

APPENDIX 2018

ZWARTBOEK

WAAR VERKEERSSLACHTOFFERS NA HET ONGEVAL MEE GECONFRONTEERD WORDEN

APPENDIX 2018

ZWARTBOEK

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

Prof. Dr. Albert Einstein

Voorwoord

Zwartboek

Voor u ligt de jaarlijkse Appendix, nr. 3, van ons Zwartboek. Deze Appendix behandelt 2018, zodat het Zwartboek een "levend" document blijft. Het beschrijft de ontwikkelingen op het gebied verkeersonveiligheid en de gevolgen daarvan voor de slachtoffers. Naast de ontwikkelingen op deze gebieden willen wij deze ook in een breder kader plaatsen omdat vermindering van de verkeersonveiligheid niet alleen positieve gevolgen heeft voor het menselijk leed en de materiële schade, maar ook voor het milieu. Het blijkt dat dit een win-win-win-win situatie is. Maar helaas laten de cijfers geen goede ontwikkeling zien, integendeel.

Ook bespeuren wij geen zichtbare bereidheid om de positie van slachtoffers te versterken. Onze herhaalde oproepen om hier verbetering in te brengen, hebben nog niet geleid tot de rechtvaardige afwikkeling die een verkeersslachtoffer verdient. daarom was het ook ditmaal geen probleem om weer ten hemel schreiende voorbeelden te vinden van hoe slachtoffers worden behandeld.

Wij zullen doorgaan met het volgen van de hele keten van stappen, waar slachtoffers mee te maken krijgen, van het Proces Verbaal, via de straf- en civielrechtelijke rechtsgang tot de afwikkeling met de verzekering van de veroorzaker. U treft in deze Appendix de ontwikkeling van deze stappen in 2018 aan. Wij vertrouwen erop dat in 2019 met meer rechtvaardigheid voor verkeersslachtoffers zal worden gewerkt in de afwikkeling na verkeersongevallen. Als de wil er werkelijk is, kan een sterke toename van de verkeersveiligheid in Nederland worden bereikt. Ook in 2019 zullen wij de ontwikkelingen blijven volgen en rapporteren in de Appendix 2019.

Namens de Vereniging Verkeersslachtoffers,
Voorzitter Nelly Vollebregt-Vijverberg,
januari 2019

Inhoudsopgave

— Zwartboek Appendix 2018

05	Voorwoord
09	Samenvatting en conclusies
11	Politiek en Samenleving
23	Politie en andere hulpdiensten
25	Technologie
31	Verzekeringen
33	Conclusies
35	Aanhangsels bij de Appendix 2018



Samenvatting en conclusies

Vereniging Verkeersslachtoffers

Ook in 2018 is er NIETS verbeterd aan de slechte wettelijke positie van verkeersslachtoffers en er is evenmin ook maar enig initiatief hiertoe te bespeuren.

De aantallen slachtoffers dalen niet, evenmin als de schade die het wegverkeer berokkent.

De onbegrijpelijke onwil van de politiek om beschikbare (!) technologie in te zetten is het belangrijkste struikelblok voor de vermindering van het aantal slachtoffers en de schade.

Beseffen politici wel wat de gevolgen van de slachtoffervijandige wetgeving voor slachtoffers zijn?

Financiering en handhaving zijn de struikelblokken. De industrie dwarsboomt

In december 2015 hebben wij ons "Zwartboek" aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal aangeboden met daarin een weinig rooskleurig beeld van de wijze waarop slachtoffers van aanrijdingen in het verkeer worden behandeld en hoe de samenleving reageert op de verkeers-ongevallen. Wij hebben toen gezegd dat het een "levend" document zou worden en daartoe brengen wij ieder jaar een "Appendix" uit, waarin de ontwikkelingen van het voorgaande jaar worden gerapporteerd. In januari 2017 is de versie van 2016 uitgebracht, in januari 2018 die van 2017 en voor U ligt de versie 2018. Helaas is er, ook dit jaar, weinig positiefs te melden. De wettelijke positie van slachtoffers is onveranderd (en daardoor uitermate beroerd) gebleven en er zijn evenmin initiatieven om hierin op termijn verbetering in te brengen. Ook blijven de aantallen (zowel dodelijke als gewonde) slachtoffers en de gerelateerde kosten stijgen, waardoor wij nu al durven te stellen dat de -naar onze mening toch al weinig ambitieuze- doelstellingen voor 2020, die in 2008 zijn geformuleerd, niet meer gehaald gaan worden. Onbegrijpelijk, temeer daar deze met beschikbare technologie wél haalbaar geweest zouden zijn. Wij zijn van mening dat de belangrijkste oorzaak de onwil van de politiek is om hier echt serieus werk van te maken, onwil die ook nog eens strijdig is met de verplichtingen, verankerd in onze Grondwet. Wederom melden wij dat wij de oorzaak en achtergronden van deze onwil in het geheel niet kunnen begrijpen gezien de enorme omvang in zowel menselijk leed als financiële gevolgen voor slachtoffers en samenleving. Het kàn en het moet veel beter, maar klaarblijkelijk vinden politiek en samenleving andere zaken zoveel belangrijker dat we de continue ramp op de Nederlandse wegen maar moeten accepteren. Welke zaken dit zijn blijft voor ons een volstrekt raadsel, de slachtoffers en nabestaanden betalen de rekening. Oftewel: de mobiliteit wordt duur betaald.

Het is diep triest te moeten constateren dat het de politiek heel duidelijk aan de wil ontbreekt om de slachtoffer-vijandige wetgeving te veranderen. Wij betreuren dit ten zeerste, ook al omdat er geen enkele toelichting wordt gegeven die verklaart of toelicht waarom de huidige wetgeving zo slachtoffer-vijandig zou moeten zijn. Realiseren de politici wel wat de gevolgen voor slachtoffers en nabestaanden zijn? Wij hebben de indruk dat hen dit volstrekt koud laat.

Op het gebied van de verkeersonveiligheid worden er eindelijk eens wat stappen gezet om deze te verminderen, maar vooralsnog zijn dit alleen nog maar goede voornemens. Wat hiervan in de praktijk terecht zal komen moet afgewacht worden, maar de twee grote Achilleshielen zijn financiering en handhaving. Naar onze mening is het op zo kort mogelijke termijn verplicht invoeren van (bestaande!) technologie cruciaal om de trend van aantallen slachtoffers en schade om te buigen en we begrijpen de onwil van de politiek hieromtrent ook al niet. De belangen van de automobiellindustrie dienen ondergeschikt te zijn aan die van de samenleving, maar dat lijkt niet het geval.

Het milieu zou zeer gebaat zijn bij het limiteren van de maximum snelheid op 110 km/h in combinatie met het streng handhaven van de snelheden op ALLE wegen. De kosten voor de burger zouden tevens lager zijn. Laaghangend fruit, dus.

Elektrisch rijden is geen panacee, efficiency wel door het beperken van de snelheden. Zelfrijdende auto's zullen op korte termijn geen bijdrage aan de verkeersveiligheid leveren.

ADAS heeft een aantal risico's, die nog niet goed ik kaart zijn gebracht. "Driver Verification" daarentegen zou zeer behulpzaam zijn in de handhavingstaak.

De bijdrage van het wegtransport aan de uitstoot van vervuilende stoffen is significant, maar kan al snel flink worden teruggebracht door het nemen van enige eenvoudige maatregelen, zoals het verlagen van de maximumsnelheden op de snelwegen en het handhaven van de maximumsnelheden op alle wegen. Geschat wordt dat dit een vermindering van 25% oplevert voor de uitstoot van CO₂, NO_x en fijnstof. En het grote voordeel voor de burger is dat dit geen geld kost, maar juist oplevert! Als bijkomend voordeel voor de samenleving zal een flinke daling van het aantal aanrijdingen zijn, gekoppeld aan een vermindering van de ernst van de gevolgen ervan, dus minder slachtoffers en minder schade. Deze win-win-win situatie ligt voor het grijpen! Hier is dus sprake van laaghangend fruit.

Het is onwaarschijnlijk dat de hele transportsector in Nederland op relatief korte termijn overschakelt op elektrisch rijden. De hieraan verbonden problemen worden veelal flink onderschat. Of het energieverbruik (het hele plaatje in ogenschouw nemend) zoveel minder zal zijn dan met een hybride concept, staat nog maar te bezien. En de zelfrijdende auto is voorlopig meer een 'fata morgana' dan realiteit, waarbij zaken als privacy en hacken nog nauwelijks aangestipt zijn. Het is derhalve onverstandig om bestaande technologie te negeren en alle kaarten op de zelfrijdende auto zetten om de verkeersonveiligheid te verminderen. Ook de SWOV verwacht dat het nog tientallen jaren gaat duren alvorens we die fase bereiken.

"Advanced Driver Assistance Systems" kunnen behulpzaam zijn om de verkeersonveiligheid te verminderen, maar dragen ook risico's in zich. Meer openheid, transparantie bij het ontwikkelen, standaardisatie (van namen, afkortingen en functionaliteit) is cruciaal voor de effectiviteit ervan. Daarnaast pleiten wij voor het ontwikkelen (voor zover nog nodig) en verplicht invoeren van "Advanced Driver Verification Systems", die toezien of de bestuurder wel gemachtigd en in staat is om het betreffende motorvoertuig te besturen. Dat is -zeker voor de kortere termijn- veel effectiever en zou tevens de Politie van een gedeelte van de handhavingstaak ontlasten.

Politiek en Samenleving

Verkeersslachtoffers? Wat zijn dat?

Verbetering van de wettelijke positie van verkeersslachtoffers blijft maar uit waardoor slachtoffers het gelag betalen: de helft van de schade van het wegverkeer!

De wetgever geeft verzekeringen alle ruimte om het slachtoffer zoveel mogelijk tekort te doen.

De wetgever heeft er geen probleem mee dat (onschuldige!) slachtoffers geruïneerd worden, maar verzekeringen hebben er wél een probleem mee om de veroorzaker te laten opdraaien voor de schade, die door wangedrag is veroorzaakt.

Omdat er nog steeds geen enkele verandering in de wetgeving is ingevoerd, die de positie van slachtoffers verbetert (zie onze pleidooien hiervoor in het Zwartboek 2015 en de Appendices 2016 en 2017), moeten slachtoffers nog steeds jarenlang vechten om een (klein) gedeelte van de door hen geleden schade vergoed te krijgen door de verzekering van de tegenpartij. Dat wil zeggen, als tenminste de aansprakelijkheid erkend wordt, want door het minieme percentage vervolgingen van veroorzaker wordt deze aansprakelijkheid veel te vaak ontkend door de verzekering van de veroorzaker. En dan sta je -als slachtoffer- letterlijk en figuurlijk, met lege handen (niet voor niets het thema van de Herdenking 2018). Maar zelfs als de aansprakelijkheid erkend is, wordt in veel zaken alles uit de kast gehaald om het slachtoffer zoveel mogelijk tekort te doen. Aan het einde van deze Appendix 2018 zijn er weer -helaas- trieste verhalen over te vinden. Dus roepen wij de politiek opnieuw op om eindelijk de wetgeving eens minder slachtoffervijandig te maken. Daarvoor is het nodig om 1) het slachtoffer niet met alle bewijslast op te zadelen, 2) termijnen te stellen waarin bepaalde zaken afgewikkeld dienen te zijn en 3) medische keuringen los te koppelen van de verzekeringsmaatschappij die het slachtoffer vergoeding dient te betalen. Het eerste is nodig omdat het slachtoffer veelal niet in staat is allerlei bewijzen te leveren als Justitie zich er met een Jantje-van-Leiden heeft afgemaakt door geen vervolging van de veroorzaker in te stellen, dan wel de aansprakelijkheid niet vast te stellen. Het tweede is nodig om de staande praktijk van rekken, rekken en nog eens rekken te beëindigen en het derde is nodig om belangenverstrengeling bij de medici te voorkomen. Nu zijn daar legio voorbeelden van (zie ook het slachtofferverhaal aan het einde van deze Appendix) en we hebben dit al uitgebreider aan de kaak gesteld in het Zwartboek 2015 en de Appendices 2016 en 2017. Want door de slachtoffervijandige wetgeving in Nederland moeten de (onschuldige!) slachtoffers de helft (!) van de kosten van de verkeersonveiligheid, te weten € 7 000 000 000,- jaarlijks, dragen. Wij vinden dit een volstrekt onacceptabele en afkeurenswaardige situatie en dat geldt tevens voor de volstreekte onwil van de politiek om hier eindelijk eens verandering in te brengen.

Wij vinden nog steeds onverstandig dat verzekeringsmaatschappijen niet of nauwelijks gebruik maken van hun regresrecht. De argumentatie hiervoor varieert van "van een kale kip kun je niet plukken" tot "dat is te lastig en kost meer dan het oplevert". Wij bestrijden deze argumentatie met het gegeven dat veel veroorzakers in dure auto's rondrijden en klaarblijkelijk dus wel over pegulanten beschikken en dat er een preventieve werking uitgaat van het toepassen van het regresrecht. Als iemand zijn (of haar) huis moet verkopen om de kosten van wat deze persoon heeft aangericht door de verkeersregels te negeren en de rest van het leven op minimumniveau zal moeten doorbrengen, dan zullen anderen wellicht toch wat terughoudender worden met hun wangedrag in het verkeer. De verzekering dient geen "schaamlap" te zijn voor onverantwoord verkeersgedrag, maar om de kosten van fouten, die iedereen kan maken, te dekken. Wij vinden het volstrekt onbegrijpelijk dat door de huidige combinatie van (slachtoffervijandige) wetgeving en de praktijk van verzekeraars, slachtoffers wél geruïneerd kunnen en

mogen worden, maar verkeersshuften, die voor deze slachtoffers verantwoordelijk zijn, niet. Tot op heden is er niemand geweest die ons dit kan uitleggen, maar we houden ons aanbevolen. Wij roepen de politiek op om verzekeringen te dwingen om hun -door de wet verstrekte- regresrecht ook uit te oefenen als bijdrage aan het verminderen van de verkeersonveiligheid, het aantal slachtoffers en de kosten.

Nog steeds is een verplichte WA verzekering voor fietsers niet ingevoerd, maar ook zij kunnen schade aanrichten. Waarom wordt deze niet verplicht?

