijks of geen onderzoek en gaan hoofdzakelijk (alleen?) af op wat zij aangereikt krijgen via politierapport en VOA. Belangrijke feitelijke gegevens worden hierdoor gemist en zijn dan vaak in het nadeel van de nabestaanden.
Vreselijk boos dan ook als de uitspraak 240 uur taakstraf is, onbegrijpelijk voor iedereen, behalve de rechters zelf waarschijnlijk.
Weer een jaar later, Hoger beroep, we worden beter gehoord, we hebben dan ook zelf meer bewijs aangeleverd, iets wat het OM eigenlijk had moeten doen. De straf wordt dan 6 mnd. gevangenis, 4 vw., 18 mnd. rijontzegging, 12 mnd. vw. Is weliswaar beter dan de eerste uitspraak, maar voelt nog steeds onrechtvaardig voor ons als nabestaanden en wat de veroorzaker heeft aangericht met dit onverantwoorde rijgedrag. Het wordt ook nog toegestaan dat de veroorzaker in cassatie kan gaan, HOE DAN, 100% bewezen schuld is toch 100% schuld, en gewoon direct gevangenis in, NEE dus. Weer 1 jaar later trekt hij zijn cassatieverzoek in en ondergaat dan pas zijn straf. Schandalig dat dit door het OM is geaccepteerd. Ze hebben dan ook geen idee wat dit met ons als nabestaanden doet.
In alles met het OM merk je dat je gewoon een nummer bent, een van de 350 000 zaken per jaar. Als het dan om een verkeersmisdrijf gaat met dodelijke afloop voel je je echt tekortgedaan en wil je dat je hetzelfde behandeld wordt als wanneer er iemand vermoord is. Dan is er

binnen een half jaar een eerste zitting en binnen 2 jaar is het afgehandeld en de moordenaar zit gewoon vast. Maar in het verkeersrecht geldt dit niet en zal er zeer sporadisch het strafrecht worden toegepast.
Ook blijkt uit de vele gesprekken die ik heb gevoerd met Politie, Universiteit Leiden, advocaat, lotgenoten, Hogeschool Utrecht etc. dat de weinige, een handjevol verkeersmisdrijven met dodelijke afloop, geen prioriteit heeft om een wet aan te passen, laat staan veranderen. Van de ca. 650 dodelijke verkeersslachtoffers per jaar is nog geen 2 % een verkeersmisdrijf met dodelijke afloop, waar wij dus mee te maken hebben. Ze gaan daar in Den Haag niet veel energie instoppen vrees ik. Dat is niet wat ik zeg, maar wat ik wel te horen krijg.
Uiteraard is het wel zinvol om hier energie in te stoppen en door te pakken richting Den Haag om aandacht te blijven vragen voor de gehele rechtspraak in Nederland. Het moet anders, het moet beter. De WvW. Stamt uit 1994, moet worden vernieuwd.

Ik zal het hier even bij laten, ik heb zelf een soort van dagboek bijgehouden bestaande uit 225 A4-tjes, om zo ook terug te kijken waar nodig. Op internet is ook veel terug te vinden, als je Kwint Renders intoetst op google, of Bert Renders, of ongeval Vlodrop 13 oktober 2018. Dan komen ook de mediapagina's van De Telegraaf naar voren, de nieuwsberichten op SBS 6 en regionaal via TV 11 & MLA en L1 nieuws. Radiofragmenten over spreekrecht en het radio 1 programma "de publieke tribune", met Coen Verbraak.
Op de site slachtoffersindemedia.nl is een dossier Kwint te vinden met een podcast die is gemaakt i.s.m. Hogeschool Utrecht en Fonds slachtofferhulp.

Ik heb het constante verdriet en gemis wat er nog volop is in ons gezin maar even achterwege gelaten, terwijl dat toch iedere dag voelbaar is, het gevoel van blijvende leegte is en blijft groot. Hoe langer geleden, hoe groter de leegte.

Bert Renders, vader van Kwint

Colofon

Zwartboek Appendix 2024

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.