

# ZWARTBOEK

WAAR VERKEERSSLACHTOFFERS NA HET ONGEVAL MEE GECONFRONTEERD WORDEN

# ZWARTBOEK

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

*Prof. Dr. Albert Einstein*

# Voorwoord

## Zwartboek

Geachte lezer,

Voor u ligt het Zwartboek, dat is samengesteld door de Vereniging Verkeersslachtoffers.

Omdat de Vereniging Verkeersslachtoffers (VVS) in 1995 is opgericht en derhalve in 2015 20 jaar bestaat, wordt omgezien naar de reden, waarom deze vereniging in 1995 is opgericht. De doelstelling was – en is nog steeds – om de positie van verkeersslachtoffers in de samenleving te verbeteren. Natuurlijk is in de loop van de jaren een aantal verbeteringen doorgevoerd, maar er zijn helaas nog steeds veel zaken, die voor een verkeersslachtoffer zeer nadelige gevolgen hebben.

De Commissie Zwartboek van de VVS, bestaande uit de heren dr. H. van Maanen, T.B. Bouwman en H. Sindorff, hebben deze zaken, die zijn aangedragen door leden van de VVS verzameld en gebundeld in dit Zwartboek. De auteur van het Zwartboek is de heer dr. H. van Maanen.

De Vereniging Verkeersslachtoffers is een vereniging, die uitsluitend uit vrijwilligers bestaat, veelal zelf verkeersslachtoffer. Deze vrijwilligers besteden -om niet- veel tijd en energie aan de doelstelling van de vereniging. De leden van de VVS zijn niet aan te merken als professionals, maar wel als ervaringsdeskundigen. Dat maakt dit boekwerk authentiek en indringend.

Met dit Zwartboek willen wij u als lezer een inzicht verschaffen in de problematiek van verkeersslachtoffers. Tevens spreken wij hierbij de hoop uit, dat dit boek aanleiding zal zijn om de aangedragen zaken te verbeteren.

Caroline Reindl

Voorzitter Vereniging Verkeersslachtoffers

november 2015

# Inhoudsopgave

Zwartboek

05	Voorwoord
09	Samenvatting
11	Deel 1
12	1. De Alarmering
12	2. De hulpdiensten ter plaatse
12	3. De strafrechtelijke afwikkeling
13	4. Vaststelling van de schade
15	5. De gevolgen van de verkeersonveiligheid
19	Deel 2: Nadere toelichting van de punten uit deel 1
19	1. De Alarmering
19	2. De hulpdiensten ter plaatse
21	3. De strafrechtelijke afwikkeling
25	4. Vaststelling van de schade
34	5. De gevolgen van de verkeersonveiligheid
41	Aanbevelingen
47	Deel 3: Ervaringen van verkeersslachtoffers
81	Appendices
82	Snelheid
84	Hulpverleners
85	De prijs van mobiliteit
87	Matrixborden
88	Verkeerde uitgangspunten van de wetgever
89	De hopeloos verouderde wetgeving
90	Weggedrag, verkeersongevallen en verkeersmisdrijven
91	Punten Lid VVS
92	'Zelfs handsfree bellen met stembediening leidt af'
92	Voetgangers



## Samenvatting en conclusies

### Vereniging Verkeersslachtoffers

Het Nederlandse wegverkeer veroorzaakt honderden doden, duizenden zwaar gewonden en miljarden Euro's schade *per jaar*. De meeste Nederlanders schatten de gevolgen van de verkeersonveiligheid veel te laag in en denken bovendien dat alles in de afwikkeling van verkeersongevallen goed is geregeld. Niets in minder waar. In dit Zwartboek worden de problemen, waarmee verkeersslachtoffers na hun ongeval worden geconfronteerd, beschreven en de oorzaken geanalyseerd.

De vastlegging van het ongeval in het Proces Verbaal (PV) is allereerst gericht op de strafrechtelijke vervolging van de veroorzaker (van wat in veel gevallen een verkeers*misdrif* is) en veel minder op de civielrechtelijke kant van de zaak (die voor het slachtoffer van zeer groot belang is). Daarnaast blijken er in veel PV's fouten of onjuistheden te staan en is het vaak onvolledig. Dat maakt het vervolgtraject voor het slachtoffer er niet eenvoudiger op.

In slechts een zeer beperkt aantal zware ongevallen (circa 10%) gaat Justitie tot vervolging over. Dat betekent automatisch, dat er in 90% geen duidelijkheid over de schuld-vraag -en dus over de aansprakelijkheid- komt. Dit maakt het voor de veroorzaker (lees zijn verzekering) wel erg gemakkelijk om onder alle aansprakelijkheid uit te komen.

Als het slachtoffer dan toch schadevergoeding wil ontvangen (waar deze wettelijk recht op heeft!) staat hem niets anders open, dan het starten van een civiele procedure. Het uitgangspunt van de wetgever ("gelijkheid van partijen") is een gotspé want de veroorzaker krijgt gratis juridische bijstand van zijn verzekering, het slachtoffer moet allereerst het werk van Justitie doen en verder alle financiële risico's zelf dragen. Daarenboven duren dit soort procedures erg lang (vijf jaar voor een uitspraak in eerste lezing is "normaal"), leunen deze erg sterk op getuigenverklaringen en vergen veel energie van het slachtoffer dat hij beter aan zijn herstel zou kunnen besteden. Veel slachtoffers kunnen het fysiek, psychisch en/of financieel niet bolwerken en worden dan met lege handen weggestuurd. Zo worden zij ten tweede male slachtoffer van het ongeval, geheel geruïneerd door wat hen is aangedaan, maar wel keurig volgens de regels van het Nederlandse "recht".

De basisoorzaak van deze problematiek ligt in de volstrekt achterhaalde en niet op de verkeersonveiligheid toegesneden wetgeving. De enige goede manier om hier verbetering in te brengen is het schrijven van geheel nieuwe wetgeving, die uitgaat van de situatie van 2015 en niet die van 1930, waarbij strafrecht en civielrecht veel meer vervlochten zijn, veroorzakers niet meer ongestraft aan het liegen kunnen blijven en ook genoodzaakt worden hun "lezing" van het ongeval te onderbouwen. De realiteit is zo ver verwijderd geraakt van de huidige wetgeving dat "reparatiewetgeving" niet volstaat, het zal geheel opnieuw moeten worden opgebouwd, waarbij de positie van het slachtoffer veel meer beschermd moet worden dan nu het geval is.



## Deel I

### Vereniging Verkeersslachtoffers

Het wegverkeer is, in vergelijking met andere transportmodi, nogal onveilig. Hierdoor zijn er, alleen al in Nederland, jaarlijks honderden doden en tienduizenden ziekenhuisgewonden te betreuren. Hoewel deze aantallen op zich al meer dan voldoende aanleiding zouden moeten zijn om alle mogelijke moeite te doen om deze te decimeren is er feitelijk veel meer mogelijk dan nu gebeurt. Daarnaast worden verkeersslachtoffers door de wetgever, de verzekeringsmaatschappijen en de samenleving slecht behandeld. In dit zwartboek zullen wij een groot aantal misstanden aan de orde stellen en met voorstellen tot verbetering komen. Daarnaast kan lering worden getrokken uit de ongevallen zèlf, teneinde de verkeersonveiligheid te verminderen.

**Leeswijzer** In het eerste deel worden de misstanden, zoals zij door verkeersslachtoffers worden ervaren, besproken. Eerst op een beknopte wijze, gevolgd door een meer gedetailleerde uitwerking in deel 2 en geïllustreerd met praktijkvoorbeelden van leden van de Vereniging Verkeersslachtoffers in deel 3. In het tweede deel worden suggesties aangedragen voor verbeteringen van de huidige situatie en we sluiten af met aanbevelingen voor het verminderen van de verkeersonveiligheid en het verbeteren van de positie van verkeersslachtoffers, gebaseerd op leerpunten uit ongevallen die onze leden zijn overkomen.

Het Nederlandse wegverkeer kost jaarlijks honderden dode, tienduizenden zwaar gewonden en dertien miljard (!) Euro schade.

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. Tot onze verbazing blijkt het namelijk één van de best bewaarde publieke geheimen te zijn: de verkeersonveiligheid kost de Nederlandse samenleving zo'n € 13 000 000 000,- (13 miljard!) *per jaar*. Een belangrijk deel hiervan wordt door de slachtoffers gedragen, maar minstens een kwart wordt op de samenleving afgewenteld. Wij vinden dit volstrekt onacceptabel vanuit het oogpunt "de vervuiler betaalt". Wij zullen dit in het tweede en derde deel uitvoerig toelichten.

Veel "ongevallen" zijn in feite misdrijven.

In het dagelijkse spraakgebruik wordt er (vrijwel) altijd van een "verkeersongeval" gesproken, maar naar onze mening is er echter in veel (on)gevallen sprake van een verkeers*misdrijf*. Hoewel hier geen scherpe definitie van is, vinden wij dat als er sprake is van een ernstige overtreding van de verkeersregels, die er voor ons aller veiligheid zijn, er van een misdrijf gesproken dient te worden. We zullen dit verderop aan de hand van alcoholmisbruik en (veel te) hoge snelheden onderbouwen. Waarbij opgemerkt kan worden dat niet-handsfree mobellen –terecht- wettelijk gelijk staat met het onder invloed besturen van een motorvoertuig.

Voor het gemak zullen wij steeds spreken over "verkeersslachtoffer" en "hij", hoewel er vaak genoeg sprake is van "verkeersslachtoffers" en "zij" [zowel als meervoud als van

vrouw). Maar voor de leesbaarheid zullen wij het mannelijk enkelvoud gebruiken.

We zullen de misstanden noemen in de volgorde waar een slachtoffer mee te maken krijgt bij een ongeval. We gaan daarbij uit van een ongeval waarbij het slachtoffer dusdanig gekwetst is, dat hij niet in staat om zelf enige actie te ondernemen.

### 1. De alarmering

Na een ongeval dienen de hulpdiensten zo snel mogelijk gewaarschuwd te worden. Het slachtoffer is daarbij geheel afhankelijk van derden.

### 2. De hulpdiensten ter plaatse

Gewoonlijk komen politie, ambulance en de brandweer ter plekke van het ongeval. De taak van de politie is om feiten te vergaren die in het Proces Verbaal (PV) kunnen worden opgenomen en daarna de weg weer zo snel mogelijk vrij te maken 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. Daarnaast is het PV gericht op een eventuele strafrechtelijke vervolging van de veroorzaker, hoewel voor het slachtoffer de civielrechtelijke kant veel belangrijker is, maar hiervoor is veelal de informatie in het PV minder of niet geschikt. Helaas blijkt (gewoonlijk 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.

De brandweer heeft als hoofdtaak het bevrijden van het slachtoffer uit het wrak als hij bekneld zit. Ook hierbij kan waardevolle informatie verloren gaan.

Het ambulancepersoneel zal z'n uiterste best doen om het slachtoffer zo snel mogelijk medische hulp te geven. Maar ook de kwetsuren kunnen belangrijke informatie over de toedracht inhouden. Nu wordt deze informatie gewoonlijk niet gebruikt voor de ongevalsanalyse.

Een essentieel probleem is dat de huidige wetgeving die de strafrechtelijke zaken rond een verkeersongeval regelt een wet uit 1881 (!) betreft (terwijl het eerste motorvoertuig in 1888 op de weg verscheen) en de civiele wetgeving gebaseerd is op de gelijkheid van partijen. Voor verkeersslachtoffers is dat een gotspé zoals later zal blijken.

### 3. De strafrechtelijke afwikkeling

Hoewel ons geen exacte cijfers bekend zijn over het percentage van de (on)gevallen waarbij Justitie niet tot vervolging van de veroorzaker overgaat (sepot) zijn er zeer sterke aanwijzingen dat dit in meer dan 90% van de ongevallen, waarbij ziekenhuisgewonden (of erger) zijn te betreuren, gebeurt. Dat betekent dat er dan geen duidelijkheid komt over de schuldvraag en dus over de aansprakelijkheid voor de schade én dat het slachtoffer –als hij tenminste een schadevergoeding wil krijgen- het werk van Justitie moet gaan doen. Het moge duidelijk zijn, dat dit voor veel slachtoffers ondoenlijk is, temeer daar civielrechtelijke procedures erg lang duren (vijf jaar is “snel”!) en het

“dubbel slachtoffer” wordt van het ongeval.

Door de slachtoffer-vijandigheid van de Nederlandse wetgeving kunnen verzekeringen veel kosten afwentelen op de slachtoffers en de algemene middelen.

Omdat juristen “technisch” bewijs niet snappen speelt dit slechts een ondergeschikte rol in zowel strafrechtelijke als civielrechtelijke processen en wordt er zwaar “geleund” op getuigenverklaringen.

Verjaringstermijnen voor verkeersmisdrijven zijn onacceptabel kort. Er kan beter van ver- maandings”termijnen gesproken worden.

Justitie is onvoldoende zorgvuldig jegens slachtoffers.

Slachtoffer zoekt de verzekeringsmaatschappij van de veroorzaker niet uit en heeft geen enkel machtsmiddel jegens deze

slachtoffer in eerste instantie alle kosten moet opbrengen, terwijl de veroorzaker gratis juridische bijstand krijgt van zijn verzekering. Zeker als het slachtoffer arbeidsongeschikt raakt en het inkomen wegvalt is dit nauwelijks op te brengen. Verzekeringen zijn heel blij met deze slachtoffer-vijandige wetgeving, want zo kunnen zij een groot deel van de kosten van de verkeersonveiligheid afwentelen op het slachtoffer en zijn verzekeringen (ziektekosten- en arbeidsongeschiktheidsverzekering). Een ons inziens volstrekt abject gevolg van deze situatie is, dat je als slachtoffer geruïneerd kunt worden door wat je is aangedaan: als het slachtoffer er niet in slaagt om de aansprakelijkheid bij de veroorzaker te leggen en hij arbeidsongeschikt raakt verzeilt hij na enige tijd in de bijstand zoals vastgelegd in de “Wet werk en bijstand” (STB 2003, 375). De bijstand kent echter een vermogenstoets en moet je eerst alles wat je in je werkzame leven hebt opgebouwd (inclusief het eigen huis) “opeten” alvorens de rest van je leven op minimumniveau door te brengen. Maar wel keurig geheel volgens het Nederlandse “recht”.

Daarnaast kan worden opgemerkt dat de meeste juristen weinig kennis van en inzicht hebben in Natuurkunde, hoewel een ongeval geheel door deze tak van de wetenschap wordt beheerst. Met als gevolg dat veel “technisch” bewijs niet begrepen wordt en derhalve niet als bewijs wordt geaccepteerd. De hele civielrechtelijke procedure kan dan ook worden samengevat als “geen getuigen, geen bewijs”, waardoor een slachtoffer van een ongeval waarbij er geen getuigen (gevonden) zijn al bij voorbaat kansloos is. En dat terwijl getuigenverklaringen als weinig betrouwbaar bekend staan, waardoor deze in de exacte vakken niet als bewijs worden geaccepteerd.

Het is –in principe- mogelijk om een sepot-besluit middels een “artikel 12” procedure aan te vechten om alsnog strafrechtelijke vervolging af te dwingen. Justitie vindt het echter niet noodzakelijk om de Officieren van Justitie (OvJ) voor te schrijven een sepot besluit schriftelijk, gemotiveerd en onder de vermelding van deze beroepsmogelijkheid aan het slachtoffer te melden. Dit laat men aan de betreffende OvJ over, die het ook met een telefoontje af mag doen. Wij vinden dit volstrekt onacceptabel en in strijd met de “zorgvuldigheid” waar, nota bene, juist Justitie zo prat op gaat, maar deze zorgvuldigheid niet richting slachtoffers hanteert. Daarnaast is haast geboden, want de ver”jarings”termijnen voor verkeersmisdrijven zijn belachelijk kort. Het toebrengen van “zwaar lichamelijk letsel” heeft een ver”jarings”termijn van 2 jaar. En omdat Justitie negen maanden nodig heeft om dit “voor de rechter” te brengen is het effectief 15 maanden. Als je, als slachtoffer, die tijd nodig had voor het lichamelijke en psychische herstel van het ongeval ben je al te laat. Wij zijn van mening dat de verjaringstermijnen voor verkeersmisdrijven zo lang dienen te worden dat een effectieve vervolging van de veroorzaker mogelijk wordt.

### 4. Vaststelling van de schade

Het allereerste probleem waar een slachtoffer mee te maken krijgt is, dat hij niet de verzekering van de veroorzaker heeft uitgezocht en geen enkel machtsmiddel tegen deze verzekeringsmaatschappij heeft. De Nederlandse wetgeving is op dit punt ook uitermate slachtoffervijandig, omdat er geen enkele dwangmaatregel jegens onwillige

Civilrecht is voor slachtoffer veel belangrijker dan het strafrecht, maar Proces Verbaal is op het laatste gericht.

Veel informatie gaat verloren door de werkwijze van politie, brandweer en ambulancepersoneel.

Strafrechtelijke vervolging vindt maar in ca. 10% van de ongevallen plaats. Justitie beseft niet dat het niet veroordelen van de veroorzaker automatisch het wél veroordelen van het slachtoffer dat hierdoor gemakkelijk

verzekeringsmaatschappij. Tijdrekken om het slachtoffer murw te maken is dan ook een beproefde taktiek van veel verzekeringsmaatschappijen.

verzekeringsmaatschappijen bestaat, zoals bijvoorbeeld termijnen waarin bepaalde zaken geregeld dienen te zijn. Met als gevolg dat tijdrekken een veel toegepaste "strategie" van verzekeringsmaatschappijen is. De afwikkeling van de schade van verkeersongevallen is derhalve veelal een zaak van lange adem. Weliswaar is in 2003 de eerste versie van de "Code Tilburg" gelanceerd waarin termijnen genoemd worden (als "richtlijn") waar de partijen zich aan zouden moeten maar

- Deelname is op geheel vrijwillige basis, verzekeringsmaatschappijen kunnen niet gedwongen worden de code te onderschrijven en
- Er staat geen enkele sanctie op het niet naleven van deze termijnen, dus zelfs als een verzekeringsmaatschappij de code heeft onderschreven hoeft deze zich er niet aan te houden en kan deze de termijnen straffeloos overschrijden.

De "Code Tilburg" heeft door zijn vrijblijvendheid een sterk "papieren tijger" karakter.

Daarnaast gaat de "Code Tilburg" er vanuit dat de aansprakelijkheid vaststaat. Er zijn verzekeringsmaatschappijen die vanaf dag 1 de aansprakelijkheid afwijzen en als je als slachtoffer middels een civiele procedure de aansprakelijkheid moet laten vaststellen ben je al gauw vijf jaar verder. Maar het slachtoffer wil er een punt achter kunnen zetten en verder gaan met zijn leven. En neemt daarom na de jarenlange procedures vaak genoegen met een ongunstige regeling "om er maar vanaf te zijn".

Als hij er al in slaagt om de veroorzaker aansprakelijk te stellen, betekent dat nog niet dat al zijn problemen zijn opgelost. Het minst gecompliceerde is de materiële schade, maar in het beste geval de dagwaarde van het voertuig en de andere zaken die bij het ongeval verloren zijn gegaan (zoals bijv. kleding). Maar niet voor niets heet het in de volksmond "Dagwaarde? Dàg waarde!" Oftewel, je legt er altijd (fors) op toe.

Smartengeld kan in Nederland het beste als "fooiën" worden gekwalificeerd.

Lastiger wordt al de letselschade, ook wel "smartengeld" genoemd. De Nederlandse wetgeving en jurisprudentie is op dit punt uitermate karig. Smartengeld wordt dan ook vaak –en niet ten onrechte- gekwalificeerd als "fooiën", die in geen enkele verhouding staan tot het doorstane leed en het verlies van levensvreugde door de blijvende beperkingen ten gevolge van het ongeval. Vergelijking met de bedragen, die in de ons omringende landen worden uitbetaald, onderschrijft dit schrijnende probleem.

Het "beste" dat een geheel arbeidsongeschikt slachtoffer kan krijgen is "bevoren" worden op het inkomensniveau van de dag het ongeval. Waarbij vaak nog een belangrijk deel uit de algemene middelen moet komen.

Het lastigste is "inkomensschade" oftewel het slachtoffer is niet langer in staat zijn eigen inkomen te verwerven. Omdat het hier gauw om grote bedragen gaat, zetten veel verzekeringen al snel de hakken in het zand of proberen ze deze kosten af te wentelen, bijvoorbeeld op een arbeidsongeschiktheidsverzekering van het slachtoffer. Maar in het beste (!!) geval wordt het slachtoffer "bevoren" op de inkomenssituatie ten tijde van het ongeval. Dit betekent dat het slachtoffer de rest van zijn leven een inkomen krijgt, dat hetzelfde is als hij verdiende op de dag van het ongeval. Maar veel jonge mensen maken in de loop van de jaren een inkomensgroei door die samenhangt met het verwerven van kennis en ervaring. Dat valt allemaal weg. Helemaal schrijnend is de situatie voor een beginnende Zelfstandige Zonder Personeel (z.z.p.'er) of een kleine zelfstandige die nog bezig is met zijn zaak op te bouwen en er derhalve nog geen hoog inkomen uit kan

Alle lange-termijn vervolgschade is voor het slachtoffer en zijn ziektekostenverzekering.

Er zou veel meer gebruik gemaakt moeten worden van het regresrecht als er sprake is van een verkeersmisdrijf.

Waarom accepteert de samenleving de samenleving de gevolgen (honderden doden, tienduizenden ziekenhuisgewonden en 13 miljard Euro materiële schade per jaar!) als iets onvermijdelijks als ware het een verkoudheidje?

De samenleving vertoont geen noemenswaardige empathie met verkeersslachtoffers. Voorbeelden te over.

betrekken. Ook hier blijkt weer de slachtoffer-vijandigheid van de Nederlandse wetgeving waardoor het verkeersslachtoffer vaak "dubbel slachtoffer" wordt.

Het slachtoffer moet –om schadevergoeding van de verzekeringsmaatschappij te krijgen- de verzekeringsmaatschappij "finale kwijting" geven, d.w.z. dat het slachtoffer in de toekomst geen claim meer in zal dienen voor latere gevolgen van het ongeval op straffe van het niet of maar gedeeltelijk uitbetalen van de schadevergoeding. Daarmee worden alle toekomstige risico's op het slachtoffer en zijn verzekeringen (zoals bijvoorbeeld zijn ziektekostenverzekering) afgewenteld.

Daarentegen maken verzekeringsmaatschappijen niet of nauwelijks gebruik van hun regresrecht. Veroorzakers van zware verkeersongevallen, die de verkeersregels ernstig hebben overtreden, zouden de kosten van het door hen veroorzaakte ongeval aan hun verzekering terug moeten betalen. Maar dit gebeurt vrijwel nooit en daardoor kunnen dit soort lieden de verzekering als een "schaamlap" gebruiken om hun verkeersonveilige en misdadige gedrag te dekken.

## 5. De gevolgen van de verkeersonveiligheid

Jaarlijks vallen er in het Nederlandse verkeer officieel zo'n 570 doden, maar door de onderrapportage en het gegeven dat iemand binnen 30 dagen na het ongeval moet komen te overlijden om als "verkeersdode" meegeteld te worden, kan hier waarschijnlijk 10% bijgeteld worden. Daarnaast zijn er volgens de cijfers van het Ministerie van I&M ca. 20 000 ziekenhuisgewonden te betreuren, waarvan grofweg 1 op de 5 blijvend letsel aan het ongeval overhoudt. De kosten van de verkeersonveiligheid worden door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) geschat op zo'n € 13 000 000 000,- PER JAAR alleen al voor Nederland. Het is onbegrijpelijk dat dit menselijke leed en deze schade maatschappelijk volkomen geaccepteerd zijn en dat zelfs voorstellen om de verkeersonveiligheid te verminderen op grote weerstand kunnen rekenen en de overheid zelf met maatregelen komt die de verkeersonveiligheid verhogen, bijvoorbeeld het verhogen van de maximum snelheid op de snelwegen naar 130 km/h waardoor volgens de overheid zelf zo'n 5 doden extra per jaar te betreuren zijn.

Dat de verkeersonveiligheid maatschappelijk volledig is geaccepteerd en als "normaal" wordt ervaren blijkt ook uit het volstrekt ontbreken van empathie in de samenleving voor verkeersslachtoffers. Dit geldt zowel voor de "gewone man" als voor hoogwaardigheidsbekleders. Een wrang voorbeeld is de wijze waarop gereageerd is op de vreselijke ramp met MH17: in datzelfde jaar zijn er in Nederland meer mensen bij verkeersongevallen om het leven gekomen. Bij de Herdenking van de slachtoffers van de MH17 ramp waren veel hoogwaardigheidsbekleders aanwezig, bij de Herdenking van de verkeersslachtoffers, 6 dagen later, ontbraken deze geheel en werd er ook in de media geen noemenswaardige aandacht aan deze Herdenking geschonken. Alsof het voor de nabestaanden van de 570 verkeersslachtoffers veel minder erg is als je geliefde bij een verkeersongeval om het leven komt dan bij een luchtramp.