Een ander probleem is dat fietsers nog steeds zijn vrijgesteld van een WA verzekering. Ook bij een aanrijding met een fietser (als aansprakelijke partij) kan letsel en schade ontstaan, zeker door de toegenomen snelheid van fietsers vanwege de sterke toename van het aantal elektrische fietsen. Als de aansprakelijke fietser niet verzekerd is, is het voor het slachtoffer zo goed als ondoenlijk om schadevergoeding te krijgen. Wij vinden dit een niet langer te accepteren lacune in de wet en wij dringen er dan bij de politiek met klem op aan om hier een einde aan te maken. Een ieder, die met een voertuig aan het verkeer deelneemt zou een WA verzekering moeten hebben.

Het SPV heeft nobele doelen, maar helaas zullen de doelstellingen voor 2020 -op geen stukken na- gehaald gaan worden omdat "doorpakken" is uitgebleven. Waardoor duizenden doden en tienduizenden gewonden te betreuren zijn.

Wij zijn verheugd dat de regering verkeers(on)veiligheid nu eindelijk enigszins serieus gaat benaderen met de belangrijke stap die met het Strategisch plan Verkeersveiligheid (SPV) gemaakt is. Hoewel daar goede (voorgestelde) maatregelen in te vinden zijn, zijn wij toch bevreesd dat veel zaken weer in goede bedoelingen blijft steken. Ook nu weer zijn ambities genoemd, maar wij constateren dat de ambities in de plannen van 2008 voor 2020 op geen stukken na gehaald zijn. Het doel was destijds maximaal 500 doden en 10500 (ziekenhuis)gewonden. Gezien de onderrapportage van het aantal doden en het "30 dagen" criterium voor dodelijke slachtoffers, moet het als hoogst onwaarschijnlijk worden geacht dat het aantal dodelijke slachtoffers in 2020 onder de 500 zal blijven. Wat betreft het aantal (ziekenhuis)gewonden is de situatie nog veel dramatischer: het huidige aantal is, ondanks de onderrapportage, ruim het dubbele met eerder een stijgende dan een dalende tendens. Ook de materiële schade loopt op en bedraagt inmiddels zo'n € 15 000 000 000 *per jaar*. En zolang maatregelen om de verkeersonveiligheid eens effectief aan te pakken niet worden ingevoerd, vrezen wij dat ook de doelstellingen voor 2030 onvervulde ambities zullen blijken te zijn. Met duizenden (onnodige) doden en tienduizenden (eveneens onnodige) (ziekenhuis)gewonden tot gevolg, naast de miljarden Euro's schade. Maar laten we de voorstellen eens meer puntsgewijze nalopen.

Bewustwording is leuk, onmogelijk maken veel effectiever.

1. Al vele jaren wordt gewerkt aan het ontwikkelen van meer bewustwording bij verkeersdeelnemers. Dat lijkt allemaal leuk en aardig en er is natuurlijk een grote groep die hier wel gevoelig voor is, maar enerzijds is er een groep die dat niet is (bijv. alcohol-verslaafden, de notoire verkeersshuften en de appende bestuurders) die veel ellende op de Nederlandse wegen aanricht en anderzijds stromen jaarlijks weer veel nieuwe (jonge) bestuurders in, waar deze bewustwording, veelal ook door de leeftijd, nog niet of maar beperkt aanwezig is. Daarom zijn wij ervan overtuigd dat de toepassing van technische maatregelen (zoals een blokkering van smartphones als de snelheid hoger is dan 10 km/h) niet langer kan worden uitgesteld teneinde te komen tot het keren van het groeiend aantal verkeersdoden en de zorg die wij allen dienen te hebben voor het terugdringen van het aantal ernstige verkeersgewonden. Zie ook de punten hieronder.

"ADAS" lijkt leuk, maar draagt ook risico's in zich, die nog lang niet uitgekristalliseerd zijn, "ADVS" is veel nuttiger, maar wordt maar niet ingevoerd.

2. Er wordt wèl weer gesproken over "ADAS" (Advanced Driver Assistance Systems), maar (nog steeds) niet over "ADVS" (Advanced Driver Verification Systems) zoals rijbewijsloten. Zonder ADVS blijft het toepassen van technische maatregelen (die zeer hard en zeer urgent nodig zijn, denk ook aan alcoholslot e.d.!) dweilen met de kraan open, omdat op geen enkele wijze gecontroleerd wordt of de bestuurder bevoegd en/of in staat is om het voertuig te besturen. Ook in het afgelopen jaar hebben wij weer legio voorbeelden voorbij zien komen van lieden waarvan de rijbevoegdheid was ingenomen, maar toch achter het stuur waren aangetroffen. De recordhouder was 6 maal betrapt, maar trok zich hier niets van aan. Een voorbeeld uit het nieuws hebben we aan het einde van deze Appendix geciteerd. Het ontbreken van rijbewijsloten in motorvoertuigen is net zo onzinnig als dat banken geld zouden verstrekken alleen op vertoon van een betaalpas. We hebben de ADVS mogelijkheden al uitgebreider aan de orde gesteld in het Zwartboek 2015 en de Appendices 2016 en 2017, maar zullen dit nogmaals kort toelichten in de sectie "Technologie". In het SPV wordt wel gesproken over "technische handhavings-mogelijkheden", maar wat hiermee bedoeld wordt blijft in het vage. Technologieën als "Intelligente SnelheidsBegrenzer" (ISB, zie volgende punt), Alcoholsloten en Rijbewijsloten zijn essentieel en moeten naar onze mening hardop genoemd en zo snel mogelijk ingevoerd worden.

3. Er wordt wel gesproken over de "ISA" (Intelligent Speed Advisor), maar nergens over "ISB", de hard-begrenzende variant ervan. **(N.B. Overigens kan worden opgemerkt dat de ISA in 2017 verplicht zou worden ingevoerd in alle nieuwe auto's, dat dit later werd uitgesteld tot 2018, maar inmiddels is het 2019 en het ding is nog steeds niet verplicht. Onbegrijpelijk dat de politiek zich zo aan het lijntje laat houden.)** Het is evident dat verkeersshuften zich niets zullen aantrekken van een ISA, ze zullen er eerder een sport van maken om zoveel mogelijk harder te rijden dan ter plekke mag. Wel is duidelijk (zie de mail van de ETSB aan het einde van deze Appendix) dat de automobiellindustrie zich met hand en tand verzet tegen het verplichte invoeren van zelfs de (tandeloze) ISA. Dit bewijst overduidelijk dat de automobiellindustrie geen haar beter is dan de tabaksindustrie: men gaat -ook letterlijk!- over lijken. Het wordt hoog tijd dat de politiek zich ontdoet van de leiband van de automobiellindustrie en deze op dezelfde wijze gaat benaderen als de tabaksindustrie. Zie ook de sectie over de EU.

Gebruik van EDR voor bepalen toedracht nog steeds uitermate beperkt. Dit negeert het belang van de aansprakelijkheidsstelling voor het slachtoffer.

4. Er wordt gepleit voor een betere analyse van de aanrijdingstoedracht. Daar zijn wij helemaal voor, maar tot onze grote teleurstelling wordt de EDR (Event Data Recorder) nergens als zodanig genoemd, terwijl deze zeer nauwkeurige informatie levert over de aanloop naar, tijdens en kort na de aanrijding. Dit vereenvoudigt het vervolgen en het aansprakelijk stellen van verkeersshuften aanzienlijk. We begrijpen de terughoudendheid in dezen niet; vooralsnog wordt dat voornamelijk voor aanrijdingen met dodelijke afloop gereserveerd, wij zijn van mening dat dit voor ALLE aanrijdingen dient te gebeuren omdat i) niet meteen duidelijk is of er sprake is van dodelijke slachtoffers (soms gaat daar geruime tijd overheen) en ii) ook van de toedracht van aanrijdingen waarbij alleen "maar" gewonden te betreuren zijn kun je veel leren. En voor slachtoffers in het vaststellen van de aansprakelijkheid is dit van groot belang, zeker gezien de zeer

zwakke wettelijke positie die slachtoffers in Nederland hebben (zie boven).

5. Hoewel het verbeteren van de infrastructuur onze instemming heeft, blijken niet altijd richtlijnen (op sommige locaties) een positief effect te hebben, er zijn ook gevallen waarbij deze juist averechts blijken te werken. Maatwerk is -en blijft- derhalve noodzaak. Dat een nauwe samenwerking en coördinatie tussen de verschillende overheden noodzakelijk is verbaast ons niet en stimulering hiervan is toe te juichen. Maar daarnaast zijn wij ook van mening dat een (sterke) beperking van het aantal typen voertuigen, dat op de openbare wegen wordt toegelaten, hoognodig is. Nederland is domweg niet ontworpen om erg veel verschillende typen voertuigen met verschillende rijeigenschappen tegelijk op de openbare weg veilig te laten opereren. De laatste jaren is er een flinke wildgroei geweest en dit wreekt zich duidelijk doordat de verschillende categorieën elkaar danig in het vaarwater zitten. Daarnaast is het maar de vraag of al deze voertuigen wel veilig zijn. Het drama met de "Stint" heeft ons het afgelopen jaar helaas op wrede wijze met de neus op de feiten gedrukt. Wij pleiten er derhalve voor om hierin een veel restrictiever beleid te voeren, waarbij gekeken wordt naar i) draagt het voertuig in positieve zin bij aan de vervoersbehoefte of is het alleen maar een speeltje, ii) zo ja, is het in te passen in het huidige aanbod van voertuigen zonder additionele conflictsituaties op de weg te creëren en iii) zo ja, is het voertuig veilig volgens alle technische en ergonomische maatstaven. Toegeven aan druk van fabrikanten werkt gewoonlijk averechts voor de verkeersveiligheid.

6. De handhaving is de belangrijkste Achilleshiel van het SPV. De ruimte die de Politie voor handhaving op de weg van de politiek heeft gekregen is sterk afgenomen, met alle dramatische gevolgen van dien. Dat ook de vele toezeggingen van de afgelopen jaren op dit punt loze beloften bleken, verbaasde ons niet. Daarnaast is het voor ons maar zeer de vraag of "meer van hetzelfde" wel zal werken. Want zelfs een verdubbeling van een kleine pakkans blijft een kleine pakkans, die velen niet zal afschrikken. Het is hoog tijd om het roer drastisch om te gooien en dat kan alleen met technologie. Alleen dan kunnen de doelen, die nu gesteld zijn, binnen bereik worden gebracht. Wij pleiten hier al de nodige jaren voor (zie ook ons Zwartboek 2015 en de Appendices 2016 en 2017) en begrijpen de volstrekte onwil om deze te introduceren in het geheel niet omdat hiermee veel levens gespaard zouden worden, evenals veel slachtoffers met blijvend letsel en miljarden Euro's schade per jaar. Wij vragen ons al jaren af waar we op wachten. Zijn mensenlevens dan zo onbelangrijk? Kijk eens naar de 613 lege stoelen op het Wilhelminaplein (lokaal bekend als it Saailân) in Leeuwarden! Moeten wij ons als samenleving niet de ogen uit het hoofd schamen dat we dit maar door laten gaan terwijl het sterk beperkt kan worden?

7. Wij zien het niet verplicht stellen van de fietshelm als een gemiste kans. De argumentatie "dat hiervoor geen draagvlak zou zijn" vinden wij een slappe uitvlucht. Allereerst: wie bepaalt of er voor een maatregel "draagvlak" is of niet? En zo er al geen draagvlak voor zou zijn: de overheid / wetgever zou het grotere belang van het leven en welzijn van burgers dienen te stellen boven de -korte termijn- mening van de fietsers, zeker nu een

Fietshelmen zouden veel letselschade voorkomen. Omdat veel kosten daarvan door de samenleving gedragen moeten worden, zou de samenleving deze verplicht moeten stellen. "Politiek niet haalbaar" getuigt van slappe knieën.

Vrijwel alle investeringen in verkeersveiligheid verdienen zich binnen een jaar terug. Minder slachtoffers, minder schade: een schoolvoorbeeld van een "win-win" situatie.

Waarom wordt bij verkeersonveiligheid het principe "de vervuiler betaalt" niet gehanteerd? Want dan wordt het voor de vervuiler veel interessanter om de vervuiling te verminderen!

sterke toename van het hoofdletsel geconstateerd is, mede veroorzaakt door de toegenomen snelheid van fietsers door bijv. trapondersteuning. Ook kan worden geconstateerd dat in ons omringende landen de fietshelm-verplichting wèl is ingevoerd en dat dit nogal geruisloos is verlopen. Ook de verplichting van het dragen van een helm op de motor (en niet veel later op de bromfiets) kon -initieel- op weinig draagvlak rekenen, maar is nu volkomen geaccepteerd. Gezien de grote consequenties van hersenletsel, zowel voor het slachtoffer als de samenleving, dient de fietshelm, als basaal veiligheidsitem, zo snel mogelijk verplicht gesteld te worden. Ook tegen het invoeren van de draagplicht van de autogordel werden destijds de nodige (nogal onzinnige) 'argumenten' naar voren gebracht ("dan voel ik me opgesloten"), maar werd desondanks ingevoerd, waardoor vele levens gespaard zijn gebleven en ernstig letsel is voorkomen. Wij vinden derhalve dat de overheid haar verantwoording dient te nemen (het zorgen voor een veilige leefomgeving) en derhalve niet dient te zwichten voor onbewezen 'argumenten' zoals het ontbreken van draagvlak en de vooronderstelling dat minder mensen zouden gaan fietsen. Dat staat nog maar te bezien. En het ontbreken van een goede keuring voor fietshelmen lijkt ons een technisch probleem dat op korte termijn oplosbaar is. Voor andere helmen is de keuring er tenslotte ook gekomen.

Wij maken ons wel zorgen over de financiering van deze plannen. Op grotere schaal bekeken is vrijwel iedere investering in de verkeersveiligheid uitermate rendabel, met terugbetaaltijden die gewoonlijk minder dan een jaar zijn (niet verbazingwekkend met 15 MILJARD Euro schade jaarlijks!) en voor veel maatregelen zelfs in maanden gerekend kan worden. Het probleem is alleen dat de "opbrengsten" niet ten goede komen aan de partij (ministerie, provincie of gemeente) die de kosten moet maken. Dit kan alleen worden opgelost als hier sturing op landelijk niveau voor wordt geregeld, maar dat blijkt in de praktijk nogal problematisch te zijn. Ook hier is onwil een grotere "blocker" dan de onmogelijkheid. Wij hopen dat de politiek dit probleem aan wil pakken en oplossen.