De wetgeving rond verkeersveiligheid, verkeersongevallen en verkeersmisdrijven moet geheel op de schop als een structurele verbetering van zowel de positie van slachtoffers als de verkeersveiligheid bereikt dient te worden.

De huidige situatie is weinig effectief voor het verminderen van de verkeersonveiligheid. Van het strafrecht gaat nauwelijks een preventieve werking uit omdat de rechter er gewoonlijk van uitgaat dat het een "ongeval" betreft en dat de veroorzaker "dus" domme pech heeft gehad met een bijbehorende "straf", die door het slachtoffer als schofferend wordt ervaren. Notoire verkeersmisdadigers kunnen de door hen aangerichte schade en ellende afwentelen op de verzekering en verliezen hoogstens een paar treden "no claim". En de samenleving ziet verkeersslachtoffers niet staan en er is dus ook geen roep om de verkeersonveiligheid te verminderen. Alleen door de hele benadering van de verkeersonveiligheid drastisch te wijzigen kan hierin verbetering worden gebracht. Wij zullen in Deel 2 de problematiek, die hier beknopt is beschreven, verder uitwerken en in Deel 3 dit met praktijkvoorbeelden illustreren. Hoe, naar onze mening, de situatie verbeterd kan worden, zullen wij middels een groot aantal aanbevelingen beschrijven.





## Deel II

### Nadere toelichting van de punten uit deel 1

Snelle hulp na een ongeval is geboden om de gevolgen voor het slachtoffer zoveel mogelijk te beperken

#### 1. De alarmering

Na een ongeval dienen de hulpdiensten zo snel mogelijk gewaarschuwd te worden. Het slachtoffer is daarbij geheel afhankelijk van derden. Als niemand het ongeval heeft zien gebeuren kan er lange tijd verstrijken voordat er alarm wordt geslagen. Hoewel het in het drukke Nederland maar weinig voorkomt dat ongevals-slachtoffers lang moeten wachten voordat hulp komt opdagen is dat in andere, minder dicht bevolkte landen, een groter probleem. Daar komt bij dat de medische wetenschap ons leert dat het eerste uur na het ongeval van doorslaggevende betekenis is voor de overlevingskansen van een slachtoffer, c.q. de blijvende gevolgen ervan. Medici spreken in dit verband dan ook van het "golden hour".

Het voorgestelde "e-call" systeem kan een uitstekende methode zijn om hulp zo snel mogelijk ter plaatse te krijgen, maar voor draagvlak in de samenleving moet het onmogelijk gemaakt worden dit systeem voor andere doeleinden te gebruiken.

Om dit probleem te verminderen en wellicht zelfs geheel op te lossen heeft de EU voorgesteld om alle motorvoertuigen met een zg. "e-call" systeem uit te rusten. Het voertuig geeft dan bij een ongeval automatisch een bericht door aan 112 met de plaats van het ongeval. De voordelen zijn evident: er is geen menselijke actie meer nodig om de hulpdiensten te alarmeren en er gaat zo min mogelijk tijd verloren. Op zich een voorstel dat door ons van harte wordt gesteund. Helaas is echter het idee opgekomen om dit systeem ook voor andere doeleinden te ge- of liever misbruiken. De toepassing(en) blijven in het vage, maar worden met de bekende "argumenten" van misdaad- en terrorismebestrijding goedgepraat. Hierdoor is er echter al weerstand tegen dit systeem ontstaan (terwijl het er nog niet eens is!) omdat de privacy van de burgers in het geding is. Wij keuren het gebruik van dit systeem voor andere doelen dan waarvoor het oorspronkelijk bedoeld is ten stelligste af. Waarom? Hierdoor wordt het draagvlak aangetast en zal het minder effectief zijn voor slachtoffers dan mogelijk is. Ook zullen de kosten voor de samenleving daardoor hoger worden dan de opbrengsten uit het oneigenlijke gebruik. Wij roepen derhalve regering en parlement op om er zorg voor te dragen dat het "e-call" systeem *uitsluitend* gebruikt kan en mag worden waarvoor het oorspronkelijk bedoeld is: het zo snel mogelijk waarschuwen van de hulpdiensten bij een ongeval.

De acties van politie, brandweer en ambulancepersoneel kunnen (vaak onbedoeld) belangrijke informatie over de toedracht verwijderen. Omdat voor het slachtoffer de civiele kant van het ongeval veruit het belangrijkste is dient hier verbetering in gebracht te worden.

#### 2. De hulpdiensten ter plaatse

Gewoonlijk komen politie, ambulance en de brandweer ter plekke van het ongeval. De taak van de politie is om feiten te vergaren die in het Proces Verbaal (PV) kunnen worden opgenomen en daarna de weg weer zo snel mogelijk vrij te maken 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. Daarnaast is het PV gericht op een eventuele strafrechtelijke vervolging van de veroorzaker, hoewel voor het slachtoffer de civielrechtelijke kant veel belangrijker is, maar hiervoor is veelal de informatie in het PV minder of niet geschikt.

Voor het vaststellen van de aansprakelijkheid dient initieel zoveel mogelijk informatie op

een objectieve manier te worden vastgelegd. Details die op het moment zelve wellicht onbelangrijk lijken, kunnen in een later stadium van doorslaggevend belang blijken. Wij pleiten dan ook voor een procedure waarbij met –bestaande- moderne technieken zoveel mogelijk informatie wordt vastgelegd. Te denken valt aan bijv. foto's en video's gemaakt met drones voor het overzicht, detailfoto's van de betrokken voertuigen, sporen en –niet te vergeten- van de voertuigen (inclusief de inzittenden en de kentekens!) rond de plaats van het ongeval. Waar mogelijk dient de in het voertuig beschikbare informatie van een "Event Data Recorder" (EDR) veilig te worden gesteld. Voor de bovengenoemde stappen dient een strakke procedure te worden vastgesteld die ook standaard dient te worden gevolgd.

Inhoudelijk dient het PV meer gericht te zijn op het civielrecht omdat dit voor het slachtoffer belangrijker is dan de strafrechtelijke vervolging, temeer daar verkeersongevallen / verkeersmisdriven voor Justitie een lage prioriteit hebben (zie ook punt 3). Voor slachtoffers is het krijgen van een vergoeding voor de materiële, letsel- en inkomensschade in veel gevallen belangrijker.

De brandweer heeft als hoofdtaak het bevrijden van het slachtoffer uit het wrak als hij bekneld zit. Ook hierbij kan waardevolle informatie verloren gaan. De kans daarop is te reduceren door de werkzaamheden van de brandweer in zoveel mogelijk detail vast te leggen, bijv. door een video te maken van de bevrijdingsactie. Een dergelijke video kan ook gebruikt worden door de brandweer (en andere hulpdiensten) zèlf om haar werkwijze te evalueren en te verbeteren.

Het ambulancepersoneel zal z'n uiterste best doen om het slachtoffer zo snel mogelijk medische hulp te geven. Maar ook de kwetsuren kunnen belangrijke informatie over de toedracht inhouden. Nu wordt deze informatie gewoonlijk niet gebruikt voor de ongevalsanalyse. De door het ambulancepersoneel geconstateerde verwondingen en andere medische constatering, maatregelen en behandelingen zouden in meer detail vastgelegd dienen te worden, bijv. door een geluidsopname te maken van de behandelende arts / ambulancemedewerker. De wet op de privacy maakt dit in feite onmogelijk. Een essentieel probleem is dat de huidige wetgeving die de strafrechtelijke zaken rond een verkeersongeval regelt een wet uit 1881 (!) betreft (terwijl het eerste motorvoertuig in 1888 op de weg verscheen) en de civiele wetgeving gebaseerd is op de gelijkheid van partijen. De huidige praktijk is echter volstrekt verschillend van de situatie destijds.

De realiteit is dat het slachtoffer in veel gevallen niet in staat is om ook maar iets te ondernemen dat in een later stadium noodzakelijk kan zijn voor het vaststellen van de toedracht en wie aansprakelijk is voor het ongeval, maar wel juridisch de "eisende" en dus de "sterke" partij is. De uitgangspunten van de wetgever zijn dezelfde als bij de ruzie over de boom in de achtertuin, maar voor verkeersslachtoffers is dat een gotspé, zoals later uitgebreider zal worden toegelicht. Weliswaar geldt voor de zg. "zwakke" verkeersdeelnemers (voetgangers en fietsers) een grotere rechtsbescherming, die overigens door veel andere weggebruikers als onredelijk wordt ervaren, maar met de komst van nieuwe voertuigen (zoals elektrische fietsen, in-line skates, Segways en dergelijke) is

De civiele procedures rond verkeersongevallen zijn op sterk verouderde wetgeving gebaseerd en dit wreekt zich in het resultaat voor slachtoffers.

Het begrip "zwakke verkeersdeelnemers" dient nodig te worden heroverwogen door de grote verschillen in voertuigen en de komst van nieuwe vervoermiddelen zoals Segways, e-bikes, in-line skates e.d.

Geschat wordt dat Justitie in 10% van de verkeersongevallen of -misdriven tot vervolging overgaat. In 90% dus niet, maar Justitie beseft niet dat het niet vervolgen van de veroorzaker automatisch het wél veroordelen van het slachtoffer inhoudt, die daardoor gemakkelijk "dubbel slachtoffer" van het ongeval kan worden. Verzekeringsmaatschappijen zijn wel tevreden over deze laksheid van Justitie.

Justitie zou veel vaker een "ongeval" als een "misdrif" moeten beschouwen. Dronken achter het stuur zitten en (veel) te hard rijden liggen te vaak aan de basis van "ongevallen" met zeer ernstige en blijvende gevolgen voor de slachtoffers.

Een sepotbesluit zou schriftelijk, gemotiveerd en onder vermelding van de beroepsmogelijkheden aan het slachtoffer

een grijs gebied ontstaan. Wellicht een goed moment om deze tweedeling eens grondig tegen het licht te houden, want een bestuurder van een motor is "zwak" ten opzichte van een automobiel en een automobilist is "zwak" ten opzichte van een vrachtwagen. Naar onze mening zouden de gevolgen van een ongeval veel meer bepalend moeten zijn voor het vaststellen wie de "zwakke" verkeersdeelnemer was dan de vervoersmodus.

### 3. De strafrechtelijke afwikkeling

Het aantal verkeersongevallen in Nederland is onbekend. Een erkend probleem is de "onderrapportage": van niet alle verkeersongevallen wordt een registratie of een Proces Verbaal (PV) opgesteld. Wel zijn er cijfers bekend over het aantal doden en ziekenhuisgewonden, hoewel ook deze lager zijn dan in werkelijkheid. Maar het aantal doden en ziekenhuisgewonden samen is –in Nederland en per jaar- minstens 20 000. Helaas vallen er ook slachtoffers bij "eenzijdige" ongevallen. Hierbij is alleen het verongelukte voertuig betrokken, in tegenstelling tot aanrijdingen. Maar een redelijke schatting van het aantal ongevallen waarbij ziekenhuisgewonden en/of doden vallen is toch 10 000 per jaar in Nederland. De lage prioriteit die Justitie geeft aan verkeersongevallen blijkt uit het feit dat er in slechts zo'n 1000 (on)gevallen vervolging wordt ingesteld, een 10% dus, hetwelk automatisch inhoudt dat er in 90% van de (on)gevallen *geen* vervolging wordt ingesteld, Justitie "seponeert" de zaak. Veruit de grootste groep veroorzakers gaat dus vrijuit, dit tot frustratie van de slachtoffers, want als Justitie geen vervolging instelt komt er ook geen duidelijkheid over de schuldvraag en daarmee de aansprakelijkheid. Het slachtoffer kan dan kiezen uit het met lege handen worden weggestuurd of een onzekere, langdurige en uitermate kostbare civiele procedure beginnen. Wij komen daar in hoofdstuk 4 uitgebreid op terug.

Justitie gaat alleen tot vervolging over als de toedracht volstrekt duidelijk is. Maar bij eenzijdige ongevallen wordt zelfs dan niet altijd vervolging ingesteld: als de verantwoordelijke bestuurder zelf gewond is geraakt wordt dat als voldoende "straf" beschouwd, onafhankelijk van de vraag of hij bij andere inzittenden lichamelijk letsel heeft veroorzaakt of niet. Vervolging wordt beoordeeld op basis van het PV en omdat hierop vaak kritiek mogelijk is wordt in veel ongevallen geen vervolging ingesteld hoewel dat wel mogelijk geweest zou zijn. Een ander belangrijk aspect is de kwalificatie "ongeval". Naar onze mening is een –te- groot deel van de verkeersongevallen geen "ongeval" maar een *misdrif*. Wij zijn van mening dat de verkeersregels er voor ons aller veiligheid zijn en dat een aanrijding, waarbij de veroorzaker de verkeersregels op grove wijze heeft overtreden, als een misdrif dient te worden aangemerkt en de vervolging ook voor een als zodanig gekwalificeerd feit dient plaats te vinden. De strafmaat kan ook worden vastgesteld op basis van een misdrif en niet als een ongeval.

In principe kan een slachtoffer middels een "artikel 12" procedure (beroep bij het Gerechtshof) proberen alsnog de vervolging van de veroorzaker af te dwingen. Wij zijn van mening dat mede hierom een sepotbesluit schriftelijk, gemotiveerd en onder vermelding van deze beroepsmogelijkheid aan het slachtoffer gemeld dient te worden. Nu is de betreffende Officier van Justitie daartoe niet verplicht, het Ministerie vindt het

gemeld dienen te worden als Justitie tenminste richting slachtoffers net zo zorgvuldig wil zijn als tegenover veroorzakers.

Ook dienen de verjaringstermijnen verlengd te worden zodat een beroep tegen een sepot besluit een redelijke kans van slagen heeft.

Veel slachtoffers ervaren de "straffen" voor de veroorzakers als een schoffering en een "trap na" van de samenleving.

"voldoende" om als advies (niet eens als richtlijn!) te geven om sepot besluiten schriftelijk aan het slachtoffer te melden. Of er een motivatie wordt gegeven en/of de beroepsmogelijkheid wordt genoemd wordt aan de betreffende Officier van Justitie overgelaten. Het moge duidelijk zijn dat wij dit onacceptabel vinden, maar illustreert eens te meer de geringe empathie van Justitie met slachtoffers.

Dat laat nog onverlet dat een "artikel 12" procedure snel gestart dient te worden omdat de verjaringstermijnen voor verkeersmisdrijven in Nederland uitermate kort zijn. Zo is de verjaringstermijn voor het toebrengen van zwaar lichamelijk letsel in het verkeer 2 jaar en omdat Justitie 9 maanden nodig heeft om dit "aan te brengen" bij de rechtbank is de effectieve verjaringstermijn 15 maanden. Een vermaandingsstermijn zou derhalve een betere omschrijving zijn. In veel gevallen zal, door de tijd die het slachtoffer nodig heeft om alle informatie te bemachtigen en zelf weer voldoende in staat is om actie te nemen, het misdrijf al "verjaard" zijn. Ook hier blijkt weer de slachtoffervrijheid van de Nederlandse wetgeving. Naar onze mening dienen de verjaringstermijnen verlengd te worden naar waarden die het voor een slachtoffer mogelijk maken om met succes een beroep tegen een sepotbesluit in te stellen. Hierbij kunnen de verjaringstermijnen voor misdrijven een goede richtlijn zijn.

Vanwege de bovengeschetste problematiek en het niet (h)erkennen van verkeersmisdrijven vallen de "straffen" voor de veroorzakers in het niet bij de ellende die de slachtoffers ervaren. Hiervan zijn legio voorbeelden te noemen, we zullen er drie vermelden omdat deze ruime aandacht in de media hebben gekregen:

De bekende zanger M.B. rijdt met een flinke slok teveel op een 36-jarige vrouw dood. Hij probeert nog onder strafvervolgning uit te komen door te beweren dat er een technische storing was: de cruise control zou zijn blijven hangen. Desondanks wordt hij veroordeeld tot een taakstraf van 240 uur. Dat dit een schoffering van de nabestaanden is behoeft geen nader betoog.

Een bekende voetballer met de toepasselijke initialen P.K. scheurt op volstrekt onverantwoorde wijze door een woonwijk in Amsterdam Noord. In de betreffende straat is een auto aan het keren en door zijn zeer hoge snelheid kan P.K. zijn voertuig niet meer tijds tot stilstand brengen en ramt de kerende auto in de flank. De bestuurder is op slag dood, de passagier wordt zwaargewond naar het ziekenhuis gebracht. Het Forensisch Laboratorium bepaalt dat P.K. *op het moment van de klap* tussen de 72 en 80 km/h gereden moet hebben. P.K. komt aanzetten met een eigen "expert" die verklaart dat de snelheid tussen de 64 en 72 km/h gelegen zou hebben. Op basis van de verklaring van de "expert" van P.K. wordt hij veroordeeld tot 240 uur werkstraf. Het is ons volstrekt onduidelijk:

Waarom?

1. De "expert" van P.K. wèl en de expertise van het Forensisch Laboratorium nièt wordt geloofd en
2. Er wordt uitgegaan van de snelheid *op het moment van de botsing*. Het is duidelijk dat

bij remmen er snelheid wordt verminderd en is het derhalve zonneklaar dat P.K. (veel) harder heeft gereden dan op het moment van de botsing en sowieso veel harder heeft gereden dan de toegestane 50 km/h, hetwelk als volstrekt onverantwoord kan worden aangemerkt gezien de woonbuurt waar deze straat doorheen liep.

Een automobilist verliest op een mooie, droge dag de controle over zijn auto, ploegt door een aantal bosjes en schept dan een ouder echtpaar dat met hun kleindochter van 2 jaar oud aan het fietsen was. Op het moment van de klap heeft hij nog zoveel snelheid dat alle drie mensen op de fiets om het leven komen. Omdat er geen drank in het spel zou zijn en omdat het Forensisch Laboratorium op basis van de schade aan de voertuigen concludeert dat de snelheid *op het moment van de klap* tussen de 76 en 90 km/h gelegen moet hebben wordt de veroorzaker veroordeeld tot een taakstraf van 160 uur. De argumentatie is ook nu dat de ondergrens onder de 80 km/h (de maximum snelheid op de weg) ligt en dus niet bewezen wordt geacht dat de maximum snelheid is overschreden. Maar het moge duidelijk zijn dat het verliezen van de macht over het stuur onder ideale rijcondities eigenlijk alleen mogelijk is als je te hard rijdt en dat je snelheid verliest als je door een aantal bosjes moet ploegen. De conclusie kan dan ook niet anders zijn dan dat er te hard gereden moet zijn. De vader van de peuter heeft daarom uit pure frustratie een stoel door de rechtszaal gegooid. Dat voor de nabestaanden "recht" inmiddels een nare bijmaak gekregen heeft hoeft geen nader betoog. **N.B.** In hoger beroep is de bestuurder veroordeeld tot 1,5 jaar gevangenisstraf. Of deze uitspraak uiteindelijk over-eind blijft moet worden afgewacht, maar er wordt al gesproken van een "zware straf". Pardon? Voor het doden van drie mensen? Wij denken daar toch echt anders over.

plaats van het ongeval faciliteert (eigenlijk legaliseert!) misdadig gedrag, want op die wijze is het heel eenvoudig om het onbewijsbaar te maken dat de veroorzaker "onder invloed" was ten tijde van het ongeval. Hoewel de wet duidelijk stelt dat het verboden is een slachtoffer in hulpeloze toestand achter te laten (dus eigenlijk nog een misdrijf) staat er geen enkele sanctie op het verlaten van de plaats van het ongeval als de veroorzaker zich binnen 24 uur meldt bij de politie.

Daarenboven kan de wetgeving en de jurisprudentie ook wat betreft de strafrechtelijke kant als "dadervriendelijk" worden gekwalificeerd. Zo kun je vervolging voor "rijden onder invloed" bij het veroorzaken van een verkeersongeval eenvoudig ontlopen door de plaats van het ongeval te verlaten. Als de veroorzaker zich binnen 24 bij de politie meldt staat er geen sanctie op het verlaten van de plaats van het ongeval, maar dan is het nooit meer aan te tonen dat de veroorzaker "onder invloed" was ten tijde van het ongeval. Het is duidelijk dat vaak van deze "optie" gebruik wordt gemaakt waardoor de handhaving sterk wordt ondermijnd. Wij zijn dan ook van mening dat "verlaten plaats ongeval" tot dezelfde sanctie moet leiden als "rijden onder invloed", want alleen dan is er geen "winst" te behalen door de plaats van het ongeval te verlaten. Wij vinden het volstrekt onbegrijpelijk dat het overtreden van de wet (het is niet toegestaan de plaats van het ongeval te verlaten en het slachtoffer in hulpeloze toestand achter te laten) gebruikt kan en mag worden om de straf op een misdrijf te ontlopen! Ook is het voor het slachtoffer dan een stuk lastiger geworden om schadevergoeding te krijgen omdat het vaststellen van de schuldvraag hierdoor moeilijker is.

**N.B.** Het waarborgfonds heeft in 2014 ruim 43 000 ongevallen behandeld waarbij de veroorzaker is doorgereden. Hoewel niet bekend is in hoeverre dit "onverzekerden" betroof hebben wij het stellige vermoeden dat "beschonken bestuurders" een groot gedeelte van deze doorrijders uitmaakt omdat de handhaving van de verzekeringsplicht goed is.

Recente uitspraken van de Hoge Raad en de Raad van State zijn zeer vriendelijk voor alcomobilisten. Helaas hebben een aantal dodelijke "ongevallen" na deze uitspraken duidelijk aangetoond dat deze uitspraken sterk ten nadele van de verkeersveiligheid zijn over de ruggen van de slachtoffers en hun nabestaanden.

De Raad van State en de Hoge Raad der Nederlanden hebben recentelijk een aantal uitspraken gedaan die voor normale burgers volstrekt onbegrijpelijk zijn en de verkeersonveiligheid verhogen omdat deze erg gunstig zijn voor alcomobilisten. Zo heeft de Raad van State bepaald dat het verplicht stellen van een alcoholslot voor bestuurders die meerdere malen (!) zijn betrapt op het rijden onder invloed een sanctie is, waardoor andere sancties niet meer mogen worden opgelegd. Wij beschouwen het alcoholslot echter als een veiligheidsmaatregel voor bestuurders die ruimschoots hebben bewezen het aanvankelijk in hen gestelde vertrouwen te hebben geschonden. Voor de veiligheid van de overige weggebruikers is het opleggen van het alcoholslot helaas bittere noodzaak gebleken en het "argument" dat dit de alcomobilist geld kost vinden wij onzin: om een alcoholslot opgelegd te krijgen moet je een groot veelvoud van dit bedrag aan alcoholische dranken hebben geconsumeerd en de aanwezigheid van een alcoholslot zal de alcoholconsumptie –en daarmee de kosten ervan- flink beperken, dus het verdient zich gemakkelijk terug. Maar door het wegvallen van de dreiging met een alcoholslot zullen meer bestuurders zich niet aan de regels wens te houden met de (on)nodige doden en zwaargewonde slachtoffers tot gevolg. Door deze –voor velen met ons volstrekt onbegrijpelijke- uitspraak zijn wij van mening dat de Raad van State bloed aan haar handen heeft.

Nog merkwaardiger is de uitspraak van de Hoge Raad der Nederlanden dat het beschonken achter het stuur zitten niet als strafverhogend roekeloos rijgedrag mag worden aangemerkt. Als het gebruik van alcohol het risico op ongevallen niet verhoogt, waarom is het dan verboden om met een slok op een motorvoertuig te besturen? Is het bewust beneveld achter het stuur kruipen dan niet roekeloos? Het is genoegzaam bekend dat alcohol de vaardigheid om een motorvoertuig te besturen sterk ondermijnt: hoewel volgens steekproeven (de alcoholcontroles) zo'n 1- 2% van de bestuurders onder invloed is, zijn ca. 30 - 40% van de dodelijke ongevallen aan alcohol te "danken". Precieze cijfers zijn niet bekend, omdat van overleden bestuurders geen bloedproef afgenomen wordt "uit piëteit voor de nabestaanden". Wij vinden dat ook van een overleden bestuurder vastgesteld moet worden of hij onder invloed was ten tijde van het ongeval om meer duidelijkheid te krijgen over de toedracht. Nabestaanden hoeven, wat ons betreft, de uitslag niet te horen, maar voor het verkeersveiligheidsbeleid is deze informatie wèl van groot belang. Want de cijfers zullen dan nog duidelijker de ellende, die alcohol in het verkeer veroorzaakt, blootleggen en daarmee hopelijk de Hoge Raad van haar dwaalwegen doen terugkeren.

Een motorvoertuig is in potentie een dodelijk wapen en het hanteren ervan onder omstandigheden waarbij de bestuurder in feite onbekwaam is, zouden ook als zodanig strafrechtelijk behandeld dienen te worden.

De Hoge Raad der Nederlanden mag dan van mening zijn dat "ongevallen onvermijdelijk zijn" en "dat niemand de weg op gaat om een ongeval te veroorzaken", wij vinden dat iedereen, die met een rijbewijs een gemotoriseerd vervoermiddel start en in beweging zet, zich ervan bewust dient te zijn dat hij vanaf dat moment, als bestuurder, en derhalve als enige, de macht krijgt over de zeer krachtige (potentieel dodelijke) motorische aandrijving van het voertuig. Door op vrijwillige basis daarmee op de openbare weg aan het verkeer deel te nemen, is de bestuurder verantwoordelijk geworden voor een veilig rijgedrag. Iedere bestuurder dient te weten, dat hij, bij het niet onder controle houden

De -sterk achterhaalde- wetgeving maakt van het slachtoffer de "sterke partij" die, als eiser, moet bewijzen dat de veroorzaker aansprakelijk is.

De door de wetgever veronderstelde "gelijkheid van partijen" is een gotspé. De veroorzaker krijgt gratis juridische bijstand van zijn verzekering, het slachtoffer draait zelf op voor alle kosten.

of het niet juist bedienen van het voertuig, een ongeval kan veroorzaken. Gezien de dodelijke kracht van rijdende voertuigen kan de bestuurder bij andere weggebruikers daardoor schade, zwaar letsel en de dood toebrengen. Deze enorme krachten, die bij iedere bestuurder bekend dienen te zijn, onderbouwen, dat het, uit vrije wil, niet naar behoren besturen van zo'n machine een misdadige handeling is. Vanuit dat oogpunt is de uitspraak van de Hoge Raad der Nederlanden volstrekt onbegrijpelijk omdat een ieder vooraf weet dat hij niet rijvaardig is met teveel alcohol op. De Hoge Raad faciliteert in feite misdadig handelen en ondermijnt daarmee de plicht van de overheid om haar burgers een veilige leefomgeving te bieden.

#### 4. Vaststelling van de schade / de civielrechtelijke afwikkeling van een ongeval

Om dit gedeelte te begrijpen is het essentieel de –ons inziens volstrekt achterhaalde- uitgangspunten van de wetgever te kennen die de basis zijn voor het vaststellen van de schade en de civielrechtelijke afwikkeling. In het kort komt het erop neer dat de wetgever veronderstelt "dat een ieder vrijwillig aan het wegverkeer deelneemt", een "gelijkheid van partijen" (d.w.z. dat beide, bij het ongeval betrokken partijen, even "krachtig" en "machtig" zijn), beide partijen volledig in staat zijn om hun eigen belangen te verdedigen en dat "wie eist, bewijst", d.w.z. dat als het slachtoffer schadevergoeding wil ontvangen hij moet aantonen dat de veroorzaker daarvoor aansprakelijk is.

Wij zijn van mening dat deze uitgangspunten niet alleen onjuist zijn (het is o.i. onmogelijk aan de maatschappij deel te nemen zonder ook aan het wegverkeer deel te nemen), maar daarenboven sterk in het nadeel werken van het slachtoffer. Allereerst gebeurt het in veel (on)gevallen dat het slachtoffer zwaar gewond raakt en derhalve:

- niet in staat is om ten tijde en ter plekke van het ongeval ook maar iets te doen (zoals het vastleggen van de situatie, op zoek gaan naar getuigen etc.)
- zijn energie allereerst zal moeten aanwenden voor zijn lichamelijke en psychische herstel

Het moge duidelijk zijn dat als er sprake is van hersenletsel, de nadelen voor het slachtoffer nog veel sterker gelden.

De "gelijkheid van partijen" gaat volledig voorbij aan de individuele gevolgen van een ongeval. Heel vaak zijn de gevolgen voor de betrokkenen sterk verschillend. Dit wordt bijvoorbeeld veroorzaakt door verschil in voertuig (zoals een vrachtwagen ten opzichte van een personenauto). Daarnaast is de "macht" van de partijen volstrekt ongelijk: het slachtoffer moet alle (financiële) risico's zelf dragen, de veroorzaker krijgt gratis juridische bijstand van zijn verzekering. Wij vinden het dan ook volstrekt onbegrijpelijk dat de wetgever nog steeds deze uitgangspunten hanteert (op basis van het Burgerlijk Wetboek) alsof het gaat over de ruzie tussen burens over de boom in de achtertuin.

De consequentie van de huidige wetgeving op dit gebied is uitermate slachtoffervrijdij. Omdat slechts in een kleine fractie van de (on)gevallen Justitie tot vervolging overgaat

Slachtoffer heeft heel vaak grote moeite om het Proces Verbaal te bemachtigen, de verzekering van de veroorzaker krijgt dit probleemloos.

(zoals in het vorige gedeelte beschreven) betekent dit, dat in de grote meerderheid van de (on)gevallen er geen duidelijkheid komt over de schuldvraag en dus over de aansprakelijkheid. Hier openbaart zich het eerste probleem waar een slachtoffer mee te maken krijgt: hij zoekt de verzekering van de veroorzaker niet uit en *hij heeft geen enkel machtsmiddel* tegen deze verzekeringsmaatschappij. Het is dan ook makkelijk (en in de praktijk gebeurt dat dan ook meestal) voor de verzekeringsmaatschappij om alle aansprakelijkheid te ontkennen als er geen strafrechtelijke veroordeling van de veroorzaker is. Voor het slachtoffer blijven dan slechts twee opties open: het accepteren van de afwijzing (en dus met lege handen worden weggestuurd) of het starten van een civiele procedure. Ook hier blijkt weer de onbegrijpelijke houding van de wetgever: de verzekering van de tegenpartij krijgt probleemloos de beschikking over het Proces Verbaal, het slachtoffer niet en moet veel moeite doen om dit te bemachtigen. Het daarvoor gehanteerde "argument" van de bescherming van de privacy raakt kant noch wal: waarom mag de veroorzaker wèl alle informatie over het slachtoffer ontvangen en het slachtoffer dezelfde informatie over de veroorzaker nièt?

Door de slachtoffervrijdige wetgeving kan een slachtoffer volledig worden geruïneerd door wat hem is aangedaan!

Als het slachtoffer de afwijzing accepteert (vaak omdat hij geen mogelijkheden heeft om de veroorzaker tot schadevergoeding te dwingen) kan dit betekenen dat het slachtoffer geheel geruïneerd wordt: als hij door het ongeval arbeidsongeschikt raakt kan hij slechts een beperkt aantal jaren een uitkering middels de Wet Werk en Inkomen naar Arbeidsvermogen (WIA) ontvangen, daarna volgt een uitkering volgens de Participatiewet (bijstand). Deze kent echter een vermogenstoets en het slachtoffer moet eerst alles, inclusief het eigen huis, wat hij in zijn werkzame leven heeft opgebouwd, "opeten" om de rest van zijn leven op minimumniveau te moeten doorbrengen *door wat hem is aangedaan!* Maar wel keurig volgens de regels van het Nederlandse "recht". Dat het slachtoffer dan "dubbel slachtoffer" van het ongeval wordt behoeft geen nader betoog. Wij vinden dit echter ten hemel schreiend en een land als Nederland volstrekt onwaardig.

De ongelijke strijd tussen slachtoffer en veroorzaker wordt in de civiele procedure ook weer navrant duidelijk.

Als het slachtoffer besluit om een civiele procedure tegen de veroorzaker te beginnen wordt de ongelijkheid van de partijen ook weer navrant duidelijk: de veroorzaker krijgt gratis juridische bijstand van zijn verzekering, het slachtoffer moet alle juridische bijstand zelf betalen en dit loopt al gauw in de tienduizenden Euro's gezien de zeer lange tijd die dit soort procedures lopen (zie onder). Als het slachtoffer in de loop van de tijd geen inkomen meer verwerft wordt deze weg alsnog afgesneden. Weliswaar kan het slachtoffer de kosten van zijn juridische bijstand bij de tegenpartij claimen, maar alleen als hij in het gelijk wordt gesteld (wat niet op voorhand zeker is) en pas achteraf, als er al vele jaren verstreken zijn. Tot dat moment moet het slachtoffer zelf deze kosten voorschieten en voor velen is dat niet op te brengen, temeer omdat er geen zekerheid is dat deze kosten uiteindelijk vergoed worden.

Wil een civiele procedure tegen de veroorzaker succesvol zijn, moet het slachtoffer "aannemelijk" maken dat de veroorzaker aansprakelijk is. In de praktijk komt het erop neer dat het slachtoffer directe getuigen van het ongeval moet zien te vinden

Zonder getuigen staat -in de praktijk- een slachtoffer zo goed als machteloos omdat "technisch" bewijs door juristen niet begrepen en "dus" niet geaccepteerd wordt.

Civiele procedures duren 5 - 15 jaar en soms nog langer (denk aan de "Exota" en de "Halcion" rechtszaken).

De mogelijkheid dat een veroorzaker steeds met verschillende "lezingen" van de toedracht kan komen zonder dat hierop sancties staan moet worden afgesneden. Als je niets te verbergen hebt is je eerste verklaring correct.

omdat technisch bewijs door de rechters niet begrepen en derhalve niet geaccepteerd wordt. Hoewel dit door Justitie met klem ontkend wordt, blijkt uit de praktijk dat "geen getuigen, geen bewijs" wordt gehanteerd. Verzekeringsmaatschappijen maken hiervan dan ook "dankbaar" gebruik door allerlei verschillende "lezingen" van het ongeval naar voren te brengen, waarvan het slachtoffer dan maar weer moet aantonen dat dit flauwekul is. In deel drie zullen we hier een aantal praktijkvoorbeelden van geven.

Civiele procedures duren erg lang. Voor een uitspraak in "eerste lezing" moet het slachtoffer op zo'n vijf jaar rekenen. Let wel, dit gaat dan alleen nog maar over de schuldvraag en is er nog niets geregeld over de schadevergoeding. Als er sprake is van inkomensschade (zie onder) dan zit het slachtoffer al die tijd zonder inkomsten! Als er beroep wordt aangetekend komt er al gauw een 2 - 3 jaar bij en als tot aan de Hoge Raad moet worden geprocedeerd vergt de hele procedure 10 - 15 jaar en soms zelfs nog langer, alsof het slachtoffer het eeuwige leven heeft. Verzekeringsmaatschappijen zijn hierover zeer te spreken, want hoe langer het duurt, hoe groter de kans is dat het slachtoffer de handdoek in de ring gooit of moet gooien. Wij vinden de duur van civiele procedures volstrekt onaanvaardbaar, zeker gezien de beperkte acceptatie van (technisch) bewijs door de rechters, hetwelk zo een onacceptabele additionele belasting voor het slachtoffer oplevert. Door alles strakker te organiseren, het beperken van de stukken door bijvoorbeeld de beschrijving van de toedracht van het ongeval uitsluitend te baseren op de verklaringen van de betrokkenen zoals deze kort na het ongeval zijn vastgelegd in het Proces Verbaal en het vasthouden aan deadlines (met sancties!) moet een definitieve uitspraak veel sneller gerealiseerd kunnen worden. Wij vinden het bijvoorbeeld volstrekt onacceptabel dat de veroorzaker bij de Rechter Commissaris ineens een andere toedracht van het ongeval naar voren kan en mag brengen dan hij destijds bij de Officier van Justitie heeft afgelegd *en ondertekend!* Er is alleen een reden om tegenstrijdige verklaringen af te leggen als de veroorzaker iets te verbergen heeft. Derhalve zou dit niet zonder gevolgen mogen blijven, maar dat is nu niet het geval.

Maar als er dan uiteindelijk een definitieve uitspraak over de schuldvraag / aansprakelijkheid in het voordeel van het slachtoffer is, betekent dit nog niet dat de ellende voor het slachtoffer voorbij is. Want dan moet de schade nog worden bepaald en ook dat is een traject dat met veel valkuilen en obstakels bezaaid ligt. We zullen voor de duidelijkheid drie categorieën onderscheiden: materiële schade, letselschade en inkomensschade.

Dàg.....waarde!

Het afwikkelen van de materiële schade is gewoonlijk het eenvoudigst. Van alle zaken die bij het ongeval verloren zijn gegaan wordt de zg. "dagwaarde" vastgesteld en dit bedrag wordt, eventueel verhoogd met rente als er veel tijd verstreken is tussen het ongeval en het moment van uitbetalen, aan het slachtoffer voldaan. Maar denk niet dat het slachtoffer voor het bedrag dat hij bijvoorbeeld voor een "total loss" verklaarde auto uitgekeerd krijgt een vergelijkbare auto terug kan kopen. Daarvoor is de "dagwaarde" veel te laag. Niet voor niets wordt meestal gesproken van "Dàg....waarde!" Kortom, het slachtoffer legt er *altijd* op toe. Een eerlijker wijze van berekenen zou wettelijk verplicht

moeten worden, waarbij bijvoorbeeld de terugkoopwaarde doorslaggevend zou moeten zijn.

“Smartengeld in Nederland is nogal karig en ook rechters zijn niet erg scheutig met het toekennen van vergoedingen voor blijvend letsel.

Een stuk lastiger wordt de zogenaamde “letselschade”, in de volksmond ook wel “smartengeld” genoemd. Kan bij de materiële schade nog een min of meer objectieve waarde worden vastgesteld, bij letselschade is dat veel lastiger. Twee aspecten zijn hierbij van belang: de ellende die het slachtoffer heeft moeten doorstaan voor het herstel (zoals de pijn van de verwondingen, de revalidatie en dergelijke) en het “blijvend letsel”. Met het laatste wordt bedoeld de lichamelijke beperkingen die ontstaan zijn ten gevolge van het ongeval en die nooit meer zullen verdwijnen. Daarnaast is het sinds enige tijd mogelijk om “affectieschade” te claimen waarbij nabestaanden een bedrag uitgekeerd kunnen krijgen ter compensatie van het verlies van een dierbare. De bedragen hiervoor zijn onmogelijk te objectiveren, maar over letselschade kunnen we enerzijds stellen, dat de bedragen die hiervoor in Nederland worden toegekend het beste als “fooien” kunnen worden gekwalificeerd en anderzijds veelal pas na lang touwtrekken met de verzekering worden vastgesteld. Naar onze mening staan de uitgekeerde bedragen in geen enkele verhouding tot het doorstane leed en het verlies van levensvreugde door de blijvende beperkingen ten gevolge van het ongeval. Vergelijking met de bedragen die in de ons omringende landen worden uitbetaald onderschrijft dit schrijnende probleem. Als het slachtoffer van mening is dat de verzekeringsmaatschappij een te gering bedrag wil uitbetalen staat hem als enige mogelijkheid de gang naar de rechter open, maar dat betekent zonder meer weer enige jaren (!) vertraging, waarbij het maar de vraag is of de rechter bereid is om een hogere schadevergoeding toe te kennen. Naar onze ervaring is men daar –beleefd uitgedrukt- niet erg scheutig mee. Betere methodes om het verlies aan levensvreugde te berekenen zijn derhalve hard nodig (bijvoorbeeld de “Quality Adjusted Life Year” methode).

Vertragingstactieken zijn zeer effectief om slachtoffers te bewegen tot slechte regelingen. De wetgever geeft het slachtoffer geen enkel machtsmiddel jegens de verzekeringsmaatschappij, zoals bijvoorbeeld het stellen van termijnen.

Verzekeringsmaatschappijen maken opvallend vaak en graag gebruik van vertragingstactieken. De reden is dat het slachtoffer verder wil met zijn leven en het ongeval wil “afsluiten”. De verzekeringsmaatschappij daarentegen heeft alle tijd van de wereld en ook hier is de wetgever slachtoffervrijdijg: nergens worden termijnen gesteld waarbinnen bepaalde zaken afgewikkeld dienen te zijn, dus er kan “ad infinitum” worden gerekend. Dit wordt nog versterkt door het feit dat het slachtoffer *geen enkel machtsmiddel* heeft jegens de verzekeringsmaatschappij, die uiteindelijk wel de schadevergoeding moet betalen en dus niet te hard kan worden aangepakt. Daarom neemt het slachtoffer, na de jarenlange procedures, vaak genoegen met een ongunstige regeling “om er maar vanaf te zijn”. En dat is precies de bedoeling van verzekeringsmaatschappijen (al zullen ze dat in alle toonaarden ontkennen!).

Een aan “tijdrekken” verwante techniek is het slachtoffer veelvuldig laten keuren om te bepalen wat nu “blijvend” is aan het letsel. Niet alleen gaat er veel tijd mee heen, ook wordt het slachtoffer onder druk gezet om zijn hele medische geschiedenis vrij te geven. De bedoeling hiervan is om de huidige klachten toe te schrijven aan medische problemen die optraden voor het ongeval. Bijvoorbeeld: “Nee meneer, die klachten van

Naar chantage riekende methoden om het slachtoffer te dwingen om oude medische gegevens vrij te geven zodat de huidige klachten aan (hele) oude medische behandelingen kunnen worden toegeschreven.

Onafhankelijkheid van de keuringsartsen?

In het beste (!) geval wordt een slachtoffer, dat blijvend arbeidsongeschikt is, “bevroren” op het inkomen dat hij op de dag van het ongeval had.

Veel kosten van de inkomensschade worden op de algemene middelen afgewenteld. Is dit “de vervuiler betaalt”?

U betreffende de knie zijn niet veroorzaakt door het ongeval, maar het gevolg van een kwetsuur door het voetballen 40 jaar geleden.” Al heeft het slachtoffer al die jaren tot het ongeval geen last van zijn knie gehad. Maar als het slachtoffer schadevergoeding wil hebben voor zijn huidige knieletsel moet *het slachtoffer aantonen* dat dit door het ongeval is veroorzaakt, want “wie eist, bewijst”, nietwaar? En als het slachtoffer zijn medische gegevens niet vrij wil geven weigert de verzekeringsmaatschappij verder alle schadevergoeding omdat “niet objectief kan worden vastgesteld dat de beperkingen door het ongeval zijn veroorzaakt”. Om de situatie voor het slachtoffer nog vervelender te maken: de keuringsartsen worden door de verzekeringsmaatschappijen betaald en het is voor sommigen een bijverdienste. Maar als de rapporten van een medicus de verzekeringsmaatschappij teveel geld gaan kosten zien zij wel om naar een andere medicus..... Op zijn minst ligt hier belangenverstrengeling op de loer en in de praktijk zal dit dan ook voorkomen. De enige goede oplossing is om de keuringen te laten verrichten door een poule van medici die geen financiële band met de verzekeringsmaatschappijen hebben, maar op een onafhankelijke wijze worden betaald (vergelijk met het Waarborgfonds). Daarnaast zou het aantal keuringen beperkt moeten blijven tot bijvoorbeeld twee maal. Medici zijn kundig genoeg.

Maar het moeilijkste punt is “inkomensschade”. Hiermee wordt bedoeld dat het slachtoffer geheel of gedeeltelijk het vermogen om een eigen inkomen te verwerven verliest, arbeidsongeschikt raakt. Hierboven hebben we al beschreven wat de gevolgen zijn als het slachtoffer er niet in slaagt om de veroorzaker aansprakelijk te stellen, maar zelfs als dit wel lukt, is de situatie voor het slachtoffer verre van rooskleurig. Want in het beste (!) geval wordt hij “bevroren” op het inkomen dat hij genoot op het moment van het ongeval. Dit betekent dat het slachtoffer de rest van zijn leven een inkomen krijgt, dat hetzelfde is als hij verdiende op de dag van het ongeval. Maar veel jonge mensen maken in de loop van de jaren een inkomensgroei door die samenhangt met het verwerven van kennis en ervaring. Dat valt allemaal weg. Helemaal schrijnend is de situatie voor studenten, voor een beginnende Zelfstandige Zonder Personeel (z.z.p.’er) of een kleine zelfstandige die nog bezig is met zijn zaak op te bouwen en er derhalve nog geen hoog inkomen uit kan betrekken. Daarnaast zijn er nog meer adders onder het gras omdat verzekeringsmaatschappijen proberen om zoveel mogelijk van de inkomensschade af te wentelen op de volksverzekeringen en op het slachtoffer. Allereerst wordt gekeken of het slachtoffer een beroep kan doen op een volksverzekering zoals de WIA en zo ja, dan wordt dit aangevuld tot het inkomen op de dag van het ongeval. Vaak gebeurt dit via een “lumpsum”, al dan niet ondergebracht bij een financiële instelling, waarbij maandelijks een bedrag vrijkomt, dat als aanvulling op de WIA dient. Wij zijn grote tegenstander van deze constructie omdat

- op deze wijze een groot gedeelte van de kosten van het verkeersongeval op de samenleving wordt afgewenteld en
- het slachtoffer een groot financieel risico loopt omdat de sociale wetgeving met een zekere regelmaat wordt aangepast (lees versoberd) en
- de “lumpsum” als vermogen kan worden aangemerkt waardoor het slachtoffer een forse belastingaanslag zou kunnen krijgen.

Toekomstige kosten van de nasleep worden op het slachtoffer en zijn verzekeringen afgewenteld.

Wij zijn van mening dat ook hier moet gelden “de vervuiler betaalt” en derhalve dient het *hele inkomen* van het slachtoffer door de verzekeringsmaatschappij te worden opgebracht en niet voor een belangrijk deel uit de algemene middelen te worden bekostigd. Een analoge redenering kan worden aangehouden voor de nabestaanden van dodelijke slachtoffers: waarom zouden de premiebetalers van een pensioenfonds het pensioen van de nabestaanden moeten ophoesten? Het zou toch logisch zijn dat dit door de verzekeringsmaatschappij wordt betaald? Hun verzekerde heeft deze kostenpost toch veroorzaakt?

Blijft dat de bovengeschetste situatie nu het “beste” is dat een slachtoffer kan krijgen. Ook hier blijkt weer de slachtoffervrijheid van de Nederlandse wetgeving. Bij het vaststellen van de inkomensschade zou ook gekeken moeten worden naar de te verwachten inkomens bij een “normale” ontwikkeling van het slachtoffer. Wij vinden het onacceptabel dat bijvoorbeeld iemand die bijna afgestudeerd is, een studieschuld heeft opgebouwd en een mooie toekomst tegemoet mocht zien, wordt afgescheept met een minimum inkomen op basis van de Participatiewet (bijstand). Wij vinden dat een land als Nederland onwaardig.

Een andere –en voor het slachtoffer lastige zaak– is dat het slachtoffer de verzekeringsmaatschappij “finale kwijting” moet geven. Hiermee wordt bedoeld dat de boeken gesloten worden en mochten zich in een later stadium nog problemen openbaren die het gevolg zijn van het ongeval, er dan geen beroep meer op de verzekering kan worden gedaan. Geeft het slachtoffer geen “finale kwijting” dan betaalt de verzekering niets of slechts een klein gedeelte van de schadevergoeding uit. Op deze wijze wordt “vervolgschade” afgewenteld op het slachtoffer en zijn eigen verzekeringen (zoals zijn ziektekostenverzekering).

De “Code Tilburg” is nog te vrijblijvend. Deelname is niet verplicht en er staan geen sancties op het overschrijden van de termijnen.

Er zijn twee punten te noemen die de positie van slachtoffers wat minder slecht maken, alhoewel daar wel een paar kanttekeningen bij te plaatsen zijn, sowieso al omdat deze pas in beeld komen als de aansprakelijkheid door de verzekering van de tegenpartij erkend is. Als die uitblijft (en die kans is verre van denkbeeldig, zie boven), dan dient het slachtoffer dit eerst middels een civiele procedure af te dwingen, hetwelk al jaren in beslag kan nemen. Allereerst is er sinds 2003 de “code Tilburg” die als bedoeling heeft om de procedures rond de afwikkeling te stroomlijnen en middels richtlijnen voor termijnen de ellenlange procedures te bekorten. Maar deelname aan de “Code Tilburg” is vooralsnog geheel vrijwillig (zo’n 70% van de verzekeringsmaatschappijen doet mee) en omdat op het overschrijden van termijnen geen sancties staan, ook geheel vrijblijvend. Als tweede punt kan genoemd worden dat –naast gerechtelijke procedures– ook “mediation” een optie geworden is. Naast een kortere periode waarin de afwikkeling geregeld kan worden is dit voor een slachtoffer ook minder belastend. Dit is een voordeel, maar het is niet bij voorbaat vaststaand dat de uitkomst voor het slachtoffer positief is. Wij pleiten er derhalve voor dat de “Code Tilburg” verplicht wordt voor alle verzekeringsmaatschappijen en dat er sancties komen voor het overschrijden van termijnen door verzekeringsmaatschappijen om het ergerlijke tijdrekken binnen de perken te kunnen

De Nederlandse samenleving accepteert de menselijke en materiële kosten (€ 13 000 000 000,- jaarlijks!) alsof het een verkoudheidje is. Slachtoffers dragen grofweg de helft van deze kosten.

Verkeersmisdadigers zouden op dezelfde wijze “kaalgeplukt” moeten worden als “gewone” misdadigers.

Verzekeringsmaatschappijen maken veel te weinig gebruik van het “regresrecht”. Als ze dit wel zouden doen zou er een sterk preventieve werking van uitgaan.

houden. Beide maatregelen zouden het “papieren tijger” karakter van de “Code Tilburg” verminderen. Maar een structurele oplossing vereist een wijziging van de wet, die veel minder slachtoffervrijdient te worden dan deze nu is. Want dan zouden zaken als de “Code Tilburg” en mediation overbodig zijn.

Uit gegevens van onder andere de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) blijkt dat van de ca. 13 miljard (!) Euro schade die het Nederlandse wegverkeer *jaarlijks* veroorzaakt grofweg een kwart door de motorrijtuigenverzekeraars wordt gedragen, een kwart uit de algemene middelen wordt bekostigd en dat slachtoffers de resterende 50% voor hun rekening moeten nemen. Het is dus bepaald geen overdreven stelling dat de slachtoffers veelal “dubbel slachtoffer” worden van het ongeval *dat hen is overkomen*. Wij vinden dit een volstrekt abjecte situatie waar hoognodig verandering in dient te komen. Om dit te bereiken zal allereerst de wetgeving in Nederland sterk moeten worden aangepast en veel slachtoffervriendelijker moeten worden. In de tweede plaats kan een veel groter deel van de kosten worden gedragen door de veroorzakers van ongevallen. Wij hebben al eerder opgemerkt dat er vaak sprake is van een verkeers*misdrijf* in plaats van een verkeersongeval. En daarom zou in veel meer gevallen gebruik gemaakt moeten worden van het regresrecht, dat wil zeggen dat de kosten van een verkeersmisdrijf worden verhaald op de veroorzaker. Het is toch absurd dat iemand de verkeersregels, die er voor ons aller veiligheid zijn, schaamteloos aan zijn laars lapt, een “ongeval” veroorzaakt en dan de kosten daarvan kan afwentelen. Een wettelijk aansprakelijkheids (WA) verzekering zou niet als “schaamlap” gebruikt mogen worden en wij zien in het geheel niet in waarom een slachtoffer wél zijn leven lang met de beperkingen moet omgaan (ook financieel, zie boven) en dat de veroorzaker verder vrijuit gaat. Als veroorzakers van verkeersmisdrijven “kaalgeplukt” kunnen worden gaat daar een duidelijk preventieve werking van uit, waardoor men zich beter gaat gedragen. En dat zou een grote winst zijn: het aantal slachtoffers zou dalen, de ernst van de ongevallen zou afnemen en de kosten van de verkeersonveiligheid zouden sterk dalen. Hierdoor wordt het ook gemakkelijker om slachtoffers schadevergoeding te betalen. Wij pleiten er derhalve sterk voor om veel vaker de verkeersmisdadigers voor de kosten van hun wangedrag op te laten draaien. Met moderne technologie zijn hier vele mogelijkheden toe.

Laten we heel duidelijk stellen dat wij *niet* van mening zijn dat in alle gevallen de kosten verhaald zouden moeten worden op de veroorzaker, integendeel. Wij maken een onderscheid tussen een verkeersongeval en een verkeersmisdrijf. Iedereen maakt fouten en die kunnen helaas tot een ongeval leiden. Zolang de bestuurder de verkeersregels heeft gerespecteerd dienen –naar onze mening– de kosten, die voortvloeien uit het ongeval, door de verzekering betaald te worden en *niet* door de veroorzaker. Maar anders wordt het als de veroorzaker de verkeersregels aan zijn laars heeft gelapt, want het is uit een onderzoek van de SWOV duidelijk dat bijvoorbeeld te hard rijden de kans op ongevallen aanzienlijk verhoogt en de gevolgen snel ernstiger maakt (zie ook de Appendix over snelheid). Aan alcohol hoeven we weinig woorden vuil te maken, dat is genoegzaam bekend. Evenals het besturen van een motorvoertuig zonder geldig rijbewijs. Naar onze



mening is er dan sprake van een verkeersmisdrijf en zou de veroorzaker “kaalgeplukt” moeten worden. Blijft de vraag hoe een en ander bewezen dient te worden. Hier kan moderne –reeds bestaande- technologie behulpzaam zijn.

De huidige handhaving van de verkeersregels schiet schromelijk tekort, evenals de wetgeving. Waarom mag je in een 30 km/h zone 79 km/h “rijden” zonder dat je rijbewijs wordt ingenomen?

De huidige handhaving van de verkeersregels is ineffectief. Iedereen die wel eens op de snelweg rijdt kan zelf constateren dat de lokaal geldende maximum snelheid massaal wordt overschreden. Ook op provinciale wegen en binnen de bebouwde kom worden de snelheidsbeperkingen door velen niet gerespecteerd. Veel eenzijdige ongevallen op provinciale wegen worden veroorzaakt door te hard rijden. Dat blijkt vaak uit de ernstige gevolgen en de schade aan het voertuig. Weliswaar wordt er her en der gecontroleerd op snelheid, maar op recidive staat geen sanctie: zolang je maar betaalt kun je net zo vaak de snelheid overschrijden als je wilt zonder dat de sanctie zwaarder wordt. Pas bij een snelheidsoverschrijding van meer dan 50 km/h (en staandehouding!) wordt het rijbewijs ingenomen. Waarbij het *onbelangrijk* is waar de overtreding wordt gepleegd. Oftewel in een 30 km zone mag je tot 80 km/h rijden voordat je rijbewijs wordt ingenomen. Dat is bijna driemaal de toegestane snelheid! Het CBR heeft enige jaren geleden getracht een beeld te krijgen van het percentage bestuurders, waarvan de rijbevoegdheid was ingetrokken, maar toch bleef rijden. Hoewel dit geen erg nauwkeurig cijfer opleverde, kwam het CBR op een percentage van 67 – 75, oftewel driekwart van de bestuurders zonder geldig rijbewijs bleef vrolijk de wegen onveilig maken. Onveilig, want je moet het nogal bont maken voordat je rijbewijs wordt ingenomen. Dit verbaasde ons in zoverre, dat wij het percentage hoger hadden ingeschat: het rijbewijs kan natuurlijk wel worden ingenomen, maar de neurochirurgie is nog niet zover gevorderd dat de *vaardigheid* om een motorvoertuig te besturen kan worden verwijderd. Wij begrijpen dat het ondoenlijk is om achter iedere boom en lantaarnpaal een agent te zetten, maar *beschikbare technologie* kan in dezen goede diensten bewijzen.

“Event Data Recorders” leggen objectief de gebeurtenissen rond een ongeval vast. Waarom wordt dit niet standaard gebruikt bij alle ongevallen?

Wij hebben hierboven al uiteengezet dat de bewijslast voor de aansprakelijkheid bij het slachtoffer ligt omdat Justitie maar in een zeer beperkt aantal gevallen tot vervolging overgaat en dan nog is het maar de vraag of dit tot een veroordeling leidt. In veel meer (on)gevallen dan nu kunnen “Event Data Recorders” (EDR’s) duidelijkheid verschaffen over de toedracht, doordat deze een aantal parameters (zoals snelheid, remacties, verlichting, richtingssignalering, etc.) rond het ongeval nauwkeurig vastleggen. Nu moeten deze gegevens op basis van onbetrouwbare getuigenverklaringen (als die er al zijn) en de schade aan de voertuigen (als daar al expertise voor beschikbaar is) worden vastgesteld. De beschikbaarheid van veel meer en nauwkeuriger gegevens zou slachtoffers aanzienlijk helpen in het aantonen van de aansprakelijkheid van de veroorzaker. Ook zou Justitie in veel meer gevallen tot succesvolle vervolging over kunnen gaan, maar dit zou waarschijnlijk tot een capaciteitsprobleem bij Justitie leiden. Naast de voordelen voor de slachtoffers zou in veel meer gevallen aan te tonen zijn dat er sprake is van een verkeersmisdrijf en zou de veroorzaker gedwongen kunnen worden om de schade aan de verzekeringsmaatschappij terug te betalen. Dat EDR’s op deze wijze indirect (preventief!) de verkeersveiligheid zouden bevorderen behoeft weinig betoog.

Voorzie alle motorvoertuigen van een “rijbewijsslot” om “rijden zonder rijbewijs” erg lastig te maken.

Veel pasjes van het “credit card” formaat, zoals bankpassen en bedrijfspassen, zijn voorzien van een chip waarop essentiële informatie staat. Zo echter niet het Nederlandse rijbewijs. Wij vinden het onbegrijpelijk dat deze mogelijkheid niet wordt aangegrepen om een “rijbewijsslot” in alle motorvoertuigen te installeren. Dit is niets anders dan een apparaat dat verifieert of het ingevoerde rijbewijs geldig is voor het betreffende motorvoertuig, een pincode vraagt en indien niet aan alle eisen is voldaan, weigert om het voertuig te starten. In één klap is ook het probleem “mijn rijbewijs toevallig vergeten” opgelost. Mag U driemaal raden wie “toevallig” het rijbewijs vergeet mee te nemen..... Bij staandehouding kan, indien nodig, ter plekke het rijbewijs ongeldig worden gemaakt door een bevoegde politieambtenaar door de informatie in de chip te wijzigen. Dus alsnog wegrijden zodra de politie de hoek om is, kan dan ook niet meer.....

Maak het niet hebben van een alcoholslot een voorrecht totdat je bewezen hebt dat voorrecht te misbruiken.

Alcoholsloten zijn een effectieve manier om alcomobilisten in toom te houden. Omdat een bestuurder al minstens tweemaal betrapt moet zijn met een te hoog alcoholpercentage in het bloed alvorens een alcoholslot opgelegd te (kunnen) krijgen, zijn wij van mening dat de kosten van een alcoholslot een kleine fractie zijn van wat deze bestuurder inmiddels aan drank heeft uitgegeven. Daarnaast zal een alcoholslot de kosten van de alcoholconsumptie verminderen en derhalve vinden wij het “argument” dat een alcoholslot te hoge kosten met zich mee zou brengen voor de alcomobilist kant noch wal raken. Temeer daar iedereen dient te weten dat deze veiligheidsmaatregel opgelegd kan worden als de bestuurder het initieel in hem gestelde vertrouwen ernstig heeft geschonden.

“Intelligente Snelheids Adapters” maken het te hard rijden een stuk lastiger. Begin bij notoire hardrijders.

Veel ongevallen ontstaan door te hard rijden. Er is een groep notoire hardrijders die zich niet aan de maximumsnelheden wenst te houden en die niet middels bekeuringen in het gareel te krijgen is. Wij zijn van mening dat deze groep beperking van de rijbevoegdheid opgelegd dient te krijgen tot voertuigen die voorzien zijn van een “Intelligente Snelheids Adapter” (ISA). Dit apparaat bepaalt middels GPS de locatie van het voertuig, vindt de lokaal geldende maximum snelheid en voorkomt dat het voertuig sneller rijdt dan daar is toegestaan. Deze technologie is al in 1999 (!) in Tilburg getest en blijkt goed te werken. Een aantal notoire overtreders heeft deze beperking voor een periode van twee jaar opgelegd gekregen, maar na afloop van deze periode ging het weer als vanouds. De SWOV concludeerde derhalve dat dit niet effectief is. Wij zijn het daar niet mee eens: als *educatieve maatregel* is het wellicht niet effectief, voor de verkeersveiligheid echter wel degelijk. Naar onze mening dienen notoire overtreders derhalve deze beperking *voor de rest van hun leven* opgelegd te krijgen. Wellicht dat alleen al dit “zwaard van Damocles” een mitigerende invloed op deze wegpiraten heeft.

Effectieve maatregelen om de verkeersonveiligheid te verminderen verdienen zichzelf binnen een jaar terug. Waar wachten we op?

Er zijn veel verbeteringen mogelijk in de afwikkeling van verkeersongevallen. Een aantal hiervan heeft als “bijwerking” een vermindering van de verkeersonveiligheid. Wij begrijpen derhalve de terughoudendheid van de overheid niet om dit soort maatregelen in te voeren. De maatschappelijke en materiële kosten van het wegverkeer zijn in feite onacceptabel, maar bovenal voor een groot deel onnodig. Wij pleiten er derhalve voor

om zo snel mogelijk werk te maken van het reduceren van de door het wegverkeer veroorzaakte ellende en sporen de volksvertegenwoordiging aan dit met gezwinde spoed aan te pakken.

### 5. De gevolgen van de verkeersonveiligheid

Jaarlijks vallen er in het Nederlandse verkeer officieel zo'n 570 doden, maar door de onderrapportage en het gegeven dat iemand binnen 30 dagen na het ongeval moet komen te overlijden om als "verkeersdode" meegeteld te worden, kan hier waarschijnlijk 10% bijgeteld worden, maar het zou ons niet verbazen dat dit niet voldoende is. Eigenlijk is het verbazingwekkend dat er in een zo goed georganiseerd land als Nederland geen accurate en betrouwbare cijfers over het aantal dodelijke slachtoffers bekend zijn. Daarnaast zijn er volgens de cijfers van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) jaarlijks ca. 20 000 ziekenhuisgewonden te betreuren, waarvan grofweg 1 op de 5 blijvend letsel aan het ongeval overhoudt. Ook hier zijn geen erg betrouwbare cijfers van bekend, mede doordat sommige letsels zich pas later openbaren en dan niet meer in de statistieken worden meegenomen. Desondanks worden doelen geformuleerd op basis van dergelijke onbetrouwbare cijfers, doelen die wij overigens als weinig ambitieus kwalificeren, maar daarover later meer. De kosten van de verkeersonveiligheid worden door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) geschat op zo'n € 13 000 000 000,- PER JAAR, alleen al voor Nederland, zo'n 2% van het Bruto Nationaal Product. Het is onbegrijpelijk dat dit menselijk leed en deze schade maatschappelijk volkomen geaccepteerd zijn, ieder commercieel werkend bedrijf zou zijn uiterste best doen om deze verliespost (want dat is het!) zo snel mogelijk en zoveel mogelijk te verminderen. Zo niet de Nederlandse overheid, integendeel, deze komt zelfs met voorstellen die de verkeersonveiligheid verhogen, bijvoorbeeld het verhogen van de maximum snelheid op de snelwegen naar 130 km/h waardoor volgens de overheid zelf zo'n 5 doden extra per jaar te betreuren zijn. Door dit overheidsbeleid wordt tevens gestimuleerd dat plannen om de verkeersonveiligheid te verminderen op grote weerstand kunnen rekenen.

Dat de verkeersonveiligheid maatschappelijk volledig is geaccepteerd en als "normaal" wordt ervaren blijkt ook uit het volstrekt ontbreken van empathie in de samenleving voor verkeersslachtoffers. Dit geldt zowel voor de "gewone man" als voor hoogwaardigheidsbekleders. Een wrang voorbeeld is de wijze waarop gereageerd is op de vreselijke ramp met vlucht MH17: in datzelfde jaar zijn er in Nederland meer mensen bij verkeersongevallen om het leven gekomen. Bij de Herdenking van de slachtoffers van de MH17 ramp waren veel hoogwaardigheidsbekleders aanwezig, bij de Herdenking van de verkeersslachtoffers, 6 dagen later, ontbraken deze geheel en werd er ook in de media geen noemenswaardige aandacht aan deze Herdenking geschonken. Alsof het voor de nabestaanden van de 570 verkeersslachtoffers veel minder erg is als je geliefde bij een verkeersongeval om het leven komt dan bij een luchtramp. Maar de lijst kan eenvoudig worden uitgebreid met bijv. de "Bijlmerramp", "Enschede", "Volendam", "West-Friese flora" en ga zo maar door.

De samenleving ziet slachtoffers in het geheel niet "staan" en laat ze derhalve in de kou staan.

De -weinig ambitieuze-doelstellingen voor het aantal verkeersslachtoffers in 2020 zal -zeker wat betreft het aantal zwaargewonden- niet gehaald worden als we op deze wijze (wellicht wat "meer van hetzelfde") door blijven gaan. Alleen het verplicht invoeren van moderne -maar wel beschikbare- technologie kan dit mogelijk maken en dan kunnen waarschijnlijk de doelstellingen ruim worden gehaald.

Vinden wij het "recht" om de verkeersregels aan je laars te lappen zwaarder wegen dan het recht op leven?

Waarom heeft recidive geen invloed op de hoogte van bekeuringen voor verkeersovertredingen?

Maar ook de wijze waarop de samenleving verkeersslachtoffers bejegt illustreert op wrange wijze het volstrekt ontbreken van empathie. We hebben in de bovenstaande paragrafen gepoogd dit duidelijk voor het voetlicht te brengen en geïllustreerd waarom verkeersslachtoffers in veel (on)gevallen "dubbel slachtoffer" worden. Verkeersslachtoffers ervaren dit als een "trap na" van de samenleving en dat wordt ze ook regelmatig ingewreven: zo kregen nabestaanden van de legionella uitbraak bij de West-Friese flora gratis psychische bijstand aangeboden. Op zich niets mis mee, maar kan iemand ons uitleggen waarom nabestaanden van verkeersslachtoffers daar niet voor in aanmerking komen? Hebben zij niet plotseling en onverwacht een groot verlies moeten verwerken? Zou het voor een nabestaande dan zoveel uitmaken of de doodsoorzaak een bacterie is of een alcomobilist? Wie het weet mag het zeggen.

Naar onze mening zijn de gevolgen van de verkeersonveiligheid volstrekt onacceptabel, zowel wat betreft het menselijk leed als de financiële verliezen. De door de overheid gestelde doelen (minder dan 500 doden per jaar en ca. 10 000 ziekenhuisgewonden per jaar in 2020) vinden wij -diplomatiek uitgedrukt- weinig ambitieus. Daarenboven ziet het er naar uit dat de doelstelling betreffende het aantal ziekenhuisgewonden niet eens gehaald gaat worden. Wij denken dat dit wordt veroorzaakt omdat de voorgestelde maatregelen "meer van hetzelfde" zijn. Daarentegen zijn wij van mening dat door het toepassen van beschikbare technologie, het stellen van sancties op recidive bij verkeersovertredingen en het opleggen van straffen die meer in verhouding staan tot het begane misdrijf, deze doelen niet alleen gemakkelijk gehaald kunnen worden, maar zelfs zonder moeite voorbijgestreefd kunnen worden. Het is geen kwestie van kunnen, het is een kwestie van willen. Een door de wol geveerde expert op het gebied van verkeersonveiligheid heeft na afloop van een Herdenking Verkeersslachtoffers gesteld dat "als we alcohol en te hoge snelheden uit zouden bannen we al 2/3 van de verkeersdoden zouden hebben voorkomen". De technologie om alcohol en te hoge snelheden uit te bannen is beschikbaar, waar wachten we op? Hoeveel duizenden doden en tienduizenden ziekenhuisgewonden moeten er nog onnodig (!) vallen voordat we als samenleving het fatsoen opbrengen om hier paal en perk aan te stellen? Vinden wij het "recht" om de verkeersregels te overtreden zwaarder wegen dan het recht op leven? Vinden we dat het mogelijk moet zijn om bewust leven en welzijn van medeburgers op het spel te zetten door gevaarlijk weggedrag of gebrek aan zelfbeheersing? We laten nu veel mogelijkheden om de verkeersonveiligheid te verminderen onbenut, waardoor iedere dag weer twee Nederlanders nooit meer thuis zullen komen, 55 mensen in het ziekenhuis belanden, waarvan elf de gevolgen nooit meer volledig te boven zullen komen. We moeten ons, als samenleving, de ogen uit het hoofd schamen dat we dit maar laten doorgaan terwijl het veel beter kan.

Helaas hebben wij geconstateerd dat het strafrecht in Nederland weinig preventief werkt. Allereerst is er geen sanctie op recidive, zolang hij maar alle boetes betaalt (en soms dat nog niet eens!) mag de bestuurder ongehinderd doorgaan met het onveilig maken van de Nederlandse wegen. Een volstrekt onwenselijke en onacceptabele situatie die middels bijvoorbeeld een "boetevermenigvuldigingsfactor" aangepakt zou

kunnen worden. Maar nog veel ernstiger is de kleine kans om vervolgd te worden na het veroorzaken van een zwaar ongeval: in –geschat- hooguit 10% van de (on)gevallen stelt Justitie vervolging in en als het dan al tot een veroordeling komt zijn de “straffen” een schoffering van het slachtoffer. Wij pleiten er derhalve voor dat veel meer “ongevallen” als misdrijven worden aangemerkt omdat de gevolgen voor de slachtoffers veelal levenslang zijn en door het respecteren van de verkeersregels eenvoudig voorkomen hadden kunnen worden.

Mobellen, alle activiteiten met “smartphones”, internet e.d. zouden niet alleen voor de bestuurder verboden dienen te worden, maar op dezelfde bestraft dienen als het onder invloed besturen van een motorvoertuig.

De ontwikkelingen op het gebied van mobiele applicaties zoals voor “smartphones”, baren ons ernstige zorgen. Van mobellen is inmiddels genoegzaam bekend dat dit de rijvaardigheid op vergelijkbare beïnvloedt als alcohol en alleen “handsfree” mobellen is in Nederland toegestaan, maar ook hiervan is recentelijk vastgesteld dat dit de ongevalskans verhoogt. Wij zijn van mening dat het besturen van een motorvoertuig een “full time job” is en dat alle activiteiten die de aandacht van de bestuurder kan afleiden niet toegestaan zouden mogen zijn. Het is niet voor niets dat een groot bedrijf (naam bij de VVS bekend) haar werknemers zelfs niet toestaat om handsfree te bellen als zij een motorvoertuig besturen tijdens een dienstreis. De niet-aflatende stroom aan applicaties die op smartphones draaien en dus overal, ook achter het stuur, aandacht vragen, zal bijdragen aan de verhoging van de verkeersonveiligheid. Wij pleiten er voor dat al dit soort activiteiten bij ongevallen op dezelfde wijze wordt bestraft als beschonken een motorvoertuig besturen.

Op de wegen vallen -wereldwijd- dagelijks zo'n 3200 doden. In de EU zijn dat er zo'n 110 per dag. Ieder jaar wordt in de EU een kleine stad weggevaagd en we schijnen dat “normaal” te vinden.....

Vaak wordt aangevoerd dat Nederland tot de meest verkeersveilige landen behoort en dat we ons eigenlijk wel op de borst zouden mogen kloppen. Wij vinden dat je hoogstens kunt spreken van behorend tot de minst verkeersonveilige landen. Want de verkeersonveiligheid kan nog veel verder omlaag. Wereldwijd vallen er *dagelijks* zo'n 3300 doden in het verkeer met -naar schatting- 100 000 ziekenhuisgewonden. Voor jonge mensen in de “ontwikkelde” landen is het wegverkeer doodsoorzaak nr. 1 en niet voor niets heeft de World Health Organisation (WHO) opgeroepen om de verkeersonveiligheid sterk te verminderen. Ter vergelijk: als het luchtverkeer net zo onveilig zou zijn als het wegverkeer zou er maar weinig gevlogen worden. De belangrijkste reden waarom het vliegverkeer zoveel veiliger is dan het wegverkeer is de aandacht die de branche geeft aan veiligheid: ieder ongeval wordt in detail onderzocht om de onderliggende oorzaken te vinden zodat er maatregelen genomen kunnen worden om herhaling te voorkomen. Zo niet bij het wegverkeer: zelden wordt onderzoek gedaan naar de dieperliggende oorzaken van een ongeval zodat er ook geen maatregelen genomen kunnen (hoeven?) worden om herhaling te voorkomen. Ook hier is nog een wereld te winnen.

Maak de systemen rond stoplichten, sorry, verkeerslichten, eens wat intelligenter. Zou een hoop ergenis, brandstof en (niet zo) fijnstof schelen. Hetzelfde geldt voor “groene golven”.

De verkeersonveiligheid kan ook worden verminderd zonder ingrijpende maatregelen die tijd kosten om in te voeren. Zo kan bij stoplichten worden gestreefd naar “groenoptimalisatie”. Hiermee bedoelen we het volgende: bij veel “intelligente” stoplichten gaat een rijrichting pas op groen als er een (motor)voertuig is gedetecteerd. Met als gevolg dat je moet afremmen en stoppen alvorens jouw rijrichting op groen gaat, ook al komt er vanaf de andere richtingen geen verkeer. Dit wekt niet alleen irritatie op, het kost ook

Er is twijfel of de huidige regeling van matrixborden boven de snelwegen wel optimaal is voor het voorkomen van files en kettingbotsingen.

–onnodig- tijd en brandstof en levert extra fijnstof vervuiling op. Er is naar onze mening geen enkele reden om de regeling precies vanaf de andere kant te benaderen: als een rijrichting groen licht krijgt, geef dan alle andere richtingen die hiermee niet conflicteren ook groen licht, onafhankelijk van de vraag of er verkeer is gedetecteerd of niet. Ook zouden veel vaker stoplichten in een “groene golf” moeten worden georganiseerd, want dat vermindert de irritatie bij bestuurders en het –naar onze mening- onnodige brandstofverbruik, vervuiling en tijdverlies. Het voorzien van dit soort “groene golven” van een snelheidsindicatie stimuleert het met de voorgeschreven snelheid blijven rijden met alle daarbij behorende voordelen.