Ook het Verbond van Verzekeraars roept de regering op om meer geld beschikbaar te stellen om de voorgestelde maatregelen te kunnen betalen. Want men ziet de kosten oplopen (in 2017 was de schadelast 2,6 miljard Euro en het gedeelte voor letselschade was duidelijk gegroeid) en men wil dit terugdringen. Wij merken dan wel op dat minstens 11,4 miljard Euro dus NIET door de motorrijtuigenverzekeraars wordt betaald en dat men er dus nog steeds in slaagt om veruit de meeste kosten van de verkeersonveiligheid af te wentelen, niet in de laatste plaats op de slachtoffers (zoals we al meerdere malen betoogd hebben in ons Zwartboek en de Appendices 2016 en 2017 en ook in deze Appendix). Wij vinden -nog steeds- dat het principe "de vervuiler betaalt" volstrekt onvoldoende wordt gehanteerd bij de verkeersonveiligheid en dat het consequent toe-passen ervan een sterke motivatie bij de verzekeraars zou zijn om hun mogelijkheden maximaal in te zetten om de verkeersonveiligheid sterk te verminderen.

De sterke wildgroei van het aantal categorieën voertuigen dat op de weg wordt toegelaten resulteert in een competitie voor de "eigen" plek op de weg of voetpad door de beperkte ruimte, vooral in de bebouwde omgeving. Het is dan ook niet verbazingwekkend

Door de wildgroei aan voertuigcategorieën moet het begrip “kwetsbare verkeersdeelnemer” hoognodig op de schop. De huidige indeling is onlogisch en in feite onhoudbaar.

dat steeds meer voetgangers zich op het trottoir niet meer veilig voelen en dat is uitermate onwenselijk. Hiermee samenhangend is dat geleidelijk aan het begrip “kwetsbare verkeersdeelnemer” onduidelijk geworden is. Voetgangers en fietsers worden nu als “kwetsbare” verkeersdeelnemers gekwalificeerd, maar is een bestuurder van een Segway nu een voetganger, een fietser of een gemotoriseerde verkeersdeelnemer? En hoe is de verhouding tussen een e-bike bestuurder en een voetganger? Is iemand op een elektrische fiets nog steeds een “kwetsbare” fietser of, net als de bestuurder van een bromscooter (ook max. 25 km/h) een “sterke” verkeersdeelnemer. Dat het lastig wordt om de logica overeind te houden als twee categorieën (die formeel met dezelfde maximum snelheid mogen rijden) zo sterk verschillend behandeld worden is triviaal. Overigens hebben wij al eerder onze verwondering uitgesproken over de -voor ons niet te volgen- “logica” rond het begrip “kwetsbare” verkeersdeelnemers, want de wetgever gaat er klaarblijkelijk van uit dat alle bestuurders van motorvoertuigen “niet kwetsbaar” zijn. Een motorrijder tegen een vrachtauto bijv.????? Een zeer wrang voorbeeld is wel de botsing (waarschijnlijk opzettelijk) tussen een bestelbusje en een motor op de A10 bij Amsterdam: beide opzittenden van de motorfiets zijn overleden, de bestuurder van het bestelbusje had geen schrammetje....Naar onze mening dient, zeker in het licht van de sterke toename van het aantal categorieën voertuigen, het begrip “kwetsbare” verkeersdeelnemer op zo kort mogelijke termijn herzien te worden, waarbij de gevolgen van een aanrijding veel zwaarder gaan wegen dan de categorie voertuig. Dat lijkt ons een veel redelijker benadering dan welke nu gehanteerd wordt.

Wij hebben de beraadslagingen rond de helmplicht voor bestuurders van bromscooters (< 25 km/h tweewielers) met interesse gevolgd. Laten we voorop stellen dat wij het van begin af aan onbegrijpelijk hebben gevonden dat deze categorie ooit is toegelaten. De gebruikte ‘argumentatie’ is voor een niet-Nederlander volstrekt onbegrijpelijk: omdat de klederdracht-hoofdkappen van boerinnen niet onder een helm passen. Hoe zot wil je het hebben? Je hoefde echt geen Einstein te heten om te voorspellen dat deze voertuigen opgevoerd zouden gaan worden. En dat is dan ook gebeurd, waardoor deze voertuigen met hoge snelheid tussen de fietsers op het fietspad gaan zwalken, tot grote ergernis van de fietsers. Het is dan ook niet verbazingwekkend dat Amsterdam probeert om deze voertuigen naar de rijbaan te verbannen. Dat er geen helmplicht voor deze categorie is, wordt door de tegenstanders als argument aangevoerd om dit niet te doen, omdat dit te gevaarlijk zou zijn voor de bestuurders door het grote snelheidsverschil met auto’s en motoren. Maar dat argument snijdt alleen hout als de snorscooterbestuurder zich aan de 25 km/h limiet zou houden. Niet dus, 87% rijdt harder dan de toegestane 25 km/h. Veel bestuurders rijden ronduit als gekken met die dingen en dat de traumachirurgen daarom vaak met de ellendige gevolgen worden geconfronteerd, is ook niet verbazingwekkend. Wat wel verbazingwekkend is, is dat er nog steeds tegenstand (bij twee grote fracties) in de Tweede Kamer is tegen een helmplicht met o.a. als ‘argument’ dat iedereen dat zelf wel kan beslissen. Destijds werd dit ook aangevoerd tegen de helmplicht voor motorrijders. Onzin dus. Want dit komt neer op het ‘argument’

“Als je geen verstand hebt hoeft je ook niet bang te zijn voor hersenletsel”.

Maar de gevolgen van hersenletsel zijn ook uitermate kostbaar voor de samenleving.

Helmplicht voor snorscooters: “Als je geen verstand hebt hoeft je ook niet bang te zijn voor hersenbeschadiging”.

De slechte score wat betreft slachtoffers heeft meerdere oorzaken, waarvan een aantal niet hardop gezegd mogen worden. Wij doen dat toch. Deze oorzaken wegnemen zou ook het milieu ten goede komen.

Het is niet verstandig om maatregelen op de lange baan te schuiven vanwege de zelfrijdende auto. Voordat deze gemeengoed is zullen er, bij ongewijzigd beleid, nog vele duizenden doden te betreuren zijn.

Voorkomen is beter dan genezen, gebruik het strafrecht ook als preventie, dus straf misdrijven zodat er een afschrikwekkende werking van uitgaat.

“Valhelm hoofdzaak” is nog steeds een waarheid als een koe en het vragen om meer onderzoek om de beslissing vooruit te schuiven, is vragen naar de bekende weg. Volstrekt overbodig. Wij hopen van harte dat de helmplicht voor snorscooters zo spoedig mogelijk wordt ingevoerd en als dat tot gevolg heeft dat deze categorie snel aan populariteit inboet: des te beter. Zou ook voor het milieu in de steden geen slechte zaak zijn.

Als oorzaken van de slechte score op het gebied van de verkeersveiligheid worden vaak genoemd:

- Deelname van senioren, veelal op elektrische fietsen, die te weinig voertuigbeheersing koppelen aan relatief hoge snelheden en lichamelijke kwetsbaarheid.
- Sterk teruggelopen handhaving door de Politie
- Toename van de verkeersdruk

Hoewel bovenstaande factoren een onmiskenbare rol spelen en wij ons groen-en-geel ergeren aan de steeds verder verminderde ruimte die de politiek aan de Politie heeft gegeven voor handhaving, zijn er toch een aantal andere oorzaken die, vinden wij, niet onvermeld mogen blijven:

- Het volstrekt onnodig verhogen van de maximum snelheid op snelwegen
- Het onvoldoende vervolgen van verkeersshuften
- De onbegrijpelijk lage straffen voor veroorzakers die de verkeersregels aan hun laars lappen (met veel “dank” aan de Hoge Raad die met een aantal wereldvreemde arresten de wetgeving op dit punt zo ongeveer geëlimineerd heeft)
- Het uitblijven van het invoeren voor het bestaande technologie, zoals rijbewijsloten, alcoholsloten, harde “intelligente” snelheidsbegrenzers en het uitlezen van de “Event Data Recorders”, die vervolging van verkeersshuften aanzienlijk zou vereenvoudigen. Deze maatregelen zouden tevens de taak van de Politie voor handhaving verlichten (zie ook boven).
- Men laat zich in slaap sussen met de belofte van de “zelfrijdende” auto, maar naar het zich laat aanzien zal de ontwikkeling hiervan veel meer tijd vergen dan nog maar een paar jaar geleden gedacht werd, zeker voor drukke, complexe, verkeerssituaties die in veel Europese steden voorkomen. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) verwacht dat pas in 2065 de meerderheid van de motorvoertuigen zelfrijdend zal zijn. Wij zijn van mening dat al op veel kortere termijn maatregelen mogelijk zijn die de verkeersonveiligheid significant verminderen en derhalve onverwijld genomen dienen te worden. Wachten op de zelfrijdende auto is -wat ons betreft- geen optie. Zie ook de sectie over “Technologie”.

Er is een duidelijke roep voor strengere straffen van veroorzakers van aanrijdingen. Er zijn hiertoe inmiddels een aantal toezeggingen gedaan (waar wij later op terug zullen komen), maar wij willen allereerst opmerken dat straffen altijd een achteraf-zaak is. Weliswaar gaat er een preventieve werking van uit, zeker als er ook gestraft gaat worden voor verkeersgevaarlijk gedrag zonder dat er een aanrijding heeft plaatsgevonden, maar bij aanrijdingen is de ellende al aangericht. Dit dient o.i. niet vergeten te worden bij wetgeving. Voorkomen is nog steeds de beste aanpak.

Een voertuig kan een wapen zijn, daarom dienen de regels gerespecteerd te worden. Als dat niet gebeurt, is er o.i. sprake van een misdrijf. Net zoals een keukenmes, dat wordt gebruikt om iemand te verwonden of te doden.

Wij maken onderscheid tussen "ongevallen" en "misdrijven". Iedere bestuurder maakt fouten, wij pleiten ook onszelf daar niet vrij van. Door die fouten kunnen aanrijdingen ontstaan met vergaande en ernstige gevolgen. Maar deze aanrijdingen kunnen worden geclassificeerd als "ongevallen" omdat de aansprakelijke bestuurder de verkeersregels wèl heeft gerespecteerd, verkeersregels die er trouwens voor ons aller veiligheid zijn. Anders ligt het met bestuurders die de verkeersregels niet wensen te respecteren en die, naar onze mening, dus onvoldoende respect hebben voor het leven en welzijn van hun medeweggebruikers (en dat is in feite iedere burger). Dat het negeren van de verkeersregels de risico's van aanrijdingen aanzienlijk verhoogt is al lang aangetoond. Alcohol is niet voor niets al lang aan strikte limieten gebonden, maar ook te hard rijden verhoogt de risico's aanzienlijk zoals een studie van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) overduidelijk heeft aangetoond (zie het "Bonnen en Botsen" rapport: Dr. Ch. Goldenbeld, dr. M.C.B. Reurings, dr. ir. Y. van Norden & drs. H.L. Stipdonk, "Relatie tussen verkeers-overtredingen en verkeersongevallen", 2011). Daarnaast neemt de ernst van de gevolgen van een aanrijding zeer snel toe met de aanvangssnelheid, zoals is getoond in ons Zwartboek 2015. Dus is het voorkomen van wangedrag op de weg absoluut noodzakelijk om de doelen van het SPV te halen.

Waar blijft het alcoholslot? Andere landen voeren het juist in, wij blijven maar rond de hete brei heen draaien. Alcomobitisme veroorzaakt vele doden en gewonden naast heel veel schade. En dat terwijl de oplossing voor het grijpen ligt.

Er komt een initiatief wetsvoorstel voor het strenger straffen van rijden onder invloed. Op zich juichen wij alle maatregelen om rijden onder invloed (van alcohol en/of drugs) aan te pakken, maar wij blijven van mening dat dan allereerst de pakkans wel flink omhoog moet en dat een ontzegging van de rijbevoegdheid effectief afgedwongen dient te worden (zie boven). Omdat het niet mogelijk achter iedere boom een agent te zetten en de mentaliteit van de betrokkenen is dit alleen effectief mogelijk door het toepassen van een rijbewijsslot. Daarnaast zijn (en blijven) wij van mening dat een alcoholslot een zeer effectief middel is om recidive tegen te gaan en een duidelijk preventieve werking heeft. Maar ook een alcoholslot kan veel effectiever worden afgedwongen in combinatie met een rijbewijsslot, omdat het op die manier onmogelijk wordt om een voertuig zonder alcoholslot te starten met een rijbevoegdheid die alleen geldig is voor een voertuig met een alcoholslot. Al meerdere malen hebben wij aangegeven dat o.i. de bezwaren van de Raad van State tegen het opleggen van het alcoholslot ondervangen kunnen worden door de kosten daarvan bijv. uit de algemene middelen te betalen (iemand die tot celstraf wordt veroordeeld hoeft toch ook niet de kosten van de gevangenis te betalen?) of door het verhogen van de boetes voor rijden onder invloed. Wij begrijpen dan ook niet dat er bijna 4 jaar (!) na het 'afschieten' van het alcoholslot en de toezegging van de toenmalige minister van Veiligheid en Justitie dat 'er snel een opvolger komt' deze er nog steeds niet is. Wij zijn dan ook uitermate teleurgesteld over de trage gang van zaken, de stelling van de ministers dat het alcoholslot absoluut niet terug komt (terwijl in een aantal andere EU landen dit juist wordt ingevoerd!) en dat er 'gestudeerd' wordt op een soort enkelband die uit het transpiratievocht zou moeten concluderen of de drager teveel onder invloed is of niet. Hoe dat dan aan het voertuig zou moeten worden doorgegeven (is deze persoon wel de bestuurder of laat hij iemand anders rijden?) is allemaal nog niet erg helder. Dat dat er bijna vier jaar (!) na deze onbegrijpelijke uitspraak van de Raad van State nog steeds geen opvolger, dan wel een oplossing die juridisch wel

"Glaasje op, laat je rijden", ging 55 jaar geleden al van start. Van gedragsveranderende campagnes moet je dus niet teveel verwachten.

Niet alleen de verkeersveiligheid profiteert van "harde" maatregelen, ook het milieu, en niet zo'n klein beetje ook!

De automobiel-industrie is geen haar beter dan de tabaksindustrie: ze gaat -letterlijk- over lijken om hun omzet en winstdoelstellingen te halen. Voorbeelden genoeg, helaas.

houdbaar is, zou kunnen zijn gevonden is volstrekt ongeloofwaardig. Dat is, naar onze mening, geen kwestie van niet *kunnen*, maar van niet *willen*. Het moge duidelijk zijn dat wij geen goed woord over hebben voor deze onwil om een groot maatschappelijk probleem aan te pakken, waarvan wij overigens ook de reden(en) niet begrijpen. Want, ondanks alle gedrags-beïnvloedende campagnes (die inmiddels al meer dan 55 jaar lopen!), blijkt dat bij zo'n 30 – 35% van de ernstige aanrijdingen, waarbij doden en/of gewonden te betreuren zijn, alcohol/drugs/medicijnen een rol spelen. Dus we praten over vele slachtoffers en de nodige schade. Ook de preventieve werking die van een dreiging van een alcoholslot als sanctie uitgaat wordt volstrekt genegeerd. De Tweede Kamer zou op veel meer urgentie aan moeten dringen.

Naast al het menselijk leed, ellende en schade die te hard rijden aanricht bij de slachtoffers kan worden opgemerkt dat het ook een grote hoeveelheid -eveneens onnodige- milieuschade oplevert. De emissies van broeikasgassen, NO_x en fijnstof nemen snel toe met de snelheid: bij een verhoging van de snelheid van 90 naar 120 km/h neemt de uitstoot *per km* (!) van een personenauto met zo'n 33% toe. En dat is dan nog onder "ideale" omstandigheden. In de praktijk is het meer omdat een hoge snelheid gewoonlijk tot gevolg heeft dat er frequent geremd moet worden voor ander verkeer (uitstoot van fijnstof van de remmen en de banden), waarna weer versneld gaat worden. Een redelijk nauwkeurige schatting levert een besparing van 25% van de uitstoot van broeikasgassen op als de maximum snelheid op de snelwegen beperkt zou worden tot 110 km/h en de snelheid overal afgedwongen zou worden middels "harde" intelligente snelheidsbegrenzers (ISB, zie ook de sectie "Technologie"). De vermindering van de verkeersonveiligheid is moeilijker in te schatten, maar een halvering van de aantallen slachtoffers, de ernst van het letsel en de materiële schade lijkt realistisch (zie het rapport van de SWOV en ons Zwartboek 2015). Maar het grote struikelblok is de lobby van de automobielindustrie die zich met hand en tand verzet tegen het invoeren van zelfs de tandeloze "Intelligente Snelheids-Adviseur" (ISA), die alleen *informeert* over de lokale maximum snelheid, maar geen enkele actie neemt als deze (zelfs fors) wordt overschreden. Degene, die denkt dat verkeersshuffers zich hier ook maar iets van aan zullen trekken, is ziende blind. Maar uit de houding van de automobielindustrie blijkt overduidelijk dat ze geen haar beter is dan de tabaksindustrie: men gaat -ook letterlijk!- over lijken en deinst er niet voor terug om voertuigen te fabriceren die meer dan 280 km/h (!) kunnen rijden. Ook de daaraan gekoppelde milieuschade deert hen niet. Deze mentaliteit kwam ook duidelijk tot uitdrukking in het "dieselschandaal", maar wij begrijpen niet dat de politiek, zowel op landelijk als Europees niveau, dit maar laat gebeuren: wie maakt er hier de dienst uit? Het lijkt er veel op dat de automobielindustrie meer macht heeft dan de EU. Het manipuleren van de EU cijfers over de gevolgen van de verkeersonveiligheid (die factoren te laag zijn, zoals we in de Appendix 2017 hebben aangetoond) onderbouwt dit vermoeden, evenals het negeren van de onvoorstelbare omvang van het menselijk leed dat hiermee gepaard gaat. Zo betoogde EU voorzitter Juncker dat hij het onacceptabel vond dat op de Middellandse Zee 2500 migranten verdronken in een poging om naar Europa te komen, een stelling die wij geheel onderschrijven. Maar, meneer Juncker, vindt U de 27 000 doden op de EU wegen wèl accepta-

En de EU laat het maar gebeuren en laat z'n oren naar de automobielindustrie hangen. Ook voorbeelden genoeg, helaas.

Wanneer stopt de waanzin van het toelaten van voertuigen van 280 km/h en harder?

De elektrische auto is geen panacee, de voordelen worden sterk overschat, de nadelen en beperkingen sterk onderschat.

bel? Wij horen U er in ieder geval niet over. Ook het sterk afzwakken van de voorstellen van de European Transport Safety Council (ETSC, zie het einde van deze Appendix) om de verkeersonveiligheid te verminderen sterkt ons in het vermoeden dat de lobby van de automobielindustrie een veel te grote stem heeft in de besluitvorming.

Wij hopen dat er snel een einde gemaakt wordt aan de volstrekte waanzin om voertuigen te fabriceren (en op de openbare weg toe te laten!) die snelheden kunnen bereiken van meer dan 200 km/h. Het record schijnt 340 km/h te zijn. In Nederland zou het gemakkelijk tot zo'n 150 km/h beperkt kunnen (en moeten!) worden. Daarmee zou niet alleen de verkeersveiligheid gediend zijn, ook het milieu zou er veel baat bij hebben. Want bij alle discussies over het klimaat en het terugdringen van de CO₂ uitstoot wordt klaarblijkelijk vergeten dat de belangrijkste parameter het energieverbruik is. De plannen om na 2030 alleen nog maar de verkoop van elektrische voertuigen toe te staan wordt wel gebracht als het ei van Columbus, maar zal aanzienlijk minder opleveren dan men ons voorspiegelt omdat:

- Het energieverbruik per kilometer wordt verhoogd door de grote massa aan accu's die meegesleept moeten worden. Een Tesla heeft 600 kg aan accu's aan boord, hierdoor is meer energie nodig voor het versnellen van het voertuig, is er meer rolweerstand en komt er van de banden meer fijnstof in de atmosfeer.
- De energie moet ergens vandaan komen. Alleen als dit "groen" wordt opgewekt is er minder CO₂ uitstoot van het wegverkeer, maar dat betekent wel dat deze "schone" energie niet meer voor andere toepassingen gebruikt kan worden (bijv. warmtepompen voor ruimteverwarming). Of dat dus voor het totale plaatje voor Nederland veel zal uitmaken staat te bezien omdat het gedeelte dat "groen" opgewekt kan worden vooralsnog (veel) kleiner is dan de totale vraag naar elektriciteit, die door een massale overstap op elektrisch transport alleen nog maar groter zal worden. Want men dient zich wel te realiseren dat de energievraag van de transportsector verre van verwaarloosbaar is en er derhalve een verdelingsprobleem van de 'groene stroom' ontstaat voor concurrerende toepassingen.
- Als de energie wordt opgewekt met een centrale, die op fossiele brandstof draait, is, mede door de transport- en conversieverliezen en de hogere massa van het voertuig, de winst in CO₂ uitstoot gering tot afwezig.
- Het produceren van Li-ion accu's is een verre van milieuvriendelijk proces en dit geldt ook voor het recyclen van "versleten" accu's. Nog afgezien van de vraag of er voldoende Lithium in de wereld is voor alle motorvoertuigen en de politieke consequenties van de afhankelijkheid van de producerende landen.
- Het volledig overschakelen op elektrisch vervoer zal naast, een flinke uitbreiding van de capaciteit van de centrales, een majeure aanpassing van de infrastructuur vergen, waarbij een groot gedeelte (zo niet alle) parkeerplaatsen van een laadpaal voorzien zullen moeten worden (dan moet vrijwel iedere straat in Nederland op de schop), evenals een sterke uitbreiding (lees: verzwaring) van de distributie van elektriciteit. Veel belangrijker, en effectiever, zou het dus zijn om een strategie te volgen waarbij het *energieverbruik* van de transportsector wordt verminderd. Dat kan door de maximumsnelheden te verlagen, deze (overal) effectief af te dwingen met harde "Intelligente Snelheids

Het energieverbruik is een veel belangrijker parameter dan "elektrisch" of "conventioneel".

Waar blijft de recidiveregeling voor verkeersshuffers? Een boetevermenigvuldigingsfactor is effectiever (en eenvoudiger) dan boetes op basis van het inkomen.

Een onvoorwaardelijke gevangenisstraf als iemand betrapt wordt op rijden nadat de rijbevoegdheid is ingenomen is wellicht voldoende afschrikwekkend.

Begrenzers" en door de vermogens van de voertuigen aan strikte banden te leggen. Want als motoren ver beneden hun maximum vermogen worden bedreven zijn zij minder efficiënt. Hier is dus een flinke besparing te bereiken, die als 'laaghangend fruit' kan worden aangemerkt en als groot bijkomend voordeel heeft dat de verkeersonveiligheid flink wordt verminderd. Want dat auto's met een hoog vermogen uitnodigen tot te hard rijden is ook weer gebleken uit de gegevens die het Centraal Bureau voor de Statistiek heeft uitgegeven waarbij bleek dat bestuurders van Audi, BMW, Porsche en Tesla duidelijk vaker een bekeuring krijgen dan bestuurders van andere merken. Het verbaasde ons in het geheel niet. Daarnaast kan het ontwerp van voertuigen een stuk efficiënter door het combineren van elektrische tractie met bijv. turbines (hybride concept). Terzijde kan worden opgemerkt dat het begrenzen van de snelheden een milieumaatregel betreft die de burger *geen* geld kost, maar juist geld *oplevert*. Iemand die bijv. 15000 km per jaar rijdt kan gemakkelijk 15% op brandstof besparen en dat levert al snel € 200,- per jaar op. Met meer aandacht kan dat gemakkelijk oplopen tot € 300,- per jaar. Waarschijnlijk zal de besparing groter zijn omdat ook banden, remblokken en rem-schijven minder snel slijten en dus minder vaak vervangen hoeven te worden (lagere onderhoudskosten). Dus het streven naar een verminderde uitstoot van CO₂, NO_x en fijnstof kost dan geen geld en kan derhalve goed gemotiveerd worden.

Wij vinden het een goede zaak dat verkeersshuffers, die (te) vaak gevaarlijke situaties creëren, strafrechtelijk aangepakt kunnen gaan worden, ook als er geen aanrijding geweest is waarbij slachtoffers te betreuren zijn. Wij pleiten ook al jaren voor een recidive-regeling voor lieden die te vaak betrapt worden op het overtreden van de regels, zoals te hard rijden en/of rijden onder invloed. Vaak wordt aangevoerd dat de "wet Mulder" dit onmogelijk zou maken, maar dat is eenvoudig op te lossen door de kentekenhouder verantwoordelijk te maken voor wat er met het voertuig wordt gedaan (dan moet je maar uitkijken aan wie je jouw auto uitleent). Een "boetevermenigvuldigingsfactor", gebaseerd op het aantal en de ernst van de overtredingen, zou o.i. een goede recidive regeling zijn omdat hiermee de kosten van de bekeuringen snel toeneemt en er dus voor iedere beurs op een gegeven moment een grens bereikt wordt. Dat lijkt ons eenvoudiger te realiseren dan het boetebedrag gaan koppelen aan het inkomen. Uiteraard mag, wat ons betreft, ook de rijbevoegdheid worden ingenomen, maar, zolang er geen rijbewijs slot is ingevoerd, is dat een tandeloze maatregel (zie boven). Het onvoorwaardelijk opleggen van een gevangenisstraf bij het betrappen van "rijden na invordering rijbewijs" zou wellicht enigszins helpen om het negeren van de maatregelen te ontmoedigen, maar ook maar zeer beperkt zolang de pakkans zo minimaal als deze nu is.

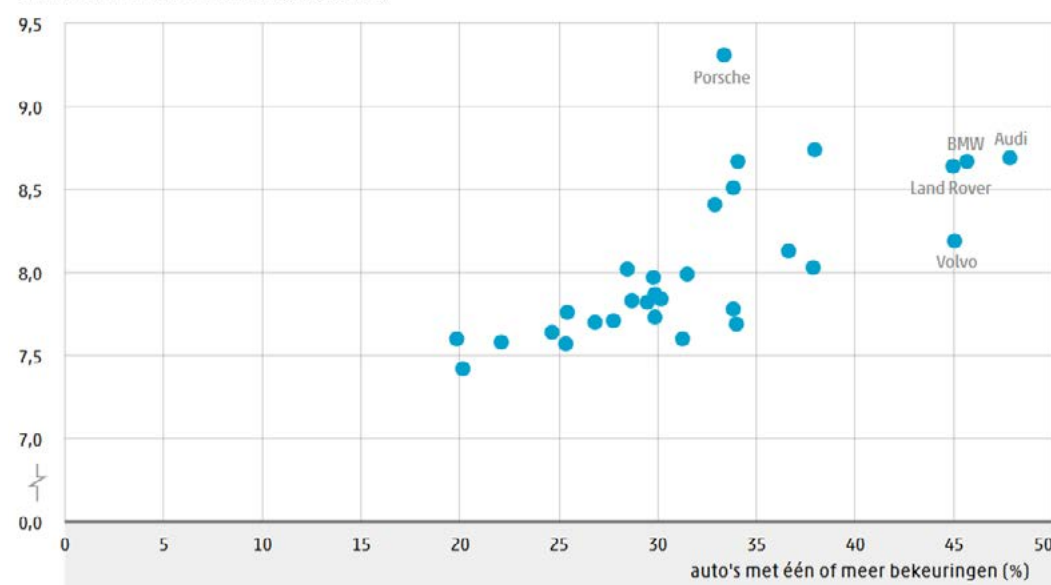
Dat het zo ongeveer tot de grond toe afbreken van het wetsartikel rond "roekeloos rijgedrag" door de Hoge Raad bij slachtoffers en nabestaanden op weinig begrip kan rekenen behoeft geen nader betoog. Er is enige actie te bespeuren om de onvrede rond dit begrip te verminderen, bijv. door het hele begrip uit de wet te halen. Daar begrijpen wij dan weer niets van, maar we zullen proberen om ons onbegrip te verduidelijken. Volgens een advies van de Raad voor de Rechtspraak stelt de jurisprudentie van de Hoge Raad dat er *drie materiële eisen zijn aan bewezenverklaring van roekeloosheid: (1)*

Het wordt hoog tijd voor een "Hoge Raad bestendige" wet om verkeersshufteners aan te pakken. Een kwestie van strakker omschrijven en eisen stellen aan bestuurders.

door buitengewoon onvoorzichtige gedragingen van de verdachte [2] is een zeer ernstig gevaar in het leven geroepen en [3] de verdachte was zich daarvan bewust, althans had zich daarvan bewust moeten zijn. Wat is dan het probleem, vragen wij ons af? Verkeersregels zijn er voor ons aller veiligheid, dus door deze aan je laars te lappen roep je vanzelf een zeer ernstig gevaar in het leven (vooral voor het leven en welzijn van andere weggebruikers) en als bestuurder dien je je daarvan bewust te zijn, dat is je bijgebracht bij de rijopleiding. Als je je dat niet bewust bent moet je vandaag nog je rijbewijs inleveren. Blijven natuurlijk de nogal rekkebare begrippen als "buitengewoon onvoorzichtig" en "zeer ernstig", die voor meervoudige interpretatie vatbaar zijn. In ons Zwartboek en de Appendices 2016 en 2017 hebben wij al aangetoond hoe sterk risicoverhogend snelheidsovertredingen zijn en hoe de snel de ernst van aanrijdingen toeneemt met de aanvangssnelheid. Dus door "onvoorzichtige gedragingen" in de wet strakker te omschrijven kan het hele probleem worden aangepakt, hoeft het begrip "roekeloos rijgedrag" niet te vervallen en kan een "Hoge Raad bestendige" wet worden gemaakt waarmee verkeersshufteners aangepakt kunnen worden, ook als zij (nog) geen slachtoffers hebben gemaakt. Dat lijkt ons zeer wenselijk.

Auto's met een bekeuring en gemiddelde snelheidsoverschrijding

gemiddelde snelheidsoverschrijding (km/u)



Audi het vaakst bekeurd

Van de dertig meest voorkomende automerken kregen Audi's het vaakst een boete (48 procent), gevolgd door BMW (46 procent), Land Rover, Volvo (beide 45 procent). Laag daarentegen was het percentage bekeurde personenauto's van de merken Daewoo, Daihatsu (beide 20 procent) en Suzuki (22 procent). Ook de hoogte van de snelheidsoverschrijding verschilt per merk. Porsches overschreden de snelheidslimiet met 9,3 kilometer per uur het meest. Daihatsu had de lichtste snelheidsoverschrijding binnen de top 30 (7,4 kilometer per uur te hard). Buiten de top 30 meest voorkomende merken valt Tesla op, waarvan er in Nederland bijna 9 duizend zijn. Hiervan kreeg ongeveer drie kwart minstens één snelheidsboete in 2017.

Politie en andere hulpdiensten

Tussen twee vuren en wie is de pineut? Het belang van een volledig en correct Proces Verbaal

Bij zware aanrijdingen komt allereerst de politie ter plaatse. Als er sprake is van zwaar-gewonde(n) komen ook ambulance en de brandweer ter plekke van het ongeval. Laten we duidelijk stellen dat wij veel respect hebben voor de hulpverleners, die hun taken onder vaak moeilijke omstandigheden moeten uitvoeren, maar ook nog eens met de ernstige gevolgen van aanrijdingen worden geconfronteerd. Dat verdient ieders respect en waardering.

Kwaliteit van het Proces Verbaal is cruciaal voor slachtoffers om voor schadevergoeding in aanmerking te komen. Het PV zou zich meer moeten richten op de civielrechtelijke kant, dit is voor slachtoffers minstens zo belangrijk. Wellicht dat het specialisme "verkeersongevallen" weer ingevoerd moet worden.

Dat laat onverlet dat wij van mening zijn dat er mogelijkheden zijn tot verbetering in de taakstelling en uitvoeringspraktijk van de Politie. Deze is om feiten te vergaren die in het Proces Verbaal (PV) kunnen worden opgenomen, waarna de weg weer zo snel mogelijk vrijgemaakt moet worden voor het verkeer. Helaas wordt daarbij vaak te weinig informatie vastgelegd (strijdig met het zo snel mogelijk weer vrijmaken van de weg) en worden sporen gewist. Helaas blijkt (achteraf) dat in het PV niet alle benodigde informatie is verwerkt en dat er soms zelfs getwijfeld kan worden aan de juistheid of de betrouwbaarheid van de informatie in het PV. Voor een gedeelte is dat waarschijnlijk te wijten aan het destijds afschaffen van het specialisme 'verkeersongevallen' bij de lokale politiekorpsen (iedereen moest 'alles' kunnen), waardoor specifieke kennis verloren is gegaan. Naar onze mening is het vastleggen van zoveel mogelijk gegevens na een aanrijding een specialisme dat, zeker gezien de mogelijke gevolgen voor de slachtoffers, aan experts dient te worden overgelaten, waarbij naast de strafrechtelijke aspecten, vooral de vaststelling van de aansprakelijkheid de belangrijkste prioriteit zou dienen te zijn. Opgemerkt kan worden dat civielrechtelijk de eisen lager zijn ("aannemelijk maken") dan strafrechtelijk ("wettig en overtuigend bewijzen"). Slachtoffers zijn i.h.a. meer gediend met een goede civielrechtelijke afwikkeling, die echter gemakkelijk geblokkeerd kan worden door een sterke focus op de strafrechtelijke kant van de aanrijding. Als, door de hoge eisen aan een veroordeling, de veroorzaker niet wordt veroordeeld en het PV onvoldoende aanknopingspunten biedt voor een civielrechtelijke procedure, kan dit tot gevolg hebben dat het -onschuldige!- slachtoffer ook nog eens financieel wordt geruïneerd. Dat dit een reële mogelijkheid is in Nederland vinden wij volstrekt abject, maar voor deze zeer vergaande consequenties voor slachtoffers zou veel meer aandacht dienen te zijn bij het vastleggen van gegevens rond de aanrijding in het PV. Wij pleiten derhalve voor het specialisme 'verkeersongevallen' bij de Politie en het aanpassen van de taakstelling voor de opstellen van PV's die ook gericht is op de belangen van het slachtoffer in civielrechtelijke zin.



Technologie

Goede hulp, maar voor wie en wanneer?

Geleidelijk aan begint de roep voor het meer toepassen van technologie om het verkeer minder onveilig te maken, toe te nemen. In het algemeen zijn wij voorstander van het toepassen van technologie voor dit doeleinde, maar wij zijn minder gelukkig met de richting van de technologie die nu wordt bedacht. Wij zullen dit nader toelichten.

De focus van de automobielenindustrie voor het toepassen van technologie is verkeerd gericht: te veel is de aandacht voor de inzittenden, te weinig voor de overige verkeersdeelnemers, die met de ernstige gevolgen van aanrijdingen te maken krijgen en het respecteren van de verkeersregels. Op dit moment zijn zelfs de experts het zicht kwijt op de functionaliteit van de verschillende systemen en hun afkortingen. Standaardisatie is cruciaal om deze systemen bij de gebruikers geaccepteerd te krijgen.

Teveel taken overdragen en de bestuurder verliest zijn aandacht, waardoor ADAS gaat tegenwerken.

De industrie richt zich voornamelijk op wat in het jargon "ADAS" heet. ADAS staat voor "Advanced Driver Assistance Systems". Van dit soort systemen zijn er enige al geruime tijd gemeengoed, zoals ABS (Anti-Blokkeer Systeem). Op zich zijn dit soort ontwikkelingen toe te juichen, maar er zijn nu twee majeure problemen. De eerste is dat iedere fabrikant zijn eigen systeem ontwikkelt met eigen afkorting, eigen functionaliteit en eigen specificaties. Hierdoor zien zelfs de experts zachtjesaan door de bomen het bos niet meer, dus voor de modale bestuurder is het helemaal een onoverzichtelijke klauwen geworden. Daar komt bij dat vergelijkbare systemen van verschillende fabrikanten verschillende eigenschappen en specificaties hebben, wat de verwarring verder in de hand werkt. Het tweede probleem is dat deze systemen geen rekening houden met de verkeersregels en geen actie nemen om de bestuurder te dwingen de verkeersregels te respecteren. Ja, er zijn zelfs geruchten dat sommige van dit soort systemen het overtreden van de verkeersregels vereenvoudigen in plaats van te bestrijden. Een voorbeeld is een systeem dat het "veilig" wisselen van rijstrook bij meer dan 180 km/h mogelijk zou moeten maken. Wij zouden veel liever zien dat de fabrikanten zich zouden richten op systemen die het respecteren van de verkeersregels afdwingt. Onder deze categorie vallen ook systemen die wij "ADVS" noemen. ADVS staat voor Advanced Driver Verification systems. We zullen straks verschillende voorbeelden noemen, maar we gaan eerst nog dieper in op de problemen met ADAS.

Het gebruik van ADAS draagt het gevaar in zich dat men "lui" wordt, men vertrouwt erop dat de ADAS wel ingrijpt als het mis dreigt te gaan. Maar de bestuurder blijft -voorlopig- de verantwoordelijke persoon en de ADAS is niet onfeilbaar. Bijv. de lane-keeping systemen (die er voor moeten zorgen dat je niet onbedoeld van rijstrook wisselt of op de vluchtstrook terecht komt) werken alleen goed als de strepen op het wegdek duidelijk zichtbaar zijn. Maar als deze bijv. door slijtage of wegwerkzaamheden niet meer goed zichtbaar zijn faalt het systeem. Als de bestuurder erop vertrouwt dat het systeem e.e.a. wel regelt, kan dat helemaal verkeerd uitpakken. Want als er teveel rijtaken van de bestuurder worden overgenomen is de kans dat de aandacht verslapt verre van denkbeeldig. Dit is een wezenlijk probleem met voertuigen die niet geheel zelfstandig rijden, maar al wel een aantal taken van de bestuurder overnemen. Het is echter moeilijk om je gedachten bij de weg te houden als er teveel taken uit handen van de bestuurder zijn genomen. Hier is nog geen goede oplossing voor gevonden (als die er al is).

De hele ontwikkeling van ADAS is nogal in nevelen gehuld. Er is een technische commissie van de EU die toestemming schijnt te geven aan landen en/of bedrijven om iets

ADAS ontwikkelingen zijn niet transparant, doelstellingen blijven in nevelen gehuld, evenals de bedrijven die deze ontwikkelen. Meer openheid is een vereiste vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid.

Controleer of de bestuurder wel kan en mag rijden! Hier is veel winst te behalen. Is het verlies van mensenlevens en kwaliteit van leven niet belangrijk genoeg?

op de weg uit te testen, maar zelfs de European Transport Safety Council (ETSC) heeft geen toegang tot deze technische commissie, notulen van de vergaderingen zijn zeer beknopt en man-en-paard worden niet genoemd. Dit staat naar onze mening haaks op de noodzaak om zo transparant mogelijk te zijn en standaardisatie na te streven. Voor zover de geruchten juist zijn blijkt ook hier de invloed van de lobby van de automobielindustrie (veel te) groot. Het wordt hoog tijd dat ook op dit gebied de politiek weer het initiatief neemt en niet langer aan de leiband van de automobielindustrie blijft lopen.

Dan nu ADVS.

Eén van de grote problemen waar de verkeersveiligheid mee kampt is het rijden zonder geldig rijbewijs. Dat kan zowel door lieden die nog geen rijbewijs gehaald hebben als door hen, waarvan de rijbevoegdheid is ingenomen. Terzijde zij opgemerkt dat je het in Nederland al 'aardig' bont gemaakt moet hebben voordat dit gebeurt. Het moge duidelijk zijn dat voor beide groepen geldt dat men zich weinig tot niets van de verkeersregels wenst aan te trekken. Het is dan ook illusoir om te denken dat zij zich wel wat aan zullen trekken van het ontbreken van een geldig rijbewijs: tenslotte heb je alleen maar een sleutel nodig om een moordwapen te gebruiken. Uit onderzoeken is dan ook gebleken dat de grote meerderheid, van wie de rijbevoegdheid is ingetrokken, door blijft rijden. Ook in 2018 zijn ons weer legio voorbeelden ter ore gekomen van lieden die onbevoegd achter het stuur zaten. Met een pakkans van bijna niks is het opmerkelijk dat er zijn zelfs lieden geweest die meerdere malen betrapt zijn. En als er al sancties volgen dan zijn deze uitermate mild, dus de preventieve werking van sancties is zo goed als afwezig. Daarom pleiten wij al jaren voor het invoeren van een 'rijbewijsslot'. Het systeem is op veel punten te vergelijken met dat voor de geldautomaten van de banken. Die geven geen geld af op vertoon van een bankpas alleen. In de bankpas zit een chip met de nodige informatie, de gebruiker moet een pincode geven en daarna worden er allerlei controles uitgevoerd alvorens er geld uit het apparaat komt. Dat zou zonder meer ook voor motorvoertuigen kunnen worden toegepast: als in de rijbewijzen ook een chip geplaatst zou worden, kan daarop informatie worden opgeslagen zoals de geldigheid voor welke categorieën en eventuele beperkingen. Bij het starten moet dan eerst een pincode worden gegeven en alleen als deze en de overige controles correct zijn, kan het voertuig gestart worden. Dus als de rijbevoegdheid is ingenomen kun je de auto niet meer starten als de politie de hoek om is. Ook kan niemand meer "toevallig vandaag" het rijbewijs vergeten en het gebruik van het rijbewijs van een ander is een stuk lastiger omdat het rijbewijs pas weer naar buiten komt als het contact wordt afgezet. De bereidheid om jouw rijbewijs uit te lenen aan iemand waarvan de rijbevoegdheid is ingenomen zal niet zo vreselijk groot zijn. Ook wordt het dan een stuk gemakkelijker om beperkingen op te leggen aan notoire overtreders zoals bijv. een beperking tot een voertuig met een intelligente (harde) snelheidsbegrenzer of een voertuig met een alcoholslot. Als bijkomend voordeel kan worden genoemd dat een rijbewijsslot de handhavingsbelasting voor de politie vermindert. Wij vinden de onwil van de politiek om het rijbewijsslot op zo kort mogelijke termijn in te voeren volstrekt onbegrijpelijk en onacceptabel omdat klaarblijkelijk het verlies aan mensenlevens en welzijn minder belangrijk wordt geacht dan.....? Wie het weet mag het zeggen.

Al jaren wordt ons de "Informerende Snelheids Assistent" beloofd, maar is er, met "dank" aan de automobielindustrie, nog steeds niet. Waarom accepteert de politiek het alsmäär uitstellen hiervan? Waarom laat ze zich maar aan het lijntje houden?

Veel eenzijdige ongevallen zouden voorkomen kunnen worden met een "harde" intelligente snelheidsbegrenzer. Soms moeten mensen tegen zichzelf in bescherming worden genomen.

Het alcoholslot is een ander voorbeeld van een ADVS. Een eenvoudige versie, die controleert of de bestuurder niet onder invloed is alvorens het voertuig wil starten is -naar onze mening- een zinnige toevoeging, die heel wat ellende zou kunnen voorkomen omdat nog steeds bij 30 - 35% van de aanrijdingen waarbij doden en/of gewonden te betreuren zijn alcohol in het spel is. Ondanks alle -al tientallen jaren lopende- gedrags-beïnvloedende campagnes blijft dit een majeur probleem dat hiermee beperkt zou kunnen worden.

Een voorbeeld van een ADAS is de ISA: de Informerende Snelheid Assistent / Adviseur. Op zich een nuttige toevoeging voor hen die zich aan de regels willen houden, maar voor notoire overtreders eerder een speeltje om te zien hoeveel harder ze rijden dan ter plekke mag. Aangezien de kans om bij een aanrijding betrokken te raken zeer snel toeneemt met de snelheid (zie Dr. Ch. Goldenbeld, dr. M.C.B. Reurings, dr. ir. Y. van Norden & drs. H.L. Stipdonk, "Relatie tussen verkeers-overtredingen en verkeersongevallen", 2011, uitgave van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) en de ernst van de gevolgen van te hoge snelheid, pleiten wij al jaren voor de 'harde' variant ervan, die harder rijden dan ter plekke mag onmogelijk maakt. Een succesvolle test met zo'n systeem is al in 1999 (!) in Tilburg uitgevoerd en als toen besloten was om dit met gezwinde spoed in te voeren waren duizenden levens en vele tienduizenden slachtoffers met blijvend letsel voorkomen. Maar de invoering van zelfs de tandeloze Assistent wordt al jaren met volle kracht (en succes!) tegengewerkt door de automobielindustrie, die liever inzet op steeds krachtiger motoren en steeds hogere snelheden dan op verkeersveiligheid. **(N.B. De verplichte invoering van de ISA is al jaren geleden toegezegd, maar wordt iedere keer weer een jaar uitgesteld. Onbegrijpelijk dat de Tweede Kamer dit maar blijft slikken.)** Dat de automobielindustrie weinig geeft om de gevolgen van haar activiteiten voor de samenleving, de slachtoffers en het milieu is de laatste jaren volstrekt duidelijk geworden en wij begrijpen dan ook de terughoudendheid van de politiek niet om veel strenger op te treden tegen de automobielindustrie. Haar activiteiten berokkenen een enorme, maar onnodige, hoeveelheid menselijk leed en materiële schade (geschat worden 27 000 doden, 650 000 tot 750 000 ziekenhuisgewonden en 450 MILJARD Euro schade per jaar in de EU), die door de slachtoffers en de samenleving gedragen wordt, de winsten gaan naar de fabrikanten. Het wordt hoog tijd om hen eens te confronteren met een claim betreffende productaansprakelijkheid.

Te vaak worden "eenzijdige ongevallen" gerapporteerd. Hiermee wordt bedoeld dat bij het ongeval (?) geen aanrijding met andere verkeersdeelnemers heeft plaatsgevonden. Vooral provinciale wegen zijn hiervoor berucht: is er weer een auto van de weg geraakt en tegen een boom geparkeerd met alle -vaak noodlottige- gevolgen van dien. Het is dan begrijpelijk dat er is voorgesteld om dan maar de bomen langs de provinciale wegen te kappen, maar dat is symptoombestrijding: de oorzaak is veelal te hard rijden en/of "rijden onder invloed". Het weghalen van de bomen zou waarschijnlijk eerder een toename van de snelheid tot gevolg hebben (omdat er meer ruimte lijkt te zijn), met alle risico's van dien voor de overige verkeersdeelnemers. De bovengenoemde "Intelligente Snelheids Begrenzers (ISB) en alcoholcontrole vooraf zouden veel effectiever zijn in het

terugdrukken van deze eenzijdige “ongevallen” en als bijkomend voordeel hebben dat de bomen kunnen blijven staan. Derhalve een win-win oplossing.

Het wegverkeer is veruit de onveiligste vervoersmodus, mede omdat er te weinig ongevalsonderzoek wordt gedaan. Het standaard uitlezen van de “Event Data Recorder” zou hierbij van groot belang kunnen zijn. Ook voor slachtoffers is dit een belangrijk hulpmiddel om de aansprakelijkheid vast te stellen en wordt liegen door de veroorzaker onzinnig omdat de toedracht objectief is vastgelegd.

Veel is er te leren van fouten. In de luchtvaart, spoor- en watervervoer wordt -terecht- iedere ramp in detail geanalyseerd teneinde er lering uit te trekken en om te pogen de toedracht in de toekomst te voorkomen. Zo echter niet in het wegverkeer. Met als gevolg dat het wegverkeer veruit de onveiligste vervoersmodus is. En dat terwijl heel veel objectieve informatie beschikbaar is om de toedracht te achterhalen, er lering uit te trekken, schuldigen effectief te kunnen vervolgen en de aansprakelijkheid vast te stellen, wat van zeer groot belang is voor slachtoffers. Deze informatie is beschikbaar in de “Event Data Recorder” (EDR), die in alle personenauto’s sinds 2004 (en vaak al van daarvoor) gemonteerd is. Het is onbegrijpelijk dat dit uitstekende, objectieve, middel zo weinig gebruikt wordt. Van de 100 000 aanrijdingen (jaarlijks), waar de politie bij komt, wordt maar in 1000 – 1500 gevallen een technisch onderzoek ingesteld. Als de EDR standaard uitgelezen zou worden zou er veel meer lering uit aanrijdingen kunnen worden getrokken, maar er zou zeker ook een preventieve werking van uitgaan omdat het dan niet langer mogelijk is om te liegen over de toedracht, de snelheid, de remacties, verlichting e.d. omdat deze objectief vastgelegd zijn. Bewijsvoering over wangedrag is dan veel eenvoudiger te leveren dan nu en verkeersshuften kunnen dan veel eenvoudiger veroordeeld worden. Het tegenargument dat dit strijdig zou zijn met de privacy is je reinste onzin: het aanrijden van een ander is een veel grotere inbreuk op zijn privacy, leven en welzijn. De eigenlijke reden ligt bij de (vnl. Duitse) automobiefabrikanten: die willen niet dat hun klanten veroordeeld worden omdat ze (veel) te hard hebben gereden in de aanloop van de aanrijding. Dit correspondeert goed met de resultaten van het CBR over de relatie tussen bekeuringen en de mate van snelheidsovertreding (zie boven).

De zelfrijdende auto blijft vooralsnog een fata morgana en zal voorlopig niet kunnen bijdragen aan de vermindering van de verkeersonveiligheid. Het is dus geen reden om maatregelen, die de verkeersonveiligheid verminderen, niet te nemen.

Velen zijn van mening dat er geen maatregelen genomen hoeven te worden om de verkeersonveiligheid te verminderen omdat op afzienbare tijd de “zelfrijdende” auto gemeengoed zou zijn. Wij denken (en wij niet alleen) dat deze toekomst veel verder weg ligt dan de fabrikanten ons willen doen geloven omdat het besturen van een motorvoertuig door een computer een lastiger klus is dan gedacht. Uiteraard is het mogelijk om een voertuig van allerlei sensoren en camera’s te voorzien, maar het probleem is de interpretatie van die gegevens en het optimaal reageren erop. Voor relatief eenvoudige situaties, zoals bijv. op een snelweg, lijkt dat nog wel doenlijk, maar met meer complexe omstandigheden, zoals bijv. in steden en dorpen gebruikelijk, is dat een stuk lastiger. De software, die hiervoor geschreven moet worden, zal de nodige fouten bevatten, ook al omdat real-time, interrupt driven software, hier extra gevoelig voor is daar het aantal mogelijke situaties schier oneindig is. De SWOV verwacht dat pas in 2065 een meerderheid van de motorvoertuigen “zelfrijdend” is. Daarnaast dient er een minstens 5G internet verbinding te zijn. Allereerst kan lang niet altijd worden gegarandeerd dat deze storingsvrij werkt en in sommige gebieden (zoals in de buurt van af luisterstations zoals Burum) is dat niet mogelijk i.v.m. onderlinge interferentie met de telecommunicatiesignalen die onderschept moeten worden. En hoe zit het met de privacy? Weet ‘big brother’ straks precies waar en wanneer we ergens naar toe gegaan zijn? En met hoeveel perso-

Of de zelfrijdende auto geen problemen geeft met privacy, stabiliteit van het 5G netwerk en hacken staat nog maar te bezien. Hiervoor zijn wel een aantal doemscenario’s te bedenken.

nen en/of bagage (af te leiden uit de massa van voertuig plus inzittenden)? En hoe wordt voorkomen dat het systeem gehackt wordt? Want “zelfrijdend” betekent niet “stand alone”. Als iemand er in zou slagen om alle zelfrijdende auto’s “op hol” te laten slaan is de ramp niet te overzien. Er zijn dus nogal wat problemen op te lossen en het verbaasde ons ook niet dat proeven met zelfrijdende auto’s zijn opgeschort omdat bleek dat zelfs basale acties niet goed werden uitgevoerd, met een aantal dodelijke slachtoffers tot gevolg. In ieder geval is het onverstandig om te wachten op de zelfrijdende auto om het aantal slachtoffers en de materiële schade omlaag te brengen: er is al voldoende -bewezen- technologie voorhanden om dit op veel kortere termijn te realiseren. Dat is geen kwestie van niet *kunnen*, het is een kwestie van niet *willen*.



Verzekeringen

Welke mogelijkheden biedt de wet ons?

De slachtoffervrijdige wetgeving laat veel ruimte om slachtoffers tekort te doen. Het is volstrekt abject dat een slachtoffer geruïneerd kan worden door wat hem is aangedaan! Wij doen daarom wederom een oproep aan de politiek om hier op zo kort mogelijke termijn verbetering in te brengen. Want nu betalen slachtoffers de helft van de schade die het wegverkeer aanricht.

Het slachtoffer heeft geen enkel machtsmiddel jegens de verzekeringsmaatschappij. Om dit te verbeteren zou de "Code Tilburg" verplicht moeten worden, inclusief sancties op het overschrijden van termijnen.

Verzekeringen betalen nog geen vijfde van de kosten van de verkeersonveiligheid, de rest wordt afgewenteld, niet in de laatste plaats op de slachtoffers.

Zolang de wetgeving in Nederland slachtoffervrijdige is, blijven verzekeringsmaatschappijen ge-, of liever mis-, bruik ervan maken. Het gevolg is dat -nog steeds- slachtoffers jarenlang moeten vechten om de aansprakelijkheid aanvaard te krijgen en daarna de schade, die zij geleden hebben, voor een gedeelte gecompenseerd te krijgen. Want vooral op het gebied van letsel- en inkomensschade komen veel slachtoffers er bekaaid af. Ook dit jaar hebben we daar weer veel navrante voorbeelden van gezien en de 'soap' van Jetty krijgt ook dit jaar weer een vervolg. Haar mening hierover is dat zij, als slachtoffer, de straf krijgt die hij, de veroorzaker die haar onder invloed heeft aangereken, had moeten krijgen. Objectief gezien is de situatie in Nederland volstrekt abject: het slachtoffer moet alles maar aantonen, ook op gebieden waar je geen enkel verstand van hebt (zoals medische aspecten) en de medici, die de keuringen moeten uitvoeren, worden betaald door de verzekering van de veroorzaker. Om deze lucratieve bijverdiensten niet te verliezen zijn zij de slachtoffers niet erg ter wille om rapporten op te stellen die de verzekeringen veel geld kosten. De objectiviteit van dit soort rapporten is dus op z'n minst twijfelachtig en dat belangenverstremming hier op de loer ligt, is het intrappen van een open deur. Wij zijn van mening dat deze keuringen door een objectieve instantie uitgevoerd dienen te worden zonder directe invloed van de betrokken verzekeringsmaatschappij. In de bijdrage van Jetty komen ook weer een paar tenenkrommende voorbeelden voorbij.

Wij pleiten al jaren voor het verplicht invoeren van de "Code Tilburg". Nu is dat een "papieren tijger" omdat deelname volkomen vrijblijvend is (en omdat het slachtoffer geen enkele keuze heeft bij de verzekeringsmaatschappij van de veroorzaker) is het maar afwachten of de betrokken verzekeringsmaatschappij deelnemer is. Maar dan nog staat er geen enkele sanctie op het niet nakomen van de termijnen. Daar ook de wetgever het slachtoffer geen enkel machtsmiddel heeft gegeven t.a.v. de verzekeringsmaatschappijen, komt er van de goede bedoelingen in de praktijk weinig terecht. De enige mogelijkheid is dat de wetgever alle verzekeringsmaatschappijen verplicht tot deelname aan de "Code Tilburg" en sancties oplegt als deze niet gevolgd wordt. Wij hebben hier al meermalen voor gepleit, maar er is geen enkele ontwikkeling in deze richting te bespeuren. Wij vinden dit immoreel omdat de slachtoffers er hierdoor nogal bekaaid afkomen.

Dat de slachtoffers er bekaaid afkomen blijkt ook wel uit de cijfers: de (klagende) verzekeringsmaatschappijen hebben in 2017 2,6 miljard Euro aan schade uitgekeerd. Maar de SWOV heeft becijferd dat de totale jaarlijkse schadelast voor Nederland zo'n 14 – 15 miljard Euro bedraagt. Uit de berekeningen van de SWOV is gebleken dat de slachtoffers ongeveer de helft van deze schade moeten betalen. Een kwart wordt betaald door de ziektekostenverzekeraars en de volksverzekeringen, zoals de WIA. Maar dat dit een volstrekte wanverhouding is behoeft verder geen betoog en op deze wijze wordt geen recht gedaan aan het uitgangspunt "de vervuiler betaalt". Het wegnemen van de

Gebruik van het regresrecht zou een preventieve werking hebben, maar omslaan van de kosten over alle verzekerden is gemakkelijker. De wetgever zou hier een verplichting van moeten maken.

mogelijkheden voor de motorrijtuigenverzekeringen om de schade voor ¾ af te wentelen zou een zeer goede motivatie voor hen zijn om hun mogelijkheden om de verkeersonveiligheid terug te dringen maximaal te benutten. Zeker als dat wordt gecombineerd met het veel vaker gebruiken van het regresrecht: de preventieve werking die hiervan zou uitgaan is o.i. zeer effectief. Nu wordt vaak als argument aangevoerd dat je 'van een kale kip niet kunt plukken', maar, zoals ook uit de recente cijfers van het CBS is gebleken, veel veroorzakers van aanrijdingen zijn bestuurders van nogal dure auto's (zoals Audi, BMW, Tesla) en daar valt wel degelijk wat te halen. Wellicht dat initieel de kosten hoger zijn dan de opbrengsten, maar door de preventieve werking worden die al snel minder. Daarnaast dienen verzekeringsmaatschappijen uit te dragen dat de verzekeringen er zijn voor fouten, die we allemaal kunnen maken, maar niet als 'schaamlap' mag dienen voor wangedrag, of zelfs misdrijven, op de weg.

Conclusies

Om depressief van te worden

Politiek en samenleving zien verkeersslachtoffers niet staan, maar laten hen daarentegen in de kou staan.

Kijkend naar de wettelijke positie van slachtoffers is er in het afgelopen jaar geen enkele verbetering opgetreden, noch enig initiatief geweest om hier op termijn verbetering in te brengen. Het is diep triest dit te moeten constateren, maar het ontbreekt de politiek heel duidelijk aan de wil om de slachtoffer-vijandige wetgeving te veranderen. Wij betreuren dit ten eerste, ook al omdat er geen enkele toelichting wordt gegeven die verklaart of toelicht waarom de wetgeving zo slachtoffer-vijandig zou moeten zijn. Realiseren de politici wel wat de gevolgen voor slachtoffers en nabestaanden zijn? Wij hebben de indruk dat hen dit volstrekt koud laat.

Voornemens zijn mooi, nu nog realiseren!

Op het gebied van de verkeersonveiligheid worden er eindelijk eens wat stappen gezet om deze te verminderen, maar vooralsnog zijn dit alleen nog maar goede voornemens. Wat hiervan in de praktijk terecht zal komen moet afgewacht worden, maar de twee grote Achilleshielen zijn financiering en handhaving. Naar onze mening is het op zo kort mogelijke termijn verplicht invoeren van (bestaande!) technologie cruciaal om de trend van aantallen slachtoffers en schade om te buigen en we begrijpen de onwil van de politiek hieromtrent niet. De belangen van de automobiellindustrie dienen ondergeschikt te zijn aan die van de samenleving, maar dat lijkt niet het geval.

Ook het milieu zou erg gebaat zijn bij handhaving van de verkeersregels.

De bijdrage van het wegtransport aan de uitstoot van vervuilende stoffen is significant, maar kan al snel flink worden teruggebracht door het nemen van enige eenvoudige maatregelen, zoals het verlagen van de maximumsnelheden op de snelwegen en het handhaven van de maximumsnelheden op alle wegen. Geschat wordt dat dit een vermindering van 25% oplevert voor CO₂, NO_x en fijnstof. En het grote voordeel voor de burger is dat dit geen geld *kost*, maar juist *oplevert!* Als bijkomend voordeel voor de samenleving zal een flinke daling van het aantal aanrijdingen zijn, gekoppeld aan een vermindering van de ernst van de gevolgen ervan, dus minder slachtoffers en minder schade. Deze win-win-win situatie ligt voor het grijpen!

Elektrisch rijden is geen panacee voor het milieu, de voordelen worden overschat, de nadelen en problemen onderschat. De "zelfrijdende" auto is vooralsnog een fata morgana.

Het is onwaarschijnlijk dat de hele transportsector in Nederland op relatief korte termijn overschakelt op elektrisch rijden. De hieraan verbonden problemen worden veelal flink onderschat en of het energieverbruik (het hele plaatje in ogenschouw nemend) zoveel minder zal zijn dan met een hybride concept, staat nog maar te bezien. En de zelfrijdende auto is voorlopig meer een 'fata morgana' dan realiteit, waarbij zaken als privacy en hacken nog nauwelijks aangestipt zijn. Het is derhalve onverstandig om bestaande technologie, om de verkeersonveiligheid te verminderen te negeren, en alle kaarten op de zelfrijdende auto zetten. Ook de SWOV verwacht dat het nog tientallen jaren gaat duren alvorens we die fase bereiken.

"Advanced Driver Assistance Systems" kunnen behulpzaam zijn om de verkeersonveiligheid te verminderen, maar dragen ook risico's in zich. Meer openheid, transparantie bij het ontwikkelen, standaardisatie (van namen, afkortingen en functionaliteit) is cru-

ADAS kan averechts werken, ADVS kan daarentegen een belangrijk handhavingsmiddel blijken.

ciaal voor de effectiviteit ervan. Daarnaast pleiten wij voor het ontwikkelen (voor zover nog nodig) en verplicht invoeren van "Advanced Driver Verification Systems", die toezien of de bestuurder wel gemachtigd en in staat is om het betreffende motorvoertuig te besturen. Dat is -zeker voor de kortere termijn- veel effectiever en zou tevens de Politie van een gedeelte van de handhavingstaak ontlasten.

Wij zijn niet de enigen, die er zo over denken. De wanhoop en moedeloosheid van de ETSC over het gebrek aan actie door de politiek blijken overduidelijk uit hun bericht.

Aanhangsels bij de Appendix 2018

Uit het leven gegrepen.....

ETSC bericht

"For four years in a row, the European Commission has announced poor results on road safety. And for four years in a row, there has been almost no new EU action on concrete policy measures to combat the scourge of road deaths and injury. The time for action is long overdue.

"ETSC is eagerly awaiting for the Commission to come forward with a package of long-awaited road safety legislation. We are calling for safer vehicle standards such as mandatory fitment of Automated Emergency Braking (AEB) and Intelligent Speed Assistance (ISA); better infrastructure safety rules and a solid framework for the safe rollout of automated driving within weeks not months. It's also time to see a new long term plan for the next decade with a clear strategy for halving the number of people that die or are seriously injured on our roads every week."

"Today's announcements alone will not make the difference; it is absolutely crucial that EU Member States and the European Parliament give their backing to the plans and that they do not give in to pressure from car manufacturers, who are already attempting to weaken parts of the vehicle safety proposal."

Nederlandse vertaling:

Al vier jaar op rij heeft de Europese Commissie slechte resultaten op het gebied van verkeersveiligheid medegedeeld. En er is al vier jaar op rij bijna geen enkele nieuwe EU-actie geweest voor concrete beleidsmaatregelen om de epidemie van verkeersdoden en -verwondingen te bestrijden. De tijd voor actie is al lang over tijd.

De European Transport Safety Committee (ETSC) wacht met spanning af tot de Commissie met een langverwacht pakket voor verkeersveiligheidswetgeving komt. We vragen om veiligere normen voor voertuigen, zoals verplichte uitrusting van Geautomatiseerd noodremmen (AEB) en Intelligent Speed Assistance (ISA); betere infrastructuur, veiligheidsregels en een solide raamwerk voor de veilige invoering van automatisch rijden binnen enkele weken, niet maanden. Het is ook tijd om een nieuw langetermijnplan voor het volgende decennium te bekijken met een duidelijke strategie voor halvering van het aantal mensen dat elke week sterft of ernstig gewond raakt op onze wegen.

De aankondigingen van vandaag alleen zullen het verschil niet maken; het is absoluut cruciaal dat de EU lidstaten en het Europees Parlement de plannen steunen en dat zij niet toegeven aan de druk van autofabrikanten, die nu al proberen om delen van het voertuigveiligheidsvoorstel te verzwakken.



Haarlemmer in een nacht twee keer aangehouden voor rijden onder invloed

Met technologie was dit niet gebeurd.....

Een man uit Haarlem is in de nacht van zaterdag op zondag twee keer aangehouden. Hij had bijna drie keer teveel gedronken.

De man trok de aandacht vanwege zijn rijstijl, meldt de politie zondag. Agenten controleerden de bestuurder, waaruit bleek dat hij bijna drie keer de toegestane hoeveelheid alcohol genuttigd had. Hierna werd zijn rijbewijs ingevorderd. Ook werd hem een rijverbod opgelegd.

De verdachte reed echter weg in de auto nadat hij het bureau mocht verlaten. Na een korte achtervolging werd hij opnieuw aangehouden.

Voor alle zekerheid heeft de man zijn autosleutels moeten inleveren. De officier van justitie onderzoekt of de man zijn auto kwijtraakt.



Hoe kunnen we dit
soort gebeurtenissen
toelaten in een
beschaafde
samenleving? Te triest
voor woorden.

Verhaal van een moeder

Leonie haar laatste weg.

Mijn dochter Leonie stierf op haar laatste vakantiedag in Den Haag, 4 weken voor haar 21 verjaardag. Ze was voor het eerst op reis om kennis te maken met de Nederlandse kunst. Haar 18 jarige zus was in Amsterdam en samen zouden ze de volgende dag naar huis komen. Het was de middag voor Vastenavond; ze was te voet op weg naar het Eschermuseum. Leonie stond te wachten voor een rood voetgangerslicht bij een drukke kruising. Daar werd ze aangereiden door een auto. De bestuurster reed volgens getuigen te hard en had op een natte rijbaan geprobeerd in te halen. Zij heeft nog geprobeerd om van rijrichting te veranderen, maar de auto sloeg over de kop en de bestuurster had niets. Leonie daarentegen had meerdere zware verwondingen.

Mijn dochter werd op de plaats des onheils gereanimeerd en er kwam een traumahelikopter vanuit Rotterdam. Uiteindelijk is zij onder politie-escorte naar het HMC Westeinde-ziekenhuis gebracht. Voor dat alles ben ik uw land heel dankbaar. Leonie werd met spoed geopereerd, een paar uur later was zij hersendood. Welke verwondingen zij had, is ons nooit verteld.

Gedurende de tijd dat ik in Duitsland volledig onwetend over dit alles was, zette de Nederlandse Pers 45 minuten na het ongeval foto's en video's van de ongevalsplaats op het internet. Hierbij waren ook foto's, waarop mijn dochter bewusteloos op straat lag en de politie en het ambulancepersoneel druk bezig waren. Haar gezicht zag ik niet, maar ik heb haar herkend aan haar rode jas en haar schoenen. Wie doet zoiets en wie staat zoiets toe? Is er dan geen respect voor een mens, die zichtbaar voor haar leven vecht?

's Avonds om 17 uur werd ik over het ongeval van mijn dochter geïnformeerd. Ik was thuis in Duitsland, 800 kilometer vanaf Den Haag! Aan de telefoon zei de arts dat ik er op moest rekenen Leonie niet meer levend te zien. Om 1.45 uur was ik in het HMC Westeinde-ziekenhuis. In plaats van haar moeder zat Leonies 18-jarige zusje, die uit Amsterdam gekomen was, alleen zes uur lang aan haar sterfbed. Een ongelofelijke krachttoer! Nog diezelfde nacht nam ik gedwongen afscheid van mijn oudste dochter.

Leonie had graag haar hart gedoneerd, maar volgens de arts was dat in een te slechte toestand. In plaats daarvan vroeg men om "al het andere"; dan zou ik nog zo'n 2 tot 3 dagen tijd hebben om afscheid te nemen van mijn dochter. Ik voelde overvallen door deze feiten in het allereerste gesprek. De vraag om "al het andere" viel verkeerd, maar wat ik graag tijd gehad om afscheid te nemen. Ik heb de orgaandonatie geweigerd. "Dan is nu het moment gekomen om afscheid te nemen van uw dochter" luidde de boodschap. Ik ben tot de ochtend gebleven; de werkelijkheid drong nauwelijks tot me door. Ik voelde door iedereen verlaten. Ik had mijn dochter graag gewassen en haar aangekleed. Maar ik was in shock en niet in staat om naar de mogelijkheden te vragen.

De Politie van bureau Hoefkade in Den Haag heeft de dag na het ongeval goed voor ons gezorgd. We hebben ons bij hen zeker en serieus genomen gevoeld. Zij hebben ons ter plekke alle hulp gegeven en hebben gezorgd dat we belangrijke telefoonnummers kregen voor verdere contacten. Ik heb een lange brief als dank naar hen gestuurd.

Voor buitenstaanders functioneer ik, ik praat onophoudelijk. Van binnen kan ik het hele gebeuren nog altijd niet begrijpen; tot op de dag van vandaag ben ik zwaar getraumatiseerd.

Terug in Duitsland hebben we maanden tevergeefs gewacht op informatie en ondersteuning vanuit Nederland. Niemand meldde zich, niemand gaf ons antwoord en liet ons iets weten over de getuigenverklaringen, de ongevalsanalyse of de alcohol- en drugstest van de bestuurster van de auto. Drie maanden na de dood van Leonie kwam mij ter ore dat noch de bestuurster, noch de Nederlandse advocaten noch de autoverzekering van de dood van Leonie op de hoogte gebracht waren. De verzekering wist niet dat Leonie op de plaats van het ongeval geweest was. Voor mij als moeder voelde het of er niemand in Nederland werkelijk notitie had genomen van het overlijden van mijn dochter. Het was een verschrikkelijk moment!

Drie weken na het ongeval legde de bestuurster met haar advocaat een verklaring af. Ze had psychotherapie en vertelde mij over een organisatie die namens haar een teken van medeleven naar mij zou sturen. Bij navraag bleek er niets te zijn; ik kon kiezen tussen bloemen, een kaart of een brief. Ik zag hiervan af, want voor mij voelde het als een tactische zet of een opdracht van haar advocaat. Doe ik haar hiermee onrecht aan? Ik kan daar niet mee zitten, want alleen zij heeft schuld aan het ongeval.

De veroordeling kwam 8 maanden later op grond van artikel 5 van de verkeerswet; van artikel 6 was geen sprake meer. Waarom? We hebben de rapporten van de ongevalnanalyse gelezen in april 2018 en snaptten er toen helemaal niets meer van. Er was geen enkele getuige opgeroepen. De mobiele telefoon van de bestuurster is niet uitgelezen, terwijl er een schriftelijk verzoek was. Ten tijde van het ongeval had de bestuurster een rijntzegging.

De geëiste straf: € 1000 boete en een taakstraf van 100 uur. De taakstraf werd door de rechter afgewezen. Waarom is ons nooit duidelijk geworden. De uitspraak hebben we nooit gezien. Zelf kon ik niet bij de zitting aanwezig zijn. Mijn arts had het afgeraden, omdat ik dan wellicht opnieuw getraumatiseerd zou worden. Ik heb een brief geschreven om ons en mijn overleden dochter een gezicht te geven. De brief is nooit voorgelezen. Reden: de aanklacht van de advocaat en de rede van de verdediging waren te lang, dus voor het verhaal van de moeder was helaas geen tijd meer. Ik kreeg de uitspraak van de rechtbank een half jaar later onder ogen na tussenkomst van de Nationale Ombudsman.

De verzekering van de automobiliste keerde geen smartengeld voor mijn dochter uit.

Reden: ik had deze aan moeten vragen, voordat Leonie gestorven was. Ze baseerden dit op een oud artikel. Ik had wel recht op smartengeld als ik direct naar een advocaat gegaan was en met een spoedprocedure geregeld had dat er een overdracht moet komen voor het smartengeld van mijn dochter. Maar wie doet zoiets in de gegeven omstandigheden? Geen enkele liefhebbende moeder doet zoiets en op welke manier zou men dit moeten weten?

Smartengeld op grond van een traumatische gebeurtenis werd ook afgewezen, want ik had het ongeval niet met eigen ogen zien gebeuren. Mijn getraumatiseerd zijn en mijn lange arbeidsongeschiktheid konden niet op deze gronden erkend worden. Wat was ik niet graag op de plaats des onheils bij mijn dochter geweest en haar laatste bewuste minuten samen met haar beleefd! Mijn trauma is dat ik zo ver weg was en pas na 14 uur in Den Haag kon zijn!

Een civiele zaak in Nederland had ik zelf moeten bekostigen; wie kan zich dat veroorloven met een uurloon van bijna € 350,-? Ik kan het recht van mijn eigen kind niet voldoende vertegenwoordigen en dat verwijt ik mezelf.

Hoe men met een moeder van een overleden kind omgaat heeft me meer dan een jaar bezig gehouden. Er zijn nog zoveel vragen, waardoor ik nauwelijks tijd heb voor het verwerken van het verdriet. Ik heb moeten vragen om alle informatie, heb zelf de teksten moeten vertalen van het Nederlands in het Duits. Ook de informatie vanuit het ziekenhuis en de ongevalsanalyse moest ik zelf vertalen, iets wat me heel erg zwaar gevallen is. Waar blijven onze waarden, waar is de ondersteuning van ons? De veroorzaakster van het ongeval heeft me geschreven dat zij zich door Slachtofferhulp gesteund voelt. Heel erg bitter, want mijn dochter was het slachtoffer.

Als deze Nederlandse omgangsvormen te danken zijn aan de wetgeving, dan wordt het tijd dat uw land zijn wetten veranderd en voor een betere en waardige omgang met nabestaanden zorgt!

Leonie hield van Nederland en van de klanken van de Nederlandse taal. Ze had zich voorgenomen in 2018 een semester in Amsterdam te studeren; ze had daarvoor contacten gelegd en ze was begonnen met sparen. Ze schilderde veel en hield van Kunst: Van Gogh, Escher, Da Vinci..... Een kaart met daarop de slaapkamer van Van Gogh vonden we in haar rugzak. Ze logeerde in eenvoudige hostels, ging graag te voet door de straten van Amsterdam en Den Haag en zij verbleef een week lang in uw land met regen, wind en kou. Ze wilde graag de zee bij Scheveningen zien, iets wat ze een dag voor haar dood nog heeft gedaan.

Mijn dochter heeft uw land met respect bezocht. Omgekeerd heb ik een gebrek aan respect in veel, niet in alles, ervaren. Dat is een bittere ervaring.

Het verhaal van mijn dochter heb ik opgeschreven om mensen bewust te maken van

het feit, dat zij meer is dan een dossiernummer; om mensen te overtuigen dat er veel leed zit bij verkeersslachtoffers als zij bij de rechtbank komen. De opgelegde straffen voor een dader zijn te laag om recht te doen aan het leven van onze naasten, spijt wordt ongeloofwaardig. Ouders en nabestaanden hebben bijna geen rechten, de aandacht is gericht op de daders.

Waar is plaats voor waardigheid en aandacht voor onze doden??!

Een liefhebbende moeder uit Duitsland.

Naschrift van de redactie:

Zo'n beetje alle slechte kanten van het Nederlandse beleid op het gebied van verkeers"recht" en verkeersonveiligheid bij elkaar. Als de -door ons al jarenlang bepleitte- technische maatregelen waren ingevoerd had dit verhaal niet geschreven hoeven worden en had een jonge vrouw aan haar volwassen leven kunnen beginnen. We, de Nederlandse samenleving, moeten ons de ogen uit het hoofd schamen dat we dit hebben laten gebeuren.

Hoewel ons de details van deze aanrijding niet bekend zijn, blijkt uit het verhaal van de moeder van Leonie weer dat Justitie nog steeds sterk dader-gericht is en slachtoffers teveel buiten beeld blijven. Dit wordt mede in de hand gewerkt door de wetgeving, waar voor slachtoffers maar weinig ruimte wordt gelaten.

Een ander belangrijk aspect is, naar onze mening, dat hier, even aannemende dat het verhaal van de moeder van Leonie correct is, sprake is van een verkeersmisdrijf. Als de veroorzaakster inderdaad te hard heeft gereden, een onverantwoordelijke inhaalmanoeuvre heeft uitgevoerd en een ontzegging van de rijbevoegdheid had, is hier geen sprake van een "ongeval", maar van een misdrijf. De opgelegde 'straf' kan in dat geval alleen maar als een schoffering van de nabestaanden worden gekwalificeerd. Het uitblijven van een motivatie van het vonnis aan de nabestaanden en het uitsluitend in het Nederlands communiceren (voor zover dat gebeurd is) wordt als een beledigende minachting van de nabestaanden ervaren. Maar het past wel naadloos in de positie van slachtoffers in de Nederlandse wetgeving. Weer een overduidelijke illustratie dat hier hoognodig verbetering in gebracht dient te worden.

Daarnaast kan worden opgemerkt dat, er nogmaals van uitgaande dat de veroorzaakster een rijontzegging opgelegd had gekregen, zij niet had kunnen gaan rijden als rijbewijsslotten ingevoerd waren geweest. Met andere woorden: dan had Leonie nog geleefd!

Waarschijnlijk "to be continued....." in de Appendix 2019. Want de slachtoffervrijdige wetgeving maakt tijdrekken "ad infinitum" mogelijk. Wanneer komt de wetgever nu eindelijk

Het blijft vechten tegen onrecht!!

(en dat allemaal door onverantwoord gedrag van een ander!!)

Het vervolg van mijn verhaal in de Appendices 2016 en 2017 van het Zwartboek van de Vereniging Verkeersslachtoffers; een vervolg omdat deze "soap" nog altijd geen einde kent.

In het kort even wat er is gebeurd: op 23 september 2011 ben ik aangereden door een dronken automobilist met als gevolg een gebroken middenvoetsbeentje. Deze breuk is zeer moeizaam genezen en mijn voet is sinds de aanrijding altijd zeer beperkt belastbaar gebleven. Bij overbelasting trekken de pijnklachten door mijn hele been tot onder in mijn rug. Sinds de aanrijding loop ik lange afstanden met krukken en moet ik mijn energie goed verdelen.

Ik verloor door de aanrijding mijn baan als verpleegkundige in de wijk. Ik heb inmiddels mijn vijfde(!) baan sinds de aanrijding, een tijdelijk nulurencontract bij een uitzendbureau. Een vaste baan is niet meer mogelijk, want je kunt nog zo'n ervaren verpleegkundige zijn, als je maar een beperkt aantal uren kunt werken ben je voor werkgevers een risicofactor.

In de Appendix 2017 heb ik 2 problemen genoemd, waarmee ik te maken heb:

1. De juridische kant van de zaak, waarin ik al 6 jaar moet bewijzen dat mijn klachten het gevolg zijn van de aanrijding. Door onverantwoord gedrag van iemand anders zit ik met een voet/been, die zeer beperkt belastbaar is met alle gevolgen van dien: ik mis mijn halve salaris, heb geen mogelijkheden om meer uren te werken terwijl dit eigenlijk wel moet, mijn pensioen is een drama door (gedwongen) wisseling van werkgevers en mijn vrijheid is ingeperkt door lichamelijke klachten, maar ook door het moeten "inleveren" van onze auto.
2. De medisch adviseur van de advocaat, die een andere beoordeling heeft van de röntgenfoto's van de eerste maanden na het ongeluk. Hierdoor zijn bij mij vele vragen naar boven gekomen waarop ik in het voorjaar van 2018 antwoord op hoop te krijgen.

Het vervolg op medisch en juridisch gebied:

Eind januari 2018 kon ik terecht in de Maartenskliniek. Doordat ik altijd pijnklachten aangeef bij belasting van mijn voet zijn er "belaste" röntgenfoto's gemaakt van mijn rechter voet, dat wil zeggen foto's als je met je volle gewicht op de voet staat. Zulke foto's waren er nog niet eerder gemaakt. Het eerste wat deze orthopeed tegen me zei was "mevrouw, ik snap dat u pijn heeft". Ik kon haar wel knuffelen, want ze was de eerste arts in al die jaren die dit tegen me zei! Op de röntgenfoto was te zien dat mijn botje verschoven en verdraaid aan elkaar gegroeid is, waardoor er bij belasting (= lopen) twee botjes tegen elkaar aan schuren en dat veroorzaakt de pijn. Helaas kan men hier niets aan doen.

Wat was ik blij met deze diagnose! Het zat dus niet "tussen mijn oren", maar wel degelijk in mijn voet. En het is een gevolg van de aanrijding, want als hij me niet met zijn dronken

kop van straat gereden had, was mijn botje nooit gebroken geweest!

In juni kwam het rapport van de letselschadeadvocaat van de second opinion. Het letselschadekantoor had mijn zaken toch niet optimaal behartigd; een bevestiging van onze vermoedens. Heel erg vreemd is dat de diagnose vanuit de Maartenskliniek door de medisch adviseur van deze advocaat ontkend wordt. Blijkbaar telt de mening van de medisch adviseur veel zwaarder en is deze doorslaggevend. De advocaat adviseerde een bezoek aan een SOLK-kliniek, een kliniek voor lichamelijke onbegrepen klachten. Ik heb dit geweigerd, want er ligt toch een diagnose vanuit de Maartenskliniek, waaruit blijkt dat er wel degelijk een lichamelijke oorzaak aan te wijzen is. De huisarts is het met mij eens en wil ook geen medewerking verlenen door het schrijven van een verwijsbrief.

Mijn belangen worden sinds augustus behartigd door de letselschadeadvocaat, die ook de second opinion heeft uitgebracht. Zij heeft overleg gehad met de rechtsbijstandverzekering over het aanstellen van een andere medisch adviseur. Deze medisch adviseur heeft inmiddels mijn dossier ontvangen en het is nog wachten op zijn advies.

Verbazing en verbijstering

In deze lang slepende letselschadezaak heb ik regelmatig ondervonden dat je als verkeersslachtoffer weinig rechten hebt. Het overkomt je en je moet maar blijven bewijzen dat je klachten van de aanrijding komen, ook al twijfelt "heel Nederland" hier niet aan.

Een aantal feiten op een rij:

- De diagnose vanuit de Maartenskliniek, die door de medisch adviseur van de advocaat van tafel wordt geveegd. Op mijn verzoek heeft de betrokken orthopeed nog een keer samen met een collega naar mijn röntgenfoto's gekeken met dezelfde conclusie. Zij heeft zelfs een tweede brief naar de medisch adviseur geschreven, maar de diagnose vanuit de Maartenskliniek wordt opnieuw van tafel geveegd.
- Het medisch expertise-rapport uit Amsterdam blijkt bindend te zijn. In eerste instantie verklaarde deze arts dat mijn klachten en beperkingen een gevolg van de aanrijding zijn. Later heeft hij dat herroepen, zijn excuses aangeboden aan de medisch adviseur van de tegenpartij en aangegeven dat hij zich te veel heeft laten leiden door mijn verhaal. Na dit gebeuren heb ik de medisch adviseur van het letselschadekantoor dat mijn belangen behartigde nooit meer gehoord. Dit expertise-rapport kan in het verdere verloop van de zaak als belemmering werken.
- In de overdrachtsbrief van het letselschadekantoor naar de advocaat staat dat er nog geen rekeningen betaald zijn, omdat er geen overeenstemming bereikt is tussen de partijen. Wel zijn er twee betalingen geweest voor medische voorschotten door de verzekering van de tegenpartij. De kosten van de medische expertise zijn rechtstreeks door de verzekering van de tegenpartij aan de medisch expert voldaan; de hoogte van deze declaratie is niet bekend.
- Begin 2018 stond de dader van "mijn" aanrijding in de rubriek "Spitsuur" in de NRC.

In deze rubriek vertellen stellen en singles hoe zij werk en privé combineren. Heel zuur om te lezen dat hij samen met zijn gezin een "best wel bourgondisch" leven leidt en dat zij samen een inkomen van vier keer modaal hebben. Natuurlijk hij heeft zich moeten verantwoorden voor zijn gedrag voor de rechtbank en hij heeft een straf gekregen, maar "zijn" slachtoffer heeft hem nooit geïnteresseerd! Hij heeft zich één keer moeten verantwoorden, ik moet al 7 jaar lang ieder gewerkt uur en iedere verdiende euro verantwoorden. Het bovenstaande leidt niet alleen tot verbazing, maar zeker ook tot verbijstering. Verbijsterd vraag ik of er als slachtoffer te vechten valt tegen:

- medisch adviseurs (betaald door verzekeringsmaatschappijen) als die zelfs een diagnose uit een gerenommeerd specialistisch ziekenhuis van tafel kunnen vegen?
- medische expertise-artsen, die hun conclusie herroepen met de opmerking dat ze te veel luisteren naar het verhaal van het slachtoffer?
- verzekeringsmaatschappijen, die deze artsen betalen? Geldt hier niet het motto "wiens brood men eet, wiens woord men spreekt"?
- de politiek, die dit allemaal maar toelaat?

In het afgelopen jaar heb ook ik gezien dat er meer en meer aandacht komt voor de positie van slachtoffers, maar nog lang niet genoeg! Het geeft enigszins moed om het vechten vol te houden, het vechten tegen onrecht.

Met "dank" aan een dronken automobilist, die zijn leven gewoon verder leeft, heb ik een stuk vrijheid in moeten leveren omdat mijn lijf minder wil/kan dan voor de aanrijding. Samen met mijn gezin het ik nog een stuk vrijheid in moeten leveren, doordat er (nog altijd) minder financiën zijn.

Jetty

Colofon

Zwartboek Appendix 2018

Redactie: dr. Hans van Maanen, Tjakko Bouwman

Auteur: dr. Hans van Maanen

Beeld: Eigen collectie/Shutterstock

Vormgeving: Jasper Hulleman

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