De snelwegen in Nederland worden dagelijks geplaagd door files. Een veel voorkomende variant zijn de zogenaamde “spookfiles”, die beter als “paniekfiles” kunnen worden aangemerkt, want een belangrijke oorzaak is het remmen. Door het gebruik van automatische versnellingsbakken remmen auto's niet meer op de motor en vaak wordt er te weinig afstand gehouden waardoor voor het minste of geringste de remmen gebruikt moeten worden. En omdat remlichten binair zijn (ze branden of ze branden niet) weet achteropkomend verkeer niet of er licht of sterk geremd wordt. Voor de zekerheid wordt er dan vaak door het achteropkomende verkeer krachtiger geremd dan nodig is en ontstaat een file. Dit kan verder versterkt worden door de matrixborden boven de weg. Zodra een zekere congestie wordt geconstateerd gaan deze branden met een snelheid (70 of 50 km/h, andere waarden kent het systeem voor waarschuwingen niet) met als gevolg dat er al bij voorbaat wordt geremd. Hoewel er meer onderzoek naar zou moeten worden gedaan (zoals meer verschillende snelheden op de matrixborden gebruiken, terughoudender gebruik) lijkt het gebruik van de matrixborden een negatief effect te hebben op het ontstaan van files. Wij hebben het sterke vermoeden dat de zeer beperkte mogelijkheden tot snelheidsindicatie (niet, 70 en 50 km/h) de onduidelijkheid over de actuele snelheid onnodig vergroot en daarmee de kans op files. Tenslotte heeft een gaspedaal ook meer dan drie standen....

Als je geen verstand hebt hoe je ook niet bang te zijn voor hersenbeschadiging.

Oók de Nederlandse Vereniging Traumatologie (NVT) pleitte zéér recent nog voor het verplicht stellen van het dragen van een fietshelm.

Mistachterlichten moeten door de bestuurder bewust uitgezet worden en dat wordt nogal eens vergeten met als gevolg dat weken na het oplossen van de laatste mistbank er nog auto's met brandende mistlampen rondrijden. Het gebruik van een zogenaamd “houd-relais” lost het probleem eenvoudig op: de eerste de beste keer dat het contact wordt afgezet wordt de stroom naar de mistlamp onderbroken, het relais valt af en bij het opnieuw contact maken gaat de mistlamp *niet* meer aan. Een trucje dat al in de 19<sup>e</sup> eeuw bekend was en in de 21<sup>e</sup> eeuw een hoop onnodige ergernis zou voorkomen, maar dat helaas nog steeds geen ingang heeft gevonden.

Het verplicht stellen van fietshelmen zou het aantal slachtoffers met blijvend hersenletsel aanzienlijk verminderen. In veel andere, waaronder de ons omringende, landen is dit al verplicht, waarom in Nederland niet? In het Verenigd Koninkrijk bleek een afname van hersenletsel met 90% (!) na de verplichte invoering van de fietshelm.

De laatste jaren zijn er een groot aantal nieuwe vervoermiddelen bijgekomen zoals de

Hoe worden nieuwe vervoersmiddelen als e-bikes en Segways beschouwd? Als zwakke verkeersdeelnemers? Wordt het niet eens tijd het hele begrip "zwakke verkeersdeelnemer" opnieuw te definiëren?

Handhavingscapaciteit verschuiven naar Provinciale wegen en de bebouwde kom?

"Segway", de e-bikes, de snorscooters en elektrische scooters. Naast onduidelijkheden over de categorie waar deze voertuigen in thuis horen (is een e-bike die 45 km/h kan halen een fiets met dezelfde rechtsbescherming als "zwakke" verkeersdeelnemer of geldt dit als bromfiets, inclusief helmplicht?) en hun plaats op de weg, ontstaan steeds meer belangenconflicten tussen de verschillende vervoersmodi. De problemen tussen "gewone" fietsers en snorscooters op de fietspaden in de grote steden heeft zelfs tot het voorstel geleid om snorscooters naar de hoofdrijbaan te verbannen omdat de meeste toch al opgevoerd zijn. Iets dat iedereen, die een beetje verstand van verkeer heeft, al vanaf dag 1 voorzien had.

Wij begrijpen dat de handhavingscapaciteit van Politie en Justitie beperkt is en deze zou derhalve optimaal ingezet dienen te worden ter vermindering van de verkeersonveiligheid. Wij hebben echter de indruk dat dit een stuk beter kan. Zo vermoeden wij dat de handhaving op de 80 km/h wegen (de Provinciale wegen) meer effect zou sorteren dan nu het geval is. De Provinciale wegen zijn relatief onveilig (oordeelend op het aantal slachtoffers en de ernst van de ongevallen), mede omdat deze relatief smal zijn, tegenliggers gebruikelijk zijn en vaak op korte afstand van de rijbaan omzoomd zijn met bomen. Het relatief grote aantal eenzijdige ongevallen met ernstige afloop duidt op te hard rijden. Een strengere handhaving kan helpen hierin verbetering brengen.

In bewoonde gebieden ("bebouwde kom") komen relatief veel ongevallen voor. Ook hier zou een betere handhaving behulpzaam kunnen zijn om het aantal slachtoffers terug te dringen. Maar tevens zouden overtredingen strenger bestraft dienen te worden. We hebben al eerder opgemerkt dat voor het intrekken van de rijbevoegdheid de bestuurder minstens 50 km/h te hard gereden moet hebben. Dat deze norm onafhankelijk is van de plaats vinden wij volstrekt onbegrijpelijk omdat de gevaarzetting sterk verschilt van de wegsituatie. Een 30 km/h weg door een woonwijk is niet te vergelijken met een snelweg. Wij pleiten er voor om de norm afhankelijk te maken van de lokaal geldende maximum snelheid, bijvoorbeeld 1,5 maal de toegestane snelheid is de norm. Als deze wordt overschreden is de bestuurder zijn rijbevoegdheid kwijt. Dit zou de relatie tussen de overtreding en de verkeersveiligheid aanzienlijk inzichtelijker maken.





De wetgeving dient geheel te worden herzien met een centrale plaats voor het slachtoffer.

## Aanbevelingen

### Vereniging Verkeersslachtoffers

Ons Zwartboek heeft hopelijk duidelijk gemaakt dat het met de afwikkeling van verkeersongevallen en verkeersmisdrijven voor slachtoffers in Nederland beroerd gesteld is. Daar kan nog bij worden opgemerkt, dat dit ook sterke negatieve gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid. Het zal de lezer niet verbazen dat wij van mening zijn dat er drastische maatregelen nodig zijn om de situatie te verbeteren.

Naar onze mening kan de situatie alleen structureel verbeteren door een gehele herziening van de wetgeving rond het afwikkelen van verkeersongevallen en verkeersmisdrijven. Het "leentjebuurtje" spelen bij het strafrecht en het civielrecht is een slechte manier gebleken om de afwikkeling van deze ongevallen en misdrijven te regelen. Dat is duidelijk gebleken uit wat in dit Zwartboek beschreven staat. Wij begrijpen dat het (her)schrijven van de wetgeving op dit gebied geruime tijd zal vergen, maar wij achten het onontkoombaar dat dit gebeurt, waarbij het centrale thema zal dienen te zijn, het centraal stellen van het slachtoffer. Maar in de overbruggingsperiode kan er al wel het een en ander worden verbeterd en de volgende aanbevelingen dienen dan ook meer om als overbrugging te fungeren dan dat zij een "definitief" antwoord zijn op de huidige problemen.

1. Het proces verbaal dient niet alleen geschreven te worden voor de strafrechtelijke vervolging van de veroorzaker, maar dient veel meer ook de civielrechtelijke kant van de zaak in ogenschouw te nemen. Omdat er slechts in een kleine fractie van de ongevallen strafrechtelijke vervolging wordt ingesteld (en dat lang niet altijd tot een veroordeling leidt!) is het voor het slachtoffer van groot belang een succesvolle civiele procedure te kunnen starten. Alle informatie kan dan van groot belang zijn.
2. De strafrechtelijke vervolging moet veel effectiever worden. Nu gaat er geen enkele preventieve werking uit van het strafrecht omdat de kans vervolgd, laat staan veroordeeld, te worden, minimaal is. Door het toepassen van beschikbare(!) technologie (zoals al in vrijwel alle auto's aanwezige Event Data Recorders) kan in veel meer gevallen vervolgd worden. De fixatie van Justitie op getuigen is niet alleen erg onbetrouwbaar, maar ook volstrekt achterhaald. Een grote verbetering zou zijn als de verjaaringstermijnen voor het veroorzaken van verkeersongevallen en het begaan van verkeersmisdrijven gelijk worden getrokken met die voor vergelijkbare misdrijven met dergelijke gevolgen. Dat bijvoorbeeld het toebrengen van zwaar lichamelijk letsel effectief na vijftien maanden(!) verjaart maakt het erg lastig om nog een "Artikel 12" procedure aan te spannen tegen een sepotbesluit.
3. Justitie dient veel meer "ongevallen" als misdrijven aan te merken. Het op grove wijze overtreden van bijvoorbeeld de lokaal geldende maximum snelheid kan als voorbeeld worden aangevoerd van een misdrijf, gezien de sterke toename van de

ongevalskans en de ernst van de gevolgen met de snelheid. De straffen dienen dan ook vergelijkbaar te zijn met die voor andere levensdelicten. Als er gesproken wordt over een "zware" straf als een celstraf van 15 maanden wordt opgelegd voor het doden van drie mensen staan wij even sprakeloos.

4. Justitie zou in veel meer ongevallen en misdrijven tot vervolging over moeten gaan. Een "score" van 10% is ronduit beschamend, een schoffering en een minachting van de slachtoffers, die het verder zelf maar uit mogen zoeken. Justitie verzaakt hiermee ernstig haar primaire taak in onze samenleving. Justitie is namelijk in het leven geroepen om op gestructureerde wijze misdaden in de samenleving te vervolgen zodat individuele wraakacties niet langer nodig zouden zijn. Wat betreft verkeersongevallen en verkeersmisdrijven kan gevoeglijk worden geconstateerd, dat Justitie deze taak schromelijk verontachtzaamt en Justitie schijnt zich niet te realiseren dat het niet veroordelen van de veroorzaker automatisch het wél veroordelen van het slachtoffer betekent. Dit is temeer onbegrijpelijk daar de financiële gevolgen van de verkeersonveiligheid die van de georganiseerde misdaad ruimschoots overtreffen.
5. Mobellen, SMS-en, What's-Appen en dergelijke door de bestuurder van een motorvoertuig dienen gelijkgesteld te worden aan een te hoog alcoholpromillage in het bloed, bij het vaststellen van de straf en de aansprakelijkheid bij het veroorzaken van een ongeval, in feite derhalve een verkeersmisdrijf.
6. Het uitgangspunt dat in de civiele procedure gelijkwaardige partijen staan is een gotspé, zeker als het slachtoffer zwaargewond is geraakt bij het ongeval. Daarenboven kan veroorzaker hoogstens (een stuk van) zijn no-claim korting kwijt-raken, het slachtoffer kan volledig worden geruïneerd.
  - i) Het afwikkelen van de gevolgen van een verkeersongeval dient aanzienlijk "slachtoffervriendelijker" te worden dan nu het geval is; het slachtoffer dient veel meer centraal te worden geplaatst.
  - ii) Het slachtoffer moet machtsmiddelen jegens de verzekering van de veroorzaker krijgen
  - iii) Procedures dienen effectieve tijdslimieten te krijgen
  - iv) Het moet niet meer mogelijk zijn dat de veroorzaker steeds maar nieuwe "lezingen" van het ongeval naar voren brengt: de eerste verklaring dient definitief te zijn, want als je eerlijk vertelt wat er gebeurd is hoef je geen nieuwe "lezing" naar voren te brengen.
7. Er dient een maximale termijn te komen waarbinnen de gevolgen afgewikkeld dienen te zijn. Wij denken daarbij aan twee jaar. De huidige praktijk dat het vijf tot vijftien jaar kan duren alvorens er een definitieve uitspraak over de aansprakelijkheid is (maar dan is de afwikkeling nog niet klaar), is voor ons volstrekt onacceptabel en getuigt van minachting voor het slachtoffer. Zorgvuldigheid dient twee kanten uit te werken. En niet alleen de veroorzaker hoeft altijd het voordeel van de twijfel te

krijgen en het slachtoffer het nadeel ervan. Dit zou ook paal-en-perk stellen aan het "eindeloze" tijdrekken door verzekeringsmaatschappijen.

8. Slachtoffers moeten wettelijke mogelijkheden krijgen om onwillige verzekeringsmaatschappijen te kunnen dwingen. Nu hebben slachtoffers geen enkel machtsmiddel jegens verzekeringsmaatschappijen, integendeel, zij zijn volstrekt afhankelijk van hun bereidheid om schadevergoeding te betalen.
9. Het begrip "finale kwijting" dient te verdwijnen. Er kunnen altijd "langere termijn" gevolgen van een ongeval zijn. Nu kunnen verzekeringsmaatschappijen deze gemakkelijk afwentelen op het slachtoffer en o.a. zijn (ziekte)kostenverzekering. Dit druist geheel in tegen het principe "de vervuiler betaalt".
10. De situatie dat een slachtoffer dat permanent arbeidsongeschikt raakt qua inkomen wordt "bevroren" op het niveau dat hij had op de dag van het ongeval past niet meer bij de huidige situatie. Hier zou veel vaker sprake moeten zijn van "maatwerk" waarbij gekeken wordt wat de lange termijn (inkomens)ontwikkeling van het slachtoffer geweest zou zijn. Wij hebben hiertoe de voorbeelden van de student en de zzp'er naar voren gebracht.
11. Het gebruik van verzekeringsmaatschappijen om de kosten van inkomensschade door verkeersongevallen af te wentelen op de collectieve verzekeringen (zoals bij arbeidsongeschiktheid) dient te worden verboden en geblokkeerd.
12. Verzekeringen zouden veel vaker gebruik moeten maken van het regresrecht. Als een verkeersmisdadiger een grote schade aanricht, zouden wij het een goede zaak vinden als hij naar vermogen bijdraagt aan het dekken van de kosten. De absurde situatie is nu dat een slachtoffer geruïneerd kan worden door wat hem is aangedaan terwijl de veroorzaker hoogstens wat no-claim korting kwijt is. Hij kan de verzekering als een soort "schaamlap" gebruiken, het slachtoffer staat met lege handen.
13. De handhaving van de verkeersregels is weinig effectief gezien de massale overtreding van bijvoorbeeld de maximum snelheden. Omdat recidive niet wordt bestraft, wordt ook de preventieve werking sterk beperkt. Het is toch volstrekt onbegrijpelijk dat een bestuurder meer dan 10 bekeuringen per jaar "scoort" en toch vrolijk door mag gaan met het onveilig maken van de Nederlandse wegen. En omdat de tiende bekeuring volgens dezelfde normen wordt vastgesteld als de eerste, maakt het niets uit of dit de eerste of de tiende bekeuring is. Wij pleiten derhalve voor een "boetevermenigvuldigingsfactor" die een volgende boete steeds hoger maakt. De factor waarmee de vermenigvuldigingsfactor zelf wordt verhoogd kan afhangen van de gevaarstelling van de overtreding. Op deze wijze wordt recidive steeds strenger bestraft en zal het derhalve zelfs notoire overtreders te gortig worden, waardoor zij hun gedrag gaan aanpassen. Het bezwaar dat dit niet mogelijk zou zijn door de "wet Mulder" kan eenvoudig worden weerlegd: dan moet de eigenaar van het motorvoer-

- tuig maar zorgvuldiger zijn in het selecteren van de bestuurders van zijn voertuig.
14. De verkeersveiligheid zou erg gebaat zijn bij het verplicht invoeren van moderne (maar wel beschikbare!) technologie zoals Event Data Recorders (EDR), Intelligente Snelheids Adapters (ISA) en Rijbewijsloten. Event Data Recorders zitten al in vrijwel alle auto's, maar de gegevens worden nog slechts zeer sporadisch gebruikt. De preventieve werking van het routinematige gebruik van deze gegevens om verkeersmisdadigers te vervolgen moet niet worden onderschat. Rijbewijsloten zouden het rijden zonder rijbewijs aanzienlijk bemoeilijken en een extra reden om dit in te voeren is dat degenen, waarvan het rijbewijs is ingevorderd, zich gewoonlijk weinig aan wetten en regels gelegen laten liggen en dus zeer waarschijnlijk ook een rijverbod zullen negeren. Hoewel wij er grote voorstander van zijn om de ISA standaard in alle motorvoertuigen in te voeren zou kunnen worden begonnen met de notoire snelheidsovertreders (maar dan wel voor de rest van hun leven). Middels het rijbewijslot is het handhaven simpel. Het alcoholslot kan anders benaderd worden: een ieder heeft vrijstelling van het alcoholslot totdat iemand veroordeeld wordt voor het meerdere malen met een te hoog promillage achter het stuur aangetroffen te zijn. Dan wordt de vrijstelling ingetrokken. Dan is de Raad van State ook tevreden, want dan is het opleggen van een alcoholslot geen sanctie meer.
  15. Het begrip "kwetsbare verkeersdeelnemer" moet worden aangepast. Met de komst van elektrische fietsen (e-bikes) vervaagt de scheiding tussen fietsers / snorfietsers / bromfietsers, maar de vraag kan in zijn algemeenheid gesteld worden: wanneer is een partij "kwetsbaar"? Een motorrijder t.o.v. een SUV? Een Fiat 500 t.o.v. een 10 tons vrachtauto? Dat deze partijen nu als "gelijkwaardig" worden beschouwd en de een niet "kwetsbaarder" dan de ander mag op z'n minst als merkwaardig worden aangemerkt. Wij denken dat het beter is het begrip "kwetsbaar" te koppelen aan de gevolgen van een verkeersongeval dan aan een bepaalde categorie.
  16. Het verdient sterke aanbeveling om van alle verkeersdeelnemers (inclusief voetgangers en fietsers) te eisen dat zij een Wettelijk Aansprakelijkheidsverzekering hebben. Nu hangt het verkrijgen van een schadevergoeding na een ongeval, veroorzaakt door een voetganger of fietser, af van de vraag of deze wel of niet verzekerd is. Wij vinden dat in strijd met het rechtgelijkheidsbeginsel.
  17. Kettingbotsingen ontstaan veelal door een combinatie van te weinig afstand houden en paniecreacties. Veel "spookfiles" zijn eerder "paniekfiles", die door de weinig genuanceerde matrixborden boven de snelwegen in de hand worden gewerkt. Het is ons onduidelijk waarom slechts "Uit", "70" en "50" aangegeven kunnen worden. Een breder scala aan waarden (tenslotte is 70 maar net iets meer dan de helft van de tegenwoordig geldende maximum snelheid) zou waarschijnlijk helpen om drastisch remmen te voorkomen en daarmee ook kettingbotsingen.
  18. Remlichten geven nu geen enkele indicatie over de mate van de vertraging van het

remmende voertuig. Een bestuurder die heel zachtjes, maar wel langdurig, afremt, is niet te onderscheiden van een bestuurder die zeer sterk afremt. Deze onduidelijkheid kan gemakkelijk aanleiding geven tot een "overreactie" van het achterop komende verkeer, met een file als gevolg.

19. Snelheidshandhaving zou veel vaker op provinciale wegen moeten worden uitgevoerd omdat hier veel eenzijdige ongevallen plaatsvinden met vaak ernstige afloop door de aanwezigheid van bomen, dicht bij de rijbaan. In combinatie met de "boetevermenigvuldigingsfactor" zou dat een grote bijdrage aan de vermindering van de verkeersonveiligheid betekenen.
20. Dat het invorderen van het rijbewijs pas bij een overschrijding van de maximumsnelheid van 50 km/h of meer (en staandehouding) geschiedt is –vanuit het oogpunt van gevaarzetting- volstrekt onbegrijpelijk. Het dunkt ons dat een bestuurder, die hierdoor met 78 km/h door een 30 km/h zone mag "rijden" een veel hogere gevaarzetting realiseert dan met eenzelfde snelheidsovertreding op een snelweg om 4 uur 's nachts.
21. Medische keuringen zouden tot maximaal twee beperkt dienen te worden en te worden uitgevoerd door artsen die geen enkele binding met verzekeringsmaatschappijen hebben om mogelijke belangenverstrengeling te vermijden. De medische geschiedenis van het slachtoffer zou slechts een ondergeschikte rol moeten spelen, waarbij de bewijslast niet bij het slachtoffer dient te liggen.
22. "Last-but-not-Least" zou de jaarlijkse Herdenking van de Verkeersslachtoffers veel meer aandacht dienen te krijgen van de samenleving en de overheid. Het vrijwel geheel ontbreken van aandacht voor verkeersslachtoffers en hun naasten door de gehele samenleving, de hoogwaardigheidsbekleders voorop, wordt door de primaire en secundaire slachtoffers als een "trap na" ervaren. Als de omvang van de continue slachting op de Nederlandse wegen wordt afgezet tegen andere rampen is dit volslagen gebrek van empathie door de samenleving volstrekt onbegrijpelijk, alsof het voor een nabestaande niet erg is als zijn naaste door een verkeersongeval om het leven is gekomen. Van deze schizofrene houding van de samenleving ten aanzien van verkeersslachtoffers kunnen vele voorbeelden worden genoemd zoals de "vuurwerkcramp", de legionella uitbraak bij de Westfriese flora en de cafébrand in Volendam. Wij zijn er ook van overtuigd dat duidelijke aandacht van de overheid aan de gevolgen van de verkeersonveiligheid bijdraagt aan een stuk bewustwording en derhalve de verkeersonveiligheid zal helpen verminderen.



## Deel III

### Ervaringen van verkeersslachtoffers

**Alle bijdragen zijn geanonimiseerd, naam en adres van de schrijver zijn bij de VVS bekend.**

Afgelopen vrijdagavond heb ik een (lang) telefoongesprek gehad met een mevrouw uit Schiedam. Zij vertelde mij een vreselijk verhaal: 6 jaar geleden heeft zij een auto-ongeluk meegemaakt, waarbij haar man om het leven is gekomen en haar zoon zwaargewond raakte. Het gebeurde in Frankrijk op weg naar huis in de buurt van Limoges. Zij belde mij, omdat zij zich kwaad maakte over de lage straffen en de onverschilligheid van de samenleving m.b.t. dit soort gebeurtenissen.

Intussen is deze mevrouw sinds 2 jaar weer gelukkig getrouwd en haar (destijds gewonde) zoon maakt het ook goed, ondanks de vele littekens die hij er aan over heeft gehouden. Zij zit in het onderwijs. Zij was overigens vol lof over de ANWB, die haar toen heel goed hebben begeleid in Frankrijk.

.....  
*Dag VVS,*

*Mijn vrouw heeft thuis haar been gebroken en revalideert 3 maanden tussen 80plussers. We hebben voor haar (nu) en voor mij in de toekomst (+ 5 jaar) een traplift aangevraagd en niet gekregen. Ik ben door mijn, tijdens de aanrijding flink beschadigde, rug gegaan en ervaar nu uitval en krachtverlies in het linkerbeen= afzetbeen/sprongbeen.*

*In 5 weken is het been al 2-5cm geslonken. Traplopen kan nu nog wel. Lopen ook. Elke stap doet pijn. De pijn matigt nu door deelherstel, tramadol en sterke finimal. Dit is onverwachte gevolgschade na 24 jaar...*

*De verzekering heeft het letsel voor een ton afgekocht, terwijl ik - over 40 jaar - €1,1 miljoen schade heb.*

*De directe oorzaak van het letsel nu is het als mantelzorgers moeten duwen van de rolstoel van mijn vrouw. Nu heeft zij een Scootmobiel en het is maar de vraag of de WMO die vergoedt. Ook voor vergoeding van een traplift en de benodigde gehandicaptenbeugels voor de badkamer komen. we volgens de WMO-medewerkster niet in aanmerking. Wat de Scootmobiel en de beugels betreft is dat in strijd met de gemeentelijke regelgeving. Scheelt toch gauw €1000. Voor de traplift gaan we €7700 uitgeven omdat een goedkopere traplift aan de brede zijde van de trap doodvallen veroorzaakt bij:*

- medebewoners en bezoekers en helpers zoals kamerhuurders, partners, artsen, schoonmaakhulpen.
- verpleegkundigen, kinderen, vrienden, loodgieters en installateurs, controlerende ambte-



naren en dieven.

Ook dieven kunnen je met succes juridisch aansprakelijk stellen. Want er is geen (verplichte) leuning over, omdat die dan weg moet voor de trapliftinstallatie.

Mensen zijn raar. En de WMO ook. Een dubbelblind-regelgeving: als je je niet voorbereidt op ouderdom en gebreken is dat verwijtbaar nalaten, als je je wel voorbereidt, zoals wij, vang je bot. Het acuut inzetten van een traplift volgt uit de ernstige beenbreuk na de val van mijn vrouw. Omdat men verwacht dat de gevolgen niet tot levenslang traploos leven leidt, wordt ook haar de voorziening geweigerd. Naar de totale gezinsproblematiek weigeren de WMO-verantwoordelijken te kijken.

Met vriendelijke groet

Geachte lezer,

Met veel herkenning en instemming heb ik in een artikel in Trouw (zaterdag 9 mei 2015) kennis genomen van het alleszins gerechtvaardigde streven van de vereniging naar 'passende straffen voor degenen die door verkeersmisdrijven bij slachtoffers ernstig leed toebrengen'.

Ik kan uit ervaring spreken en dat is uitgedrukt met het kopje '50 uur tuin aanharken voor ernstig verkeersmisdrijf'. Dit was wat de rechter een passende straf vond voor degene die mij als verkeersslachtoffer ernstig letsel heeft toebracht.

Kort zal ik weergeven wat de ernstige gevolgen waren van het feit, dat een fietser in november 2009 op een mountainbike in het donker het fietslicht bewust heeft uitgedaan, waardoor ik als hardloper, die goed verlicht was, hem niet zag en door hem aangereden werd.

Ik stuitte, naar ik veel later hoorde, op mijn hoofd en dat leverde zeer ernstig hersenletsel op. Drie weken was ik in coma en zweefde op het randje van de dood. Later verbleef ik bijna een jaar in revalidatie-kliniek de Hoogstraat in Utrecht. Ik kan niet meer werken, ik kan nog slechts één oog gebruiken, ik loop met een rollator, ik spreek moeilijk, ik ruik niets.

Echter, ik zit niet bij de pakken neer. Ik studeer momenteel aan de Theologische Universiteit in Kampen aan een masterprogramma en hoop daarmee anderen en mijzelf te kunnen helpen.

Uw streven heeft van harte mijn instemming. Ik ben bereid om -indien u daaraan behoefte heeft- het streven van de vereniging te ondersteunen. De wijze, of en zo ja op welke wijze die ondersteuning mogelijk is, zal in nadere contacten met de vereniging aan u en mij duidelijk moeten worden.

Hoogachtend

Geachte lezer

Naar aanleiding van uw oproep om flitsberichten als onethisch te beoordelen, moet ik u mededelen dat ik al jaren probeer deze walgelijke praktijk te stoppen. Zelfs van het ministerie is het antwoord laconiek. Ik hoop ten zeerste dat het u wel lukt.

Met vriendelijke groet

Wij lazen in de telegraaf een artikel over het doorgeven van flitsers door radio stations en dat het misdadig is volgens jullie, nou volgens ons hebben jullie wat lang in de zon gezeten of gelegen. weet je wat jullie moeten zeggen. die rechters die zo'n weg piraat die bijvoorbeeld een dodelijk ongeval veroorzaakt of iemand zwaar gewond raakt daardoor een taakstrafje geeft (dat is misdadig)

Onderwerp: Aanrijding en gevolg.

Geachte,

Zojuist heb ik mij als lid aangemeld. De aanleiding daartoe betreft het feit dat er wederom een veroorzaker van een ongeval met dodelijke afloop een veel te lage straf gekregen heeft, bellen tijdens het rijden.

Ondergetekende is zelf slachtoffer van een aanrijding die in maart 2000 heeft plaatsgevonden. Wegens een hersenkneuzing weet ik niet hoe het ongeval heeft plaatsgevonden maar naar mijn idee heeft de vrouwelijke berijder de snelheid verhoogd tijdens een inhaalmanoeuvre. Ik kwam op de andere weghelft, kon niet terug naar rechts en botste op een tegenligger, een werkbusje. Gevolg: 2 personen in het busje kwetsuren aan de polsen. Ikzelf: door 6 personen uit een brandende auto gered, 8 botbreuken en hersenkneuzing, 6 maanden revalideren. Volgens een onderzoek van de Verkeersongevallendienst van de politie viel uit de wrakstukken niet op te maken dat het ingehaalde voertuig de snelheid had verhoogd, ik haar voertuig linksvoor met mijn auto raakte terwijl ik rechtsachter wel aanrijdschade had. De (jonge) vrouwelijke bestuurder was daarvoor zonder mij voorrang te verlenen rechtsaf de voorrangsweg opgereden waar ik mij op bevond. Ik moest remmen om een aanrijding te voorkomen. Daar zij minder snel reed dan plaatselijk was toegestaan, 65 km/h i.p.v. 80 km/h, trachtte ik haar in te halen. Gevolg: de genoemde aanrijding. Wanneer ik weer in het bezit ben van een rijbewijs, CBR heeft het mij ontnomen, ga ik alles op een dash-cam vastleggen. Ik rijd nu fiets met een fietshelm waarop ik een dash-cam gemonteerd heb. Nu heb ik altijd een getuige. Ik zeg de dag wanneer er een zogenaamd Black box in automobielen verplicht wordt gesteld. Alle handelingen zijn dan nadien te controleren.

Voor wat betreft het rijden met te veel alcohol of drugs in het lichaam is mijn mening:

*rijbewijs innemen en NOOIT meer een voertuig besturen waarvoor een rijbewijs nodig is. En rijden terwijl er een mobiele telefoon wordt vastgehouden: telefoon in beslag nemen.*

*Met vriendelijke groet*

---

### **VVD wil drankrijders harder aanpakken**

*Gepubliceerd: 20 april 2015 06:15 Laatste update: 20 april 2015 06:15*

*Dronken automobilisten moeten harder worden gestraft. Daarvoor pleit VVD-Kamerlid Barbara Visser maandag in De Telegraaf. Voor de VVD is het "onverteerbaar" dat beschonken automobilisten weggelaten met een taakstraf of dat automobilisten die een kind hebben doodgereden hun rijbewijs met een beroep op persoonlijke omstandigheden mogen houden. "Dronken wegpiraten maken keer op keer slachtoffers, maar de straffen zijn in de praktijk belachelijk laag. Het is niet uit te leggen dat je je zoon of dochter moet begraven en de dader bij wijze van spreken fluitend de rechtbank uit loopt."*

*Visser komt daarom met een actieplan. "Wij richten onze pijlen op hardleerse drankrijders. Zij maken keer op keer slachtoffers. De VVD wil de gewone weggebruiker beter beschermen en drankrijders veel meer op huid zitten. Van een persoonsgerichte aanpak tot harder straffen."*

---

### **Alcoholslot**

*In haar actieplan komt het alcoholslot terug. Het wordt automatisch opgelegd bij recidive en bij automobilisten die voor het eerst worden gepakt, maar een promillage hebben van meer dan 1,3 (ervaren bestuurders) of 1,0 promille bij beginnende bestuurders.*

*De VVD wil ook een onderzoek naar verdergaande maatregelen tegen automobilisten die vaker dan een keer zijn gepakt met te veel drank op. Visser denkt daarbij aan een dagelijkse meldplicht op het politiebureau, een enkelband of een plicht gedwongen af te kicken van de alcoholverslaving voor wie zijn rijbewijs terug wil. Auto's van notoire drank- en doorrijders moeten in beslag worden genomen.*

*Daarnaast moet de wet worden aangepast om hogere straffen te kunnen opleggen voor drankrijders. Taakstraffen moeten onmogelijk worden na dodelijk of zwaar lichamelijk letsel als gevolg van rijden onder invloed van drank of drugs.*

*Door: ANP, bron:nu.nl*

*Ik kan vannacht niet slapen en daardoor stuit ik op het volgende bericht over onrecht in onze „gedoog-maatschappij“. Wanneer je veel te hard rijdt op een weggedeelte waar dit (volgens de rechtbank) „absoluut niet verantwoord is“, dan kun je m.i. niet meer spreken van een „ongeluk“ maar van een zekerheid die onontkoombaar uitloopt op doodslag. Je weet als bestuurder van te voren dat het bij die snelheid mis zal gaan en dat je dus een grote kans hebt anderen dood te rijden. En zo is het ook gebeurt. Je vriend nog wel.*

*Dit soort doodslagen in het verkeer komen met de regelmaat van de klok voor. Ze worden vervolgens afgedaan met de eufemistische term „ongeval“ en vervolgens met een nietige taakstraf afgehandeld. En dat (in dit geval) bij een recidivist !!! Ik zou het heel erg waarderen als je het probleem bij de CHU 2e kamerfractie wilde aankaarten. „Ongeluk“ moet in de wet veranderd worden in „doodslag“.*

*Met hartelijke groet*

---

Instantie  
Rechtbank Midden-Nederland  
Datum uitspraak  
09-04-2015  
Datum publicatie  
09-04-2015  
Zaaknummer  
16/661408-14 (P)  
Rechtsgebieden  
Strafrecht  
Bijzondere kenmerken  
Eerste aanleg - meervoudig  
Inhoudsindicatie

Een man uit Breukelen is donderdag door de rechtbank Midden-Nederland veroordeeld tot een voorwaardelijke gevangenisstraf van drie maanden voor het veroorzaken van een dodelijk verkeersongeval in Zegveld in april 2014.

Ook werd aan de man een werkstraf van 200 uur en een rijontzegging van 2,5 jaar waarvan een jaar voorwaardelijk opgelegd. Bij het ongeval kwam een vriend van de man om het leven en raakte een andere vriend zwaar gewond.

De man veroorzaakte het dodelijk ongeval door veel te hard rijden. Hij was en is nog steeds een beginnend bestuurder. Dit heeft de man er niet van weerhouden veel te hard te rijden op een punt waar dit absoluut niet verantwoord was. Dat hij te hard reed was geen op zichzelf staand incident. Uit de stukken blijkt dat de man eerder fors is beboet voor een snelheidsovertreding. Dit was zelfs eerder op de dag van het fatale ongeval. De rechtbank legde een hogere straf op dan de door officier van justitie geëiste 160 uur

werkstraf en rijontzegging van 2,5 jaar waarvan een jaar voorwaardelijk. De rechtbank heeft hierbij gekeken naar straffen die in vergelijkbare zaken zijn opgelegd. In het voordeel van de man heeft de rechtbank wel meegewogen dat hij altijd eerlijk en open is geweest over zijn rol in het verkeersdrama. Hij heeft zijn verantwoordelijkheid getoond en genomen. De man heeft ook zelf een goede vriend verloren en moet verder leven met de wetenschap dat hij hier schuld aan heeft. Tijdens de zitting heeft hij blijk gegeven van een diep doorleefde spijt. Ook heeft hij al kort na het ongeval contact opgenomen met de ouders van het slachtoffer.

Vindplaatsen  
Rechtspraak.nl

### Uitspraak

RECHTBANK MIDDEN-NEDERLAND

Afdeling Strafrecht

Zittingslocatie Utrecht

Parketnummer: 16/661408-14 (P)

Vonnis van de meervoudige strafkamer van 9 april 2015

in de strafzaak tegen

[verdachte],

geboren te [geboorteplaats] (Canada) op [1995],

wonende [woonplaats], [adres].

### 1. Het onderzoek ter terechtzitting

Het onderzoek ter terechtzitting heeft plaatsgevonden op 26 maart 2015. De verdachte is in persoon verschenen en heeft zich ter terechtzitting laten bijstaan door een advocaat te Breukelen. De rechtbank heeft kennisgenomen van de vordering van de officier van justitie en van wat verdachte en de raadvrouw naar voren hebben gebracht.

### 2. Tenlastelegging

De tenlastelegging is als bijlage aan dit vonnis gehecht.

De verdenking komt er primair, kort en feitelijk weergegeven, op neer dat verdachte op 5 april 2014 te Zegveld, gemeente Woerden als bestuurder van een personenauto zich zodanig heeft gedragen dat een aan zijn schuld te wijten verkeersongeval heeft plaatsgevonden, waarbij [slachtoffer 1] werd gedood en [slachtoffer 2] zwaar lichamelijk letsel heeft opgelopen; Subsidiar is dit ten laste gelegd als het veroorzaken van gevaar op de weg en waardoor [slachtoffer 1] werd gedood en [slachtoffer 2] zwaar lichamelijk letsel heeft opgelopen.

### 3. Voorvragen

De dagvaarding is geldig, deze rechtbank is bevoegd tot kennisneming van het ten laste gelegde feit en de officier van justitie is ontvankelijk. Er zijn geen redenen voor schorsing van de vervolging.

## 4. Waardering van het bewijs

4.1

### Het standpunt van het Openbaar Ministerie

De officier van justitie heeft geconcludeerd tot een bewezenverklaring van het primair ten laste gelegde feit. Volgens de officier van justitie is sprake geweest van zeer onvoorzichtig rijgedrag.

4.2

### Het standpunt van de verdediging

De verdediging heeft aangevoerd dat, gelet op recente jurisprudentie van de Hoge Raad der Nederlanden, in dit geval geen sprake is geweest van roekeloosheid in de zin van artikel 6 van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW). Wat betreft de ten laste gelegde handelingen acht de verdediging slechts het te hard rijden, kort voorafgaand aan en op het moment van het ongeval, in causaal verband staan tot het ongeval. Deze enkele verkeersovertreding is echter onvoldoende om aan te kunnen nemen dat sprake is geweest van roekeloosheid. Ook is door de verdediging aangevoerd dat niet gesproken kan worden van aanmerkelijke onvoorzichtigheid. Verdachte heeft immers met volle aandacht gereden en heeft zich niet laten afleiden. Het enkele te hard rijden is naar de mening van de verdediging onvoldoende om te komen tot de kwalificatie van aanmerkelijk onvoorzichtig rijden. Verdachte dient van het primair ten laste gelegde, de overtreding van artikel 6 WVW, te worden vrijgesproken, aldus de verdediging. Ten aanzien van het subsidiair ten laste gelegde feit, het veroorzaken van gevaar op de weg, heeft de verdediging zich gerefereerd aan het oordeel van de rechtbank.

4.3

### Het oordeel van de rechtbank

De rechtbank gaat op grond van de wettige bewijsmiddelen van de volgende feiten en omstandigheden uit. [Uitspraak](#)

Op 5 april 2014 reed verdachte als bestuurder van zijn personenauto over de Milandweg te Zegveld, gemeente Woerden. Verdachte heeft verklaard dat hij op die weg harder heeft gereden dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid van 80 kilometer per uur.

Bij verdachte in de auto zaten drie passagiers, te weten [A] (verder te noemen [A]), gezeten op de bijrijdersstoel, [slachtoffer 1] (verder te noemen [slachtoffer 1]), gezeten links achterin en [slachtoffer 2] (verder te noemen [slachtoffer 2]), gezeten rechts achterin het voertuig.

In een flauwe bocht op die weg is een brug gelegen waarvan het brugdek ongeveer 0,85 meter hoger ligt dan de rijbaan van de Milandweg.

Toen verdachte over de brug reed, is hij de macht over het stuur kwijtgeraakt en met zijn voertuig via de rechterberm twee maal tegen de slootkant van de aan linkerkant van de Milandweg gelegen sloot gebotst en uiteindelijk in die sloot tot stilstand gekomen.

Na het ongeval merkten [A] en verdachte dat [slachtoffer 2] en [slachtoffer 1] niet meer achterin de auto zitten. [slachtoffer 2] werd aangetroffen, liggend op het fietspad dat rechts naast de Milandweg is gelegen en [slachtoffer 1] werd aangetroffen in de sloot achter het voertuig van verdachte.

[slachtoffer 1] is als gevolg van het ongeval overleden en [slachtoffer 2] heeft lichamelijk letsel opgelopen, te weten onder meer meerdere ribfracturen, een longkneuzing en een klaplong.

Verdachte heeft verklaard dat hij wist dat zijn passagiers geen autogordels droegen. Hij heeft ook niets daarover tegen zijn passagiers gezegd.

Voorts heeft verdachte verklaard dat hij wist dat er een brug lag op de Milandweg. Hij heeft daar vaker gereden. Verdachte wist ook dat hij niet te hard over die brug kon rijden.

Het ongeval heeft plaatsgevonden omstreeks 21.16 uur. Uit informatie van het KNMI bleek dat de zonsondergang op 5 april 2014 om 20.20 uur plaatsvond. Het ongeval vond derhalve plaats nadat de duisternis was ingetreden.

Door het Nederlands Forensisch Instituut is berekend dat er een kans van 99% is dat de snelheid van de auto van verdachte bij aanvang van de afgetekende sporen hoger was dan 115 kilometer per uur. Het driftspoor vangt aan bijna 30 meter voorbij de brug op de Milandweg, gezien vanuit de rijrichting van de personenauto.

#### *Overwegingen*

Uit de hiervoor genoemde bewijsmiddelen volgt dat verdachte als bestuurder van een personenauto met een snelheid van ten minste 115 kilometer per uur heeft gereden over de Milandweg te Zegveld. Het was op dat moment donker en de Milandweg was onverlicht. Alleen bij de brug was straatverlichting aanwezig. Bij de in die weg gelegen flauwe bocht naar rechts is verdachte met hoge snelheid de aldaar gelegen brug overgereden. Dit terwijl hij wist, zoals hij zelf heeft verklaard, dat hij niet met een te hoge snelheid over die brug kan rijden. Verdachte is vervolgens de macht over het stuur verloren. Hierdoor is het ongeval ontstaan waarbij [slachtoffer 1] is overleden en [slachtoffer 2] ernstig gewond is geraakt. Verdachte was ter plaatse bekend en hij wist dat zijn passagiers geen autogordel droegen. Ondanks deze omstandigheden is verdachte met hoge snelheid over de brug gereden, waarna hij de macht over stuur is verloren met het fatale ongeval als gevolg. Dit gedrag van verdachte, zoals hiervoor omschreven, dient te worden gekwalificeerd als zeer onvoorzichtig rijgedrag. Het lichamelijk letsel dat [slachtoffer 2] door het ongeval heeft opgelopen dient te worden aangemerkt als zwaar lichamelijk letsel in de zin van artikel 6 WVV. Sprake is immers van verscheidene ribfracturen, een longkneuzing en een klaplong.

Met de verdediging is de rechtbank van oordeel dat de in de tenlastelegging omschreven verkeersgedragingen van verdachte die zich hebben voorgedaan voorafgaand aan het moment dat verdachte op enkele honderden meters voor de plaats van het ongeval was, niet in causaal verband staan tot het plaatsvinden van het ongeval. Om die reden zal verdachte van deze gedragingen worden vrijgesproken. Ten overvloede merkt de rechtbank in dit kader nog op dat uit de stukken is gebleken dat de Milandweg is gelegen te Zegveld, in de gemeente Woerden. Uit de stukken is echter niet gebleken dat de overige in de tenlastelegging genoemde wegen, te weten de Van Teylingenweg, de Lange Meentweg en de Korte Meentweg eveneens in Zegveld, gemeente Woerden zijn gelegen. Om die reden zou verdachte ook in zoverre dienen te worden vrijgesproken.

#### **5. Bewezenverklaring**

De rechtbank acht op grond van de in rubriek 4. genoemde bewijsmiddelen bewezen dat verdachte:

*primair:* op 5 april 2014 te Zegveld, gemeente Woerden, als verkeersdeelnemer, namelijk als bestuurder van een personenauto, daarmee rijdende over de voor het openbaar verkeer openstaande weg, de Milandweg, zich zodanig heeft gedragen dat een aan zijn schuld te wijten verkeersongeval heeft plaatsgevonden, door zeer onvoorzichtig, terwijl het zicht ter plaatse werd beperkt doordat de duisternis reeds was ingetreden en terwijl hij, verdachte, wist dat zijn medepassagiers geen autogordels droegen en terwijl hij, verdachte, goed bekend was met de verkeerssituatie ter plaatse, te rijden met een snelheid die hoger lag dan de ter plaatse wettelijk toegestane maximale snelheid van 80 kilometer per uur en waarbij de wettelijk toegestane maximale snelheid in ernstige mate werd overschreden door met een snelheid van ten minste 115 kilometer per uur over een hoger gelegen brug (de top van het brugdek lag +/- 0,85 meter hoger dan de rijbaan van de Milandweg) gelegen in een flauwe bocht naar rechts te rijden, waarbij hij, verdachte, de macht over het stuur is verloren en in een slip en/of driftbeweging is geraakt en vervolgens in de berm en sloot aan de linkerzijde van de Milandweg terecht is gekomen, waardoor botsingen zijn ontstaan tussen het door hem, verdachte, bestuurde motorrijtuig en de linker slootkant van de aan de linkerzijde van de Milandweg gelegen sloot, waardoor de passagier die links achterin dat motorrijtuig zat, genaamd [slachtoffer 1], werd gedood en de passagier die rechts achter in dat motorrijtuig zat, genaamd [slachtoffer 2] zwaar lichamelijk letsel, te weten ribfracturen en een longkneuzing en een klaplong werd toegebracht.

Voor zover in de tenlastelegging taal- en/of schrijffouten staan, zijn deze verbeterd. Verdachte is hierdoor niet in de verdediging geschaad.

#### **6. De strafbaarheid van het feit**

Het bewezen geachte feit is volgens de wet strafbaar als:

*primair:* overtreding van artikel 6 van de Wegenverkeerswet 1994, terwijl het een ongeval betreft waardoor een ander wordt gedood en waardoor een ander zwaar

lichamelijk letsel wordt toegebracht. Het bestaan van een rechtvaardigingsgrond is niet aannemelijk geworden.

### **7. De strafbaarheid van verdachte**

Er is geen omstandigheid aannemelijk geworden die de strafbaarheid van verdachte uitsluit. Verdachte is dan ook strafbaar.

### **8. Motivering van de straffen en maatregelen**

8.1

#### **De eis van de officier van justitie**

De officier van justitie heeft gevorderd dat verdachte voor het door hem primair bewezen geachte feit zal worden veroordeeld tot een werkstraf van 160 uren, en een ontzegging van de bevoegdheid motorrijtuigen te besturen voor de duur van 30 maanden, waarvan 12 voorwaardelijk met een proeftijd van 4 jaar, met aftrek van de tijd dat het rijbewijs van verdachte al ingevorderd en ingehouden is geweest.

8.2.

#### **Het standpunt van de verdediging**

De verdediging heeft bepleit dat voor overtreding van artikel 5 WVW een taakstraf met een deels voorwaardelijk ontzegging van de bevoegdheid motorrijtuigen te besturen passend is, waarbij het onvoorwaardelijk deel gelijk is aan de tijd dat het rijbewijs van verdachte al ingehouden is geweest. De verdediging heeft, voor het geval de rechtbank tot een bewezenverklaring van het primair ten laste gelegde feit komt, verzocht aan verdachte, naast een deels voorwaardelijke ontzegging van de bevoegdheid motorrijtuigen te besturen, zoals hiervoor bepleit, in afwijking van de oriëntatiepunten van het LOVS, een taakstraf op te leggen, doch niet voor de maximale duur.

8.3.

#### **Het oordeel van de rechtbank**

De hierna te noemen strafoplegging is in overeenstemming met de ernst van het bewezen geachte, de omstandigheden waaronder dit is begaan en de persoon van verdachte, zoals daarvan ter terechtzitting is gebleken. Om te bevorderen dat landelijk voor vergelijkbare feiten door rechtbanken ongeveer dezelfde straf wordt opgelegd, zijn landelijke oriëntatiepunten voor strafoplegging ontwikkeld. Deze oriëntatiepunten van het LOVS (Landelijk Overleg Vakinhoud Strafrecht) adviseren in geval van het veroorzaken van een dodelijk verkeersongeval door zeer onvoorzichtig rijgedrag (grote verkeersfout) een onvoorwaardelijke gevangenisstraf op te leggen van 6 maanden en een ontzegging van de bevoegdheid motorrijtuigen te besturen van 2 jaren onvoorwaardelijk. Dit uitgangspunt ligt beduidend hoger dan de strafeis van de officier van justitie. De rechtbank heeft bij de keuze tot het opleggen van een vrijheidsbenemende straf en bij de vaststelling van de duur daarvan vervolgens in het bijzonder het volgende laten meewegen.

Verdachte heeft als bestuurder van een personenauto zeer onvoorzichtig gereden waardoor hij een verkeersongeval heeft veroorzaakt, met als gevolg dat zijn vriend [slachtof-

fer 1] is overleden en een andere vriend, [slachtoffer 2], zwaar gewond is geraakt.

Verdachte was en is nog steeds een beginnend bestuurder. Hij had op het moment van het ongeval pas acht maanden zijn rijbewijs en was dus nog niet ervaren. Dit gebrek aan ervaring heeft verdachte er niet van weerhouden veel te hard te rijden op de Milandweg te Zegveld, op een punt waar dit absoluut niet verantwoord was. Verdachte had al vaker op de Milandweg gereden en wist dat hier een brug gelegen was, waar voorzichtiger rijden geboden was. Dat verdachte te hard reed was geen op zichzelf staand incident. Uit het Uittreksel Justitiële Documentatie van verdachte blijkt dat hij is beboet voor een forse snelheidsovertreding, die nota bene is begaan op de middag voor het fatale incident waar deze zaak om draait.

Verdachte heeft met het veroorzaken van het ongeval onmetelijk leed toegebracht aan de familie van [slachtoffer 1], zoals blijkt uit de ter zitting voorgelezen schriftelijke slachtofferverklaring. Op indrukwekkende wijze hebben de nabestaanden van [slachtoffer 1] verwoord hoe hun leven is veranderd door diens overlijden. De ouders en zussen van [slachtoffer 1] zullen hun zoon en broer voor altijd moeten missen. Ook de gemeenschap van Kamerik, de woonplaats van [slachtoffer 1], is geschokt geraakt door het overlijden van [slachtoffer 1].

De rechtbank kan zich voorstellen dat [slachtoffer 2] nog geruime tijd last heeft gehad van het letsel dat hij als gevolg van het ongeval heeft opgelopen. Ook [slachtoffer 2] zal moeten leren leven met het verlies van zijn vriend [slachtoffer 1].

De rechtbank houdt verdachte voor dit alles verantwoordelijk en rekent hem dit zwaar aan.

Bij het bepalen van de straf wordt in het voordeel van verdachte rekening gehouden met de omstandigheid dat hij altijd eerlijk en open is geweest over zijn rol in het verkeersdrama. Hij heeft zijn verantwoordelijkheid getoond en genomen. Verdachte heeft ook zelf een goede vriend verloren en moet verder leven met de wetenschap dat hij hier schuld aan heeft. Tijdens de zitting heeft verdachte blij gegeven van een diep doorleefde spijt. Ook heeft verdachte al kort na het ongeval contact opgenomen met [slachtoffer 2] en de ouders van [slachtoffer 1]. Met die ouders heeft verdachte nog steeds contact.

Het is met name vanwege de door verdachte genomen verantwoordelijkheid voor zijn daden en de wijze waarop hij zich heeft opgesteld jegens de nabestaanden van [slachtoffer 1] en jegens [slachtoffer 2], dat de rechtbank al met al aanleiding ziet in het voordeel van verdachte van genoemde oriëntatiepunten van het LOVS af te wijken. Gelet op de in vergelijkbare gevallen opgelegde straffen, zal de rechtbank hier echter minder vergaand van afwijken dan de officier van justitie heeft gedaan. Zij zal dus een hogere straf opleggen dan door de officier van justitie is gevorderd. Alles overziend acht de rechtbank passend een geheel voorwaardelijke gevangenisstraf voor de duur van 3 maanden en een werkstraf voor de duur van 200 uren, te vervangen door 100 dagen

hechtenis indien de werkstraf niet wordt uitgevoerd.

Gelet op de ernst van het ongeval, de jonge leeftijd van verdachte en zijn onervarenheid als bestuurder van een motorrijtuig, is de rechtbank van oordeel dat ook een ontzegging van de bevoegdheid motorrijtuigen te besturen aan verdachte moet worden opgelegd. De rechtbank zal een ontzegging voor de duur van 30 maanden, waarvan 12 voorwaardelijk opleggen en aan het voorwaardelijk deel een proeftijd van vier jaren verbinden.

#### 9. Toepasselijke wettelijke voorschriften

De beslissing berust op de artikelen 14a, 14b, 14c, 22c en 22d van het Wetboek van Strafrecht en de artikelen 175 en 179 van de Wegenverkeerswet 1994, zoals deze artikelen luiden ten tijde van het bewezen verklaarde en op de reeds aangehaalde artikelen.

De rechtbank komt op grond van het voorgaande tot de volgende beslissing.

#### 10. Beslissing

De rechtbank:

Verklaart bewezen dat verdachte het ten laste gelegde heeft begaan zoals hiervoor in rubriek 5 is vermeld.

Verklaart niet bewezen wat aan verdachte meer of anders is ten laste gelegd dan hiervoor is bewezen verklaard en spreekt verdachte daarvan vrij.

Het bewezen verklaarde levert op: overtreding van artikel 6 van de Wegenverkeerswet 1994, terwijl het een ongeval betreft waardoor een ander wordt gedood en waardoor een ander zwaar lichamelijk letsel wordt toegebracht.

Verklaart het bewezene strafbaar.

Verklaart verdachte daarvoor strafbaar.

Veroordeelt verdachte tot een gevangenisstraf van DRIE (3) maanden.

Bepaalt dat deze gevangenisstraf niet ten uitvoer zal worden gelegd, tenzij de rechter later anders mocht gelasten.

De tenuitvoerlegging kan worden gelast indien de veroordeelde zich voor het einde van de proeftijd van twee (2) jaren navolgende voorwaarde niet is nagekomen:

Algemene voorwaarden dat de veroordeelde:

1. zich voor het einde van de proeftijd niet schuldig maakt aan een strafbaar feit;
- Veroordeelt verdachte ook tot een taakstraf, bestaande uit het verrichten van onbetaalde arbeid, van TWEEHONDERD (200) uren, met bevel, voor het geval dat de verdachte

de taakstraf niet naar behoren heeft verricht, dat vervangende hechtenis zal worden toegepast van honderd (100) dagen.

Ontzegt verdachte de bevoegdheid motorrijtuigen te besturen voor de duur van DERTIG (30) maanden.

Bepaalt dat de duur van deze ontzegging wordt verminderd met de tijd gedurende welke het rijbewijs vóór het tijdstip waarop de straf ingaat, ingevorderd (en ingehouden) is geweest.

Beveelt dat een gedeelte, groot TWAALF (12) maanden van deze bijkomende straf niet zal worden ten uitvoer gelegd, tenzij later anders wordt gelast.

Stelt daarbij een proeftijd van vier (4) jaren vast.

De tenuitvoerlegging kan worden gelast indien veroordeelde zich voor het einde van de proeftijd aan een strafbaar feit schuldig maakt.

Dit vonnis is gewezen door  
mr. A.J.P. Schotman, voorzitter,  
mrs. K.J. Veenstra en J.G. van Ommeren, rechters,  
in tegenwoordigheid van H.J. Nieboer, griffier,  
en uitgesproken op de openbare terechtzitting van deze rechtbank van 9 april 2015.

#### BIJLAGE: de tenlastelegging

*Primair*

hij op of omstreeks 05 april 2014 te Zegveld, gemeente Woerden, als verkeersdeelnemer, namelijk als bestuurder van een motorrijtuig (een personenauto), daarmee rijdende over de (voor het openbaar verkeer openstaande) weg, de Van Teylingenweg en/of de Lange Meentweg en/of de Korte Meentweg en/of de Milandweg, zich zodanig heeft gedragen dat een aan zijn schuld te wijten verkeersongeval heeft plaatsgevonden door roekeloos, in elk geval zeer, althans aanmerkelijk, onvoorzichtig en/of onoplettend, terwijl het zicht ter plaatse werd beperkt

en/of belemmerd en/of gehinderd, doordat de duisternis reeds was ingetreden

en/of terwijl hij, verdachte, wist dat zijn (mede)passagier(s) geen gordel droeg(en)

en/of terwijl hij, verdachte, goed bekend was met de verkeerssituatie ter plaatse, te rijden met een snelheid die hoger lag dan de ter plaatse wettelijk toegestane maximale snelheid van 60 en/of 80 kilometer per uur

en/of waarbij de wettelijk toegestane maximale snelheid in ernstige mate werd overschreden

en/of te rijden door een rood licht uitstralend verkeerslicht dat tijdelijk bij wegwerkzaamheden was geplaatst

en/of (vervolgens) de vanwege die wegwerkzaamheden middels een verkeersbord aangegeven aangepaste maximale snelheid van 50 kilometer per uur te negeren

en/of (vervolgens) met een snelheid die hoger lag dan de ter plaatse wettelijk toegestane snelheid van 50 kilometer per uur langs die wegwerkzaamheden te rijden

en/of (vervolgens) met een snelheid van ten minste 115 kilometer per uur, in elk geval met een hogere snelheid dan de ter plaatse toegestane snelheid van 80 kilometer per uur, over een hoger gelegen brug (de top van het brugdek lag +/- 0,85 meter hoger dan de rijbaan van de Milandweg) gelegen in een (flauwe) bocht naar rechts te rijden, waarbij verdachte de macht over het stuur is verloren

en/of in een slip-

en/of driftbeweging is geraakt

en/of (vervolgens) in de berm

en/of sloot aan de linkerzijde van de Milandweg terecht is gekomen, waardoor, althans mede waardoor één en/of meerdere botsing(en) is/zijn ontstaan tussen het door hem, verdachte, bestuurde motorrijtuig en de linkerslootkant van de aan de linkerzijde van de Milandweg gelegen sloot, waardoor, althans mede waardoor de passagier die links achterin dat motorrijtuig zat (genaamd [slachtoffer 1]) en/of de passagier die rechts achterin dat motorrijtuig zat (genaamd [slachtoffer 2]) uit dat motorrijtuig is/zijn geslingerd, waardoor, althans mede waardoor die [slachtoffer 1] werd gedood en/of waardoor die [slachtoffer 2] zwaar lichamelijk letsel, te weten één of meer ribfractuur(en) en/of een longkneuzing en/of een klaplong, of zodanig lichamelijk letsel werd toegebracht, dat daaruit tijdelijke ziekte of verhindering in de uitoefening van de normale bezigheden is ontstaan;

*art 6 Wegenverkeerswet 1994*

*Subsidiar*

hij op of omstreeks 05 april 2014 te Zegveld, gemeente Woerden, als bestuurder van een motorrijtuig (een personenauto), daarmee rijdende op de voor het openbaar verkeer openstaande weg, de Van Teylingenweg en/of de Lange Meentweg

en/of de Korte Meentweg en/of de Milandweg, zich zodanig heeft gedragen dat gevaar op die weg(en) werd veroorzaakt, althans kon worden veroorzaakt,

en/of het verkeer op die weg(en) werd gehinderd, althans kon worden gehinderd,

immers heeft hij, verdachte, terwijl het zicht ter plaatse werd beperkt

en/of belemmerd

en/of gehinderd, doordat de duisternis reeds was ingetreden

en/of terwijl hij, verdachte, wist dat zijn (mede)passagier(s) geen gordel droeg(en)

en/of terwijl hij, verdachte, goed bekend was met de verkeerssituatie ter plaatse, gereden met een snelheid die hoger lag dan de ter plaatse wettelijk toegestane maximale snelheid van 60 en/of 80 kilometer per uur

en/of waarbij de wettelijk toegestane maximale snelheid in ernstige mate werd overschreden

en/of gereden door een rood licht uitstralend verkeerslicht dat tijdelijk bij wegwerkzaamheden was geplaatst

en/of (vervolgens) de vanwege die wegwerkzaamheden middels een verkeersbord aangegeven aangepaste maximale snelheid van 50 kilometer per uur genegeerd

en/of (vervolgens) met een snelheid die hoger lag dan de ter plaatse wettelijk toegestane snelheid van 50 kilometer per uur langs die wegwerkzaamheden gereden

en/of (vervolgens) met een snelheid van ten minste 115 kilometer per uur, in elk geval met een hogere snelheid dan de ter plaatse toegestane snelheid van 80 kilometer per uur, over een hoger gelegen brug (de top van het brugdek lag +/- 0,85 meter hoger dan de rijbaan van de Milandweg) gelegen in een (flauwe) bocht naar rechts gereden, waarbij verdachte de macht over het stuur is verloren

en/of in een slip-

en/of driftbeweging is geraakt

en/of (vervolgens) in de berm en/of sloot aan de linkerzijde van de Milandweg terecht is gekomen, waardoor, althans mede waardoor één en/of meerdere botsing(en) is/zijn ontstaan tussen het door hem, verdachte, bestuurde motorrijtuig en de linkerslootkant van de aan de linkerzijde van de Milandweg gelegen sloot, waardoor, althans mede waardoor de passagier die links achterin dat motorrijtuig zat (genaamd [slachtoffer 1])

en/of de passagier die rechts achterin dat motorrijtuig zat (genaamd [slachtoffer 2]) uit dat motorrijtuig is/zijn geslingerd, waardoor, althans mede waardoor die [slachtoffer 1] werd gedood

en/of waardoor die [slachtoffer 2] zwaar lichamelijk letsel, te weten één of meer ribfractuur(en)

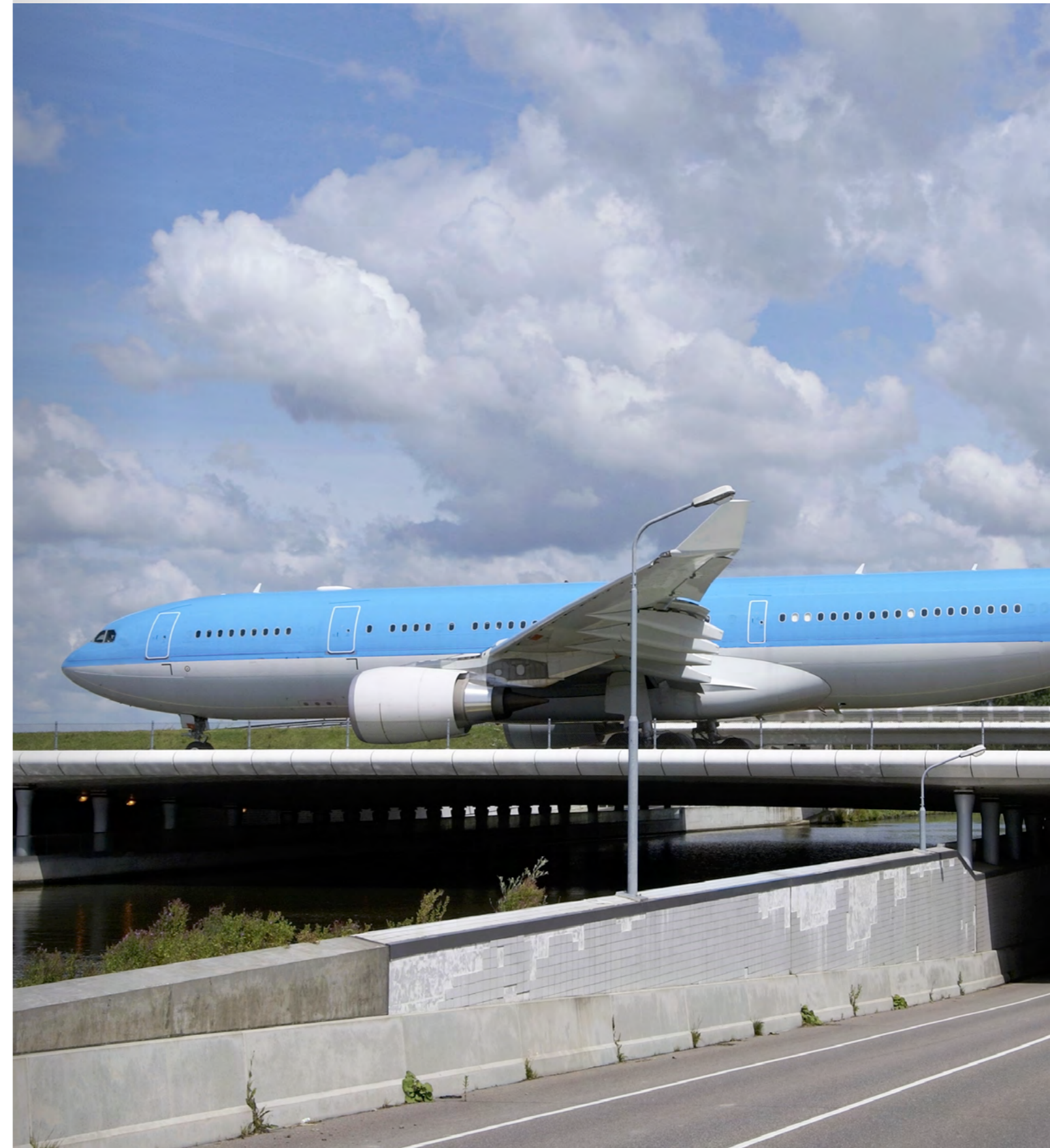
en/of een longkneuzing en/of een klaplong, of zodanig lichamelijk letsel werd toegebracht, dat daaruit tijdelijke ziekte of verhindering in de uitoefening van de normale bezigheden is ontstaan;

*art 5 Wegenverkeerswet 1994*

.....

Vliegen blijft de veiligste manier van reizen. In 2013 bereikten 3 miljard mensen op 36,4 miljoen vluchten veilig hun bestemming.

De kans is 1 op 14 miljoen dat je overlijdt door een vliegtuigongeluk. Volgens U.N. dochter organisatie WHO (World Health Organisation) stierven er in 2010 1,24 miljoen mensen op de weg. Dat zijn 18 doden per 100.000. De kans is dus 2500 keer zo groot, dat je overlijdt bij een auto ongeluk, dan bij een vliegtuigcrash.





Beste vereniging,

Graag zou ik mijn verhaal een keer kwijt willen. Ik ga er vanuit dat u heftige verhalen binnen krijgt, de mijne valt daar ongetwijfeld ook onder.

Ik ben de moeder van de 19-jarige Jordy, die tijdens zijn werk als soldaat in het verkeer op 11 mei 2009 is omgekomen. Hij reed in opdracht van de dienstdoende commandant in zijn eigen auto, maar werd door een wegpiraat van de weg gereden. In mijn ogen is Jordy dus niet verongelukt, maar vermoord. Juridisch gezien zou het dood door schuld of doodslag genoemd worden.

Nadat het ongeval had plaatsgevonden, werd Jordy al heel snel als schuldige aange-  
wezen. Zoals het zo vaak gaat; een jonge gozer, oorzaak op dat moment onbekend en  
overleden. Dus hij zal wel iets niet goed hebben gedaan, zo wordt dan snel geredeneerd.  
Jordy had zijn maatje naast hem zitten en die heeft het overleefd. Na een lang ziekbed  
heeft hij zijn geheugen terug gekregen en wist toen te vertellen hoe het ongeval daad-  
werkelijk was gebeurd.

De 'vermeende' dader is ter plekke van het ongeval gehoord als getuige door een aspi-  
rant, zonder toezicht. Hierbij gaf hij al zaken aan die later onjuist bleken te zijn. Na veel  
lobbyen zijn wij bij de officier van justitie terecht gekomen. In eerste instantie werden wij  
niet geloofd. De bijrijder van Jordy had namelijk zijn geheugen terug gekregen en wist  
te vertellen hoe het ongeval was gebeurd, maar dit wordt niet als betrouwbaar genoeg  
geacht. Een tweede getuige verklaard exact hetzelfde als het maatje van Jordy, maar  
dat vinden ze niet genoeg. Na aandringen en duidelijke aanwijzingen van mijn man op  
de foto's van het technisch onderzoek die bewezen dat een en ander niet klopte, besloot  
men om het onderzoek via de marechaussee opnieuw te openen. Dit was in het najaar  
van 2011. Een uitgebreid onderzoek is gevolgd, waarbij ook alle getuigen opnieuw zijn  
verhoord. Daaruit is duidelijk gebleken dat de 'vermeende' dader heeft gelogen en  
ook toen weer aan het liegen was. Dit is bewezen uit onderzoek. De officier van justitie  
vertelde ons dat het niet genoeg was om voor de rechter te brengen, maar zei letterlijk  
dat 'de zaak stinkt', verwijzend naar de getuige/vermeende dader. Ook hierin schiet de  
Nederlandse wet- en regelgeving zwaar tekort.

Helaas is het ons na jaren vechten niet gelukt om de dader voor de rechter te krijgen.  
Wij hebben een zeer lange strijd gevoerd en zijn inmiddels emotioneel en financieel  
uitgeput. We zien geen mogelijkheden meer en over vier maanden gaat de verja-  
ringstermijn in. Letterlijk alles hebben wij zelf moeten doen en uit moeten zoeken.  
Slachtofferhulp hebben wij nooit gekregen. Zowel defensie, marechaussee als politie  
zijn ons vergeten aan te melden. Toen wij hulp gingen vragen bleken we niet bekend te  
zijn als slachtoffer. Na drie jaar, nadat ik verschillende brieven had gestuurd, kreeg ik  
een excuusbrief(je) van slachtofferhulp, maar nog steeds geen hulp aanbod. Inmiddels  
waren we zelf bezig en had ik geen vertrouwen meer in die organisatie. Een familiere-  
chercheur of anderszins hulp hebben we ook nooit gehad.

Buiten bovenstaande om kwamen wij erachter dat Jordy verkeerd was begraven. Klinkt  
bizar, het is ook bizar! Ook hier hebben we een strijd voor moeten leveren, maar zijn we  
na twee jaar wel in het gelijk gesteld. Jordy is door de indentificatiedienst van defensie  
toen opnieuw begraven, met toestemming van de overheid, want dat heb je nodig.

Zo zijn ons in de afgelopen jaren wel meer bizarre zaken overkomen die rechtstreeks  
verband houden met de dood van Jordy.

Ik wilde het gewoon een keer kwijt, want ik vraag me wel eens af hoeveel mensen meer  
met hun ziel onder de arm lopen omdat ze geen enkele hulp krijgen.

Bovendien is het volslagen belachelijk dat Jordy als schuldig in de archieven staat,  
terwijl de dader gewoon rondloopt. (het is het vierde ongeval met dodelijke afloop waar  
hij bij betrokken was, dus wat zal er in de toekomst nog gebeuren?)

Zelf heb ik na enige jaren geprobeerd iets positiefs te halen uit de dood van mijn zoon  
en ben ik nu i.p.v. wijkverpleegkundige werkzaam als rouwconsulent (na studie). Tevens  
heb ik een boek geschreven.

Ik heb met overtuiging uw petitie getekend.

Met vriendelijke groet,  
Moeder van Jordy

.....

#### **Teeven bekijkt mogelijkheid strengere vervolging na verkeersongeval**

Foto: ANP

Gepubliceerd: 06 januari 2015 16:21 Laatste update: 06 januari 2015 16:36

Staatssecretaris Fred Teeven (Veiligheid en Justitie) wil kijken of een aanpassing van de  
Wegenverkeerswet nodig en mogelijk is bij ernstige verkeersovertredingen. Nu komt de  
dader er soms mild vanaf omdat alleen een lichter vergrijp valt te bewijzen. Die toezeg-  
ging deed Teeven dinsdag aan de Vereniging Verkeersslachtoffers, die op het ministerie  
van Veiligheid en Justitie een petitie met bijna ruim 27.000 handtekeningen aanbood  
aan de bewindsman. De vereniging verzet zich tegen het opleggen van taakstraffen  
bij ernstige verkeersovertredingen onder invloed of door te hard rijden die de dood of  
levenslang letsel tot gevolg hebben. Verder werkt de staatssecretaris aan meer uni-  
forme nazorg voor (nabestaanden van) verkeersslachtoffers, zoals die ook bestaat voor  
slachtoffers van geweldsmisdrijven. Hij doet dat in overleg met het Openbaar Ministerie,  
de politie en Slachtofferhulp.

#### **Blackbox**

De bewindsman wees erop dat een door de vereniging gewenste, verplichte blackbox  
voor het vastleggen van het verkeersgedrag van een automobilist op het terrein ligt van

minister Melanie Schultz van Haegen (Infrastructuur). Maar hij brengt haar wel op de hoogte. Een woordvoester van de vereniging zei erg tevreden te zijn met de reactie van de staatssecretaris. „Dit is beter dan we hadden verwacht. We richten ons nu voor de blackbox ook op de minister en willen daarvoor eveneens een petitie opstellen.”

Stoel

De petitie voor Teeven was opgesteld door Marvin Mennes na onder meer de veroordeling van een Pool tot een taakstraf na het doodrijden van een opa en oma en hun tweejarig kleinkind in het Limburgse Meijel. De vader van het kind gooide in november na het horen van de straf een stoel naar de rechter. De taakstraf leidde tot onbegrip.

Bron: nu.nl

Den Haag, 6 januari 2015

Geachte Staatssecretaris,

De Vereniging Verkeersslachtoffers is van mening dat zowel de preventieve- als de uitvoerende maatregelen om zware verkeersovertredingen te voorkomen niet meer van deze tijd zijn.

We zouden dan ook graag zien dat er een duidelijk onderscheid gemaakt wordt tussen verkeersongeval en verkeersmisdrijf. Dat de strafmaat voor verkeersmisdrijven drastisch verhoogd wordt en taakstraffen afgeschaft worden. Dat in alle gevallen van een verkeersmisdrijf sowieso het rijbewijs voor vijf jaar wordt ingenomen.

Uiteraard willen wij graag met u van gedachten wisselen over andere maatregelen die wij voorstaan, zoals het gebruik maken van de technische mogelijkheden die tot onze beschikking staan.

Wij vinden dat 650 verkeersdoden per jaar en ruim 20.000 ernstig gewonden met de helft kan worden teruggedrongen. Immers, de helft van deze doden en gewonden wordt niet veroorzaakt door een ongeval, maar door wetsovertredingen die zwaar ernstig letsel dan wel de dood tot gevolg hebben. Die veroorzakers hadden er zelf voor gekozen om met alcohol, drugs of veel te hard rijden een auto te gaan besturen, die je in genoemde toestand niet in de hand kunt houden en dus een moordwapen wordt.

En in de huidige maatschappij worden dergelijke overtreders, die iemand voor het leven getekend verwonden of doodrijden, vaak gestraft met een taakstraf. Dat staat totaal niet in verhouding tot het aangedane leed en de financiële schade die de dader de verkeersslachtoffers, de nabestaanden en de maatschappij toebrengt. Het verzet daartegen in een rechtbank waar de stoelen door de ruimte vliegen spreekt voor zich: de maatschappij accepteert het niet meer.

Dat werd ook duidelijk in de vele telefoontjes en Facebookmeldingen die onze vereniging mocht ontvangen.

Eén van onze leden, Marvin Mennes, opende een petitie over strafmaten bij genoemde overtredingen die door meer dan 25.000 mensen ondertekend is.

Wij willen u deze graag overhandigen.

Aan: de heer mr. I. W. Opstelten,  
Minister van Veiligheid en Justitie  
Postbus 20301  
2500 EH Den Haag

En aan: de heer mr. F. Teeven,  
Staatssecretaris van het Ministerie van Veiligheid en Justitie

Hoofddorp, 27 november 2014

Excellentie,

Met verbijstering hebben wij kennis genomen van de taakstraf die, in eerste instantie, is opgelegd door de Rechtbank Roermond aan de man, die een klein meisje en haar opa en oma doodreed op 19 mei 2013. Verbijstering blijkt ook uit de vele mails, die wij hierover ontvangen.

Al langer pleiten wij voor passender maatregelen bij verkeersovertreders, die kunnen aannemen dat de wijze, waarop zij zich in het verkeer bewegen, een aanrijding kan veroorzaken, die mogelijk de dood of levenslange invaliditeit aan andere weggebruikers toebrengt.

Wij vinden het dan ook niet passend om in dergelijke gevallen te spreken van een ongeluk.

In bovengenoemd geval wrekt zich weer het ontbreken van “zwarte dozen” in motorvoertuigen.

Als deze auto voorzien zou zijn geweest van een zwarte doos, was er helemaal geen discussie mogelijk geweest over de snelheid, waarmee gereden werd. Men rijdt niet zomaar drie mensen dood. Het naakte feit, dat men op een mooie dag “zomaar” de macht over het stuur verliest is al een hele sterke aanwijzing.

Onze conclusie: WEER drie doden, volkomen onnodig, die waarschijnlijk niet gevallen zouden zijn, als we als samenleving onze zorgplicht pakken en zorgen voor verhoogde pakkansen door de invoering van, onder andere, zwarte dozen die *door politiefunctarissen gecontroleerd kunnen worden*.

Graag willen wij weten of u voornemens bent hier iets aan te gaan doen. Tevens verzoeken wij u de ontvangst van deze brief te bevestigen.

In afwachting van uw berichten, verblijven wij,

Hoogachtend, mede namens het bestuur van de Vereniging Verkeersslachtoffers,

Caroline Reindl  
Voorzitter

.....  
Onderwerp: Dodelijk ongeval Venlo

Geachte medewerker,

Na het zien van de uitzending Pauw op 24 november j.l ben ik zo vrij toch te reageren.

Mijn naam is Jan, woonachtig in Venlo en ben 61 jaar. Was gelukkig getrouwd met Hennie 56 jaar, zie foto. Heb 2 goed opgeleide, volwassen kinderen en sinds 1 jaar een tweeling van mijn dochter Annelot. Sinds 1977 gelukkig getrouwd, samengevat we hadden een top relatie. Hennie had een eigen "catering" bedrijfje, ik full time werkzaam als accountmanager.

Op 20 december 2013 is mijn echtgenote Hennie (1957) dodelijk verongelukt met haar fiets hier in Venlo. Ik zal proberen kort te omschrijven wat er gebeurd is.

Hennie is overgestoken , met haar fiets, op een weg *binnen de bebouwde kom* waar *50 km gereden mag worden*. Ze is geschept door een imbeciele persoon die naar zeggen (er zijn 36 getuigen) in zijn Golf GTI vreselijk hard gereden moet hebben (het gerucht gaat ver boven de 100 km , maar dit is een aanname). Hennie is daarna ca. 100 meter meegesleurd, vervolgens is de dader doorgereden.

Later (binnen enkele uren) heeft dezelfde dader zich gemeld bij de politie samen met zijn advocaat. Hennie moet opslag dood geweest zijn. Door het vreselijk ongeluk was Hennie volledig onherkenbaar. Daarna is mijn wereld totaal op de kop gezet.

Ondertussen is alles nog altijd in onderzoek bij het O.M. Ook hier is nog niet komen vast te staan wat precies de exacte snelheid geweest is. Juist die snelheid is cruciaal. Immers er zijn 36 getuigen maar niemand heeft op de snelheidsmeter van de dader kunnen kijken. De dader blijft bij de stelling dat hij niet harder dan 50 km /uur heeft gereden. Er is een reconstructie geweest op de bewuste weg die niet het gewenste resultaat heeft opgeleverd. Afgelopen donderdag en vrijdag zijn er nieuwe zogenaamde botsproeven genomen op een voor mij onbekende locatie. De resultaten zijn tot op heden nog onbekend.

Waarom deze mail: Persoonlijk kan ik op moment redelijk mijn hoofd boven water houden. Ook mijn kinderen, en ik zelf, zijn weer aan het werk. Ik heb verder geen behoefte aan psychische hulp. Nu ik jullie bijdrage gezien heb ik de zaak "Meyel" roept dit toch wel het een en ander bij me op, zoals:

- Hebben jullie nog tips voor mij ?
- zijn er zaken waar ik beslist op moet letten ?
- Het O.M. heeft mij gevraagd om niet in de publiciteit te treden / hoe denken jullie hier over ?
- Wat gaat er nog op ons afkomen ( rechtszaak)?
- We naderen nu 1 jaar na het ongeval. nog altijd niets gehoord , hoe hier mee om te gaan?
- De dader loopt gewoon ( na 14 dagen ) vrij rond , kan leuke dingen doen, gewoon auto rijden etc etc.

Is het mogelijk om hier eens over verder te praten? Wel wil ik jullie vragen om deze mail vertrouwelijk te behandelen en hier niet mee in het openbaar te treden. Ben ook altijd bereikbaar per telefoon.

Ik hoor graag , alvast bedankt

Jan

.....  
Onderwerp: 56-jarige man rijdt onder invloed van drank 2 vrouwen dood en krijgt daarna rijbewijs terug??......

Goedemorgen,

Wat ik zoëven hoorde op de radio is ongelooflijk. Ik hoop dat het niet waar is, of dat het anders is dan gemeld. Als het wel waar is, dan moet de rechter, zo niet de hele rechtbank in Breda, onmiddellijk worden vervangen. Die is dan een gevaar voor de samenleving, erger nog dan de 56-jarige man. Want wie garandeert dat die rechtbank niet nog een keer zo'n absurd besluit neemt? Was de rechter misschien ook onder invloed? Als het zo gebeurd is dan moet zo'n man gewoon in hechtenis blijven tot zijn proces. Dit is dan toch gewoon doodslag?!

Met vriendelijk groeten

.....  
Ik heb zo'n vijf jaar moeten procederen alvorens er een uitspraak in eerste lezing was over de schuldvraag van mijn ongeval. De hele civiele procedure kan worden samengevat met "Heeft U directe getuigen van het ongeval? Zo ja, wordt U in het gelijk gesteld, zo nee, wordt U in het ongelijk gesteld." Deze hele kermis (ik kan het niet mooier maken

dan het is) had dus in tien seconden klaar kunnen zijn, in plaats van de vijf jaar die het nu gekost heeft. Maar als die uitspraak er dan eenmaal is, heeft de tegenpartij (lees: de verzekering van de tegenpartij) drie maanden (!) de tijd om in beroep te gaan. Een absurd lange tijd naar mijn mening, een maand zou ruim voldoende moeten zijn. Maar de verzekering had niet het fatsoen om na een maand een briefje te sturen waarin zij mededeelden dat zij, na het bestuderen van het vonnis, besloten hadden om niet in beroep te gaan en nu de zaak dan maar zo snel mogelijk af te wikkelen. Nee, ze lieten me lekker drie maanden in spanning zitten of ze toch niet op de laatste dag alsnog beroep wilden aantekenen. En zelfs toen hadden ze nog niet het fatsoen om contact met mij op te nemen, nee ik moest uit het verstrijken van de termijn maar concluderen dat het vonnis definitief was geworden.

Ik heb toen, samen met de rechtsbijstandsverzekering, een schadeclaim opgesteld en deze naar de verzekering gestuurd. Na een maand kwam er een briefje terug "u claimt hier een x-bedrag voor de taxi van het ziekenhuis naar uw huis. Heeft u daar een bon van?" Ik had een stapel bonnen van enige centimeters dik en die heb ik integraal door het kopiëerapparaat gehaald en de kopieën bij rechtsbijstand ingeleverd met de mededeling dat dit kopieën waren van alle bonnen die ik had, en dat ze zelf het bonnetje maar moesten opzoeken dat ze wilden hebben, dat ging ik niet voor ze doen, en dat ze niet volgende maand om het volgende bonnetje hoefden te vragen want dit waren ze allemaal. Toen bleek ook dat het helemaal niet ging om het bonnetje, maar om tijd te rekken, als ik het bij dat ene bonnetje had gelaten was ik nu waarschijnlijk nog in het tempo van één per maand bonnetjes aan het kopiëren geweest. Want er volgde een "loven en bieden" over het afkoopbedrag voor het smartengeld waarbij het bedrag van het voornoemde bonnetje zo ongeveer verwaarloosbaar was.

Over het smartengeld kan ik kort zijn: het zijn de meest zuurverdiende centen uit mijn leven. Over de wijze waarop ik door deze verzekering ben behandeld heb ik maar één woord: kostmisselijkmakend. Ik zal verder geen namen noemen, maar deze verzekeringsmaatschappij is niet één van de als slecht bekendstaande maatschappijen. Het kan dus nog erger!

.....

De volgende twee bijdragen betreffen de problematiek van Whiplash slachtoffers.

Aan: 'Nederlandse Vereniging voor Neurologie' ←vereniging@neurologie.nl→  
Onderwerp: RE: Vragen!

Geachte mevrouw,

Dank u wel, maar daar staat hij niet bij de NVN 2007!

Hieronder ziet u twee artikelen gepubliceerd door [BJU Tijdschriften](#) en onderaan treft u twee vragen:

Artikel

De whiplashrichtlijn van de NVN van 2007 dient te worden herzien

Tijdschrift voor Vergoeding Personenschade, Aflevering 1 2011

Trefwoorden whiplash, expertise, richtlijn NVN, moeilijk objectiveerbare klachten, AMA

Guides

Auteurs Dr. J. Vos

Diversen

De whiplashrichtlijn van de NVN van 2007 dient nog niet te worden herzien

Tijdschrift voor Vergoeding Personenschade, Aflevering 2 2011

Trefwoorden Letselschade, whiplash, NVN-richtlijnen, medisch  
beoordelingstraject

Auteurs Dr. E.M.H. van den Doel

Uitleg:

- Dr. J. Vos schrijft in BJU Tijdschrift aflevering 1 2011: De whiplashrichtlijn van de NVN van 2007 dient te worden herzien.
- Dr. E.M.H. van den Doel schrijft in BJU Tijdschrift aflevering 2 2011:  
De whiplashrichtlijn van de NVN van 2007 dient nog niet te worden herzien.

De whiplash-richtlijn van 2007 staat niet op de site van de Kwaliteitskoepel.nl (en die van 2006 wel) [Zie link](#)

**Vraag 1:** Kunt u aangeven waar de whiplash-richtlijn 2007 staat vermeld?

**Vraag 2:** Weet de NVN misschien hoe het kan dat dr. Vos en dr. Van den Doel beiden in 2011 een artikel schreven over de whiplash-richtlijn 2007, terwijl er een whiplash-richtlijn 2008 op de NVN-website staat?

Met vriendelijke groet,

Geachte heer,

De betreffende richtlijn is via [deze website](#) te vinden:

Met vriendelijke groet,

Hierbij nog meer informatie voor het zwartboek:

- q-eeg, dti-scan, spect-scan, biofeedback en neurovisuele testing tonen een 'onzichtbaar' letsel met 100 % zekerheid op objectieerbare wijze aan.  
[Onzichtbare letsels](#)  
Waarom wordt dit NAH onthouden? Terwijl, bijvoorbeeld q-eeg al 25 jaar in Nederland bestaat! En durven ze nog steeds te roepen, dat het in de kinderschoenen staat! Allemaal leugens!

#### [Neen tegen bedrog verzekeringen](#)

- FML is ongeschikt bij letselschade, dus waarom blijft het UWV er dan mee werken? Bewust?
- De whiplash van de NVN dient te worden herzien! Waarom is dat tot opheden niet gebeurd? En gebeurd dat pas in 2017 volgens NVN?
- Waarom geen sanctie op de GBL 2012? Wordt door de letsel advocaten de GROTE BOZE LEUGEN genoemd! Te triest voor woorden!

#### **Problemen voor slachtoffers in het openbaar vervoer.**

##### **1. De limitering van aansprakelijkheid in het openbaar vervoer**

Een jonge vrouw staat op het perron van een NS-station met een pols ingeklemd tussen de gesloten deuren van een trein die plotseling en onverwachts vertrekt. Zij wordt meegesleurd, schiet los, valt onder de trein, en verliest beide benen.

Een letselschade advocaat staat haar bij om schadevergoeding te regelen. De juridische procedure werd bemoeilijkt door de limitering van de aansprakelijkheid van NS, vastgesteld door de Tweede Kamer der Staten-Generaal. Die limitering hield destijds in dat NS aan het slachtoffer niet meer hoeft te betalen dan f 300.000 (€ 137.000). De limitering van de aansprakelijkheid in het openbaar vervoer is bij wet vastgelegd, BW boek 8 artikel 110. Tot 2008 gold voor het gehele openbaar vervoer een limitering van de aansprakelijkheid tot € 137.000. Dat bedrag was vastgesteld bij koninklijk besluit in 1991. Stordig dat dit toch al lage bedrag tot eind 2008 niet werd geïndexeerd. Sinds begin 2009 is dit bedrag gewijzigd bij KB van 24 november 2008. Nu is het gehele openbaar vervoer naar een miljoen gegaan, behalve NS, daar geldt nu de limiet van € 188.000. De aangegeven grond voor dit onderscheid staat in het bovengenoemde koninklijk besluit, het komt erop neer dat ter wille van enkele internationale reizigers alle Nederlandse reizigers van NS, een half miljoen per dag, 180 miljoen per jaar, onderworpen zijn aan de lage limitering bij NS, (zie voetnoot). Deze redenering ziet er zo merkwaardig uit dat het lijkt alsof er een verborgen andere reden achter zit. De limitering is een enorme hindernis voor de slachtoffers van het spoorvervoer. De gelimiteerde vergoeding bij ongevallen staat vaak in geen verhouding tot de geleden schade. De wet biedt weliswaar een ontsnappingsmogelijkheid, namelijk uitsluiting van de limitering wanneer de vervoermaatschappij roekeloosheid kan worden aangerekend, hetgeen er in de praktijk op

neerkomt dat moet worden bewezen dat de maatschappij wist dat er onvolkomenheden waren waaruit ongevallen zouden kunnen voortvloeien, en men deze desondanks heeft laten voortbestaan.

Voor het slachtoffer en diens advocaat is het vrijwel ondoenlijk om dit aan te tonen. Men heeft daarvoor grote kennis van de techniek en van de exploitatie van de spoorwegmaatschappij nodig. En deze kennis is vooral binnen die maatschappij aanwezig. Het slachtoffer staat met lege handen. Het is nooit gelukt om de limitering te doorbreken, op één keer na.

Een professionele belangenbehartiger heeft het technisch en exploitatief onderzoek gedaan in opdracht van het betrokken letselschade advocatenkantoor.

Omdat ik mij het lot van het slachtoffer aantrok, heb ik mijzelf als deskundige aangemeld. Het is de eerste en de laatste maal dat deze limitering doorbroken is. Het duurt gemiddeld zes jaar procederen voordat het lukt, als de juiste expertise al voorhanden is, om de limitering te doorbreken. En dan begint het moeizame proces van vaststellen hoe hoog de vergoeding dan wel precies zou moeten zijn. Het ongeval waarbij ik als expert ben opgetreden vond plaats in 1998. Het jonge slachtoffer verloor beide benen. Zij had 10 jaar later het haar toekomende bedrag nog niet ontvangen. Immers na de buitenwerkingstelling van de limitering begint de civiele rechtszaak betreffende de hoogte van het schadebedrag, en daarvoor schakelde NS een langdurig onderhandelend bureau in. De overheid heeft bij het vaststellen van de lage limitering voor NS kennelijk niet in de eerste plaats aan de mogelijke individuele slachtoffers van ongevallen gedacht. Naar mijn gevoel is het van groot belang om zo spoedig mogelijk van deze limitering van aansprakelijkheid af te komen, zie ook voetnoot 2.

Pas in 2008 werden de limiteringbedragen aangepast, (KB 505, 24 nov. 2008, BW 8) en voor het gehele openbaar vervoer behalve voor NS werd het € 1 miljoen. De Nederlandse burger, die nu op stap gaat en bij een ongeval met een auto voor 3 miljoen, in de tram, de bus of de metro voor 1 miljoen is verzekerd, en vervolgens op het station aankomt en in de trein stapt, is dan plotseling nog maar voor max. € 188.000 is verzekerd. En de Nederlandse burger weet dat helemaal niet, hij komt daar pas achter als hij een ernstig ongeval heeft gehad.

#### **Voetnoot1: Minister Hirsch Ballin verklaarde dit verschil als volgt:**

*"Ondergetekende is zich ervan bewust dat nationaal het verschil tussen de personenlimiet in geval van vervoer per trein enerzijds en in geval van vervoer over de weg, dan wel per tram of metro anderzijds erg groot is. De uniforme regelen CIV (en dus de spoorverordening) bieden weliswaar de mogelijkheid om voor nationaal vervoer per trein een hogere personenlimiet te kiezen, maar van die mogelijkheid is geen gebruik gemaakt. Voor personen die in een internationale trein een binnenlands traject afleggen zou dan immers een andere limiet gelden dan voor personen die internationaal reizen. Deze vorm van ongelijke behandeling is niet wenselijk en niet opportuun".*

Een merkwaardige verklaring, die buitenlanders. Want de tram in Amsterdam zit ook vol met buitenlanders, evenals de bussen in de grensstreek. De Nederlandse

treinreizigers zijn het slachtoffer, en is er een grote ongelijkheid tussen de miljoenen treinreizigers en miljoenen tram/metro/busreizigers. Dat is voor de minister kennelijk een minder belangrijke ongelijkheid dan die tussen de Nederlandse en het relatief zeer kleine aantal buitenlandse treinreizigers. De Tweede Kamer heeft dit zonder commentaar geaccepteerd.

De te lage limitering van de aansprakelijkheid bij NS is een hoogst ernstige aanslag op de draagkracht en de zielenrust van de slachtoffers. Als een individu zich kan verzekeren voor WA voor zijn auto voor een relatief gering bedrag, dan wil het er bij mij niet in dat een groot bedrijf als NS zich voor individuele slachtoffers niet kan verzekeren voor een realistisch schade-uitkeringsbedrag, of deze schade niet uit de eigen begroting zou kunnen voldoen, en dat er geen enkele mogelijkheid zou bestaan om individuele slachtoffers hun reële schade te vergoeden.

**Voetnoot 2:** Prof. mr. W.H. van Boom zegt het volgende over de limitering;

*Aansprakelijkheid Verzekering en Schade*

*Nummer 4, September 2003*

*Redactioneel*

*Weg met de limieten bij letsel!*

*In het vervoerrecht bestaan sinds jaar en dag limieten op aansprakelijkheid. Ook waar het letselschade betreft. Hoe vreemd dat kan zijn, blijkt bij bestudering van het belangrijke vonnis van de rechtbank Utrecht van 18 december 2002 (NJ 2003, 104, NTBR 2003-5, p. 276, m.nt. Haak). Door structurele fouten van de NS en een verkeerde handeling van een conducteur raakt een jonge passagier bekneld tussen de deuren van een vertrekkende trein, met ernstig letsel en blijvende invaliditeit als gevolg. De NS erkent aansprakelijkheid, maar beroept zich wel op de wettelijke limiet van € 137 000. De aansprakelijkheid van vervoerders tegenover passagiers is namelijk op grond van boek 8 BW beperkt tot maximaal € 137 000 (f 300 000). Dit bedrag is gebaseerd op de verplichte WAM-verzekering die voor autobussen geldt.\*1 ) Nu is die koppeling op zichzelf al merkwaardig, omdat de wetgever daarmee de dekkingsbereidheid van WAM-verzekeraars koppelt aan de aansprakelijkheid voor andere vervoersmiddelen, maar ook overigens lijkt de limitering slecht verdedigbaar. Iedereen die zich met letselschade bezighoudt, weet dat bij blijvende invaliditeit een bedrag van € 137 000 veelal niet volstaat om de reële vermogensschade te vergoeden, ook niet als deze is gekapitaliseerd. Ik meen dat de rechtvaardiging van limieten wat betreft letselschade haar houdbaarheidsdatum heeft verloren. Toen kolen nog gangbare brandstof waren, was de ratio van limitering het berekenbaar, verzekeraar en betaalbaar houden van vervoerdiensten, een ratio waar met de opkomst van grootschalig gemechaniseerd vervoer en de daarmee gepaarde nationaal-economische belangen inderdaad groot gewicht aan toekwam, vooral ook in het licht van de relatief grote ongevalsincidentie. Die ratio overtuigt niet meer. Zeker waar het openbaar vervoerdiensten betreft, gaat het niet om ondernemingen die niet direct hun financiële ondergang tegemoet gaan ingeval van onbeperkte aansprakelijkheid. Dat zou een argument kunnen zijn om in elk geval die diensten niet het voorrecht van limitering te gunnen. Maar ook overigens zijn er redenen om ons kritisch te herbezinnen op het limiteringsstelsel.*

*Zo is er een tendens waarneembaar om uitsluiting van aansprakelijkheid voor letsel*

*onaanvaardbaar te oordelen. Gewezen kan worden op de geneeskundige behandelingsovereenkomst (art. 7:463 BW), de indicatieve lijst van de richtlijn oneerlijke bedingen (93/13), maar ook op Engels en Duits recht dat in deze richting wijst.\*2) Ook in het vervoerrecht zelf kan worden geconstateerd dat bestaande limieten als onaanvaardbaar laag worden ervaren. In het luchtvervoer leidde dit op EG-niveau tot de overstap van het Verdrag van Warschau naar het Verdrag van Montreal 1999.\*3) Het nieuwe verdrag kent risicoaansprakelijkheid tot € 100 000 en daarboven onbeperkte schuldaansprakelijkheid (zij het met uitsluiting van elk recht op vergoeding van immateriële schade). Ten slotte kan nog worden gewezen op de ongelijke behandeling tussen passagiers en benadeelden die niet werden vervoerd met het vervoermiddel; aansprakelijkheid tegenover die laatsten is veelal ongelimiteerd. Dit zijn naar mijn mening voldoende argumenten om de discussie over de wenselijkheid te heropenen. Wat mij betreft moeten die limieten veel hoger worden gesteld of zelfs worden afgeschaft. Is de matigingsbevoegdheid van art. 6:109 BW niet voldoende waarborg tegen een overmatige schadelast?*

*In elk geval moet een inflatiecorrectie worden ingebouwd. De huidige, statische limieten, vastgesteld in 1991, worden niet door inflatie gecorrigeerd, terwijl men vandaag ruim € 181 000 (meer dan f 400 000) nodig heeft om de koopkracht van f 300 000 in 1991 te evenaren!\*4) De rechtbank die over de NS-zaak moest oordelen, kon nauwelijks om de limiet heen. Toch oordeelde zij dat het beroep op de wettelijke limiet naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar was. De twee argumenten voor die beslissing (te weten: de NS heeft fouten gemaakt en het slachtoffer is voor het leven getekend) lijken mij onvoldoende grond om de wettelijke limiet te doorbreken. Het lijkt mij juist als de wetgever dat doet. Om het met considerans van Verordening 2027/97 te zeggen: Een systeem van onbeperkte aansprakelijkheid bij overlijden of letsel van passagiers is passend binnen de context van een veilig en modern vervoerssysteem.*

## **2. Het verstrekken van rapporten door de Onderzoeksraad voor Veiligheid**

Een jonge vrouw mist een been doordat zij bleef hangen in de deuren van een wegrijdende tram, losschoot en onder de wielen terecht kwam. De Onderzoeksraad voor Veiligheid kwam eraan te pas en maakte een rapport over het ongeval. De juridische procedure betrof het slachtoffer en haar verzekeringsmaatschappij contra de tram. Het rapport van de Raad was in volle omvang aanwezig bij de tram, maar werd wegens geheimhouding niet aan het slachtoffer verstrekt. Dat geeft rechtsongelijkheid, en belemmert het slachtoffer in het verkrijgen van schadevergoeding. Een professionele belangenbehartiger werd erbij betrokken, en bracht een rapport uit over ernstige fouten gemaakt door de tram. De Rechtbank, bestaande uit 3 dames die geen verstand van techniek hadden en snel recht wilden spreken vonden dat de professionele belangenbehartiger de tram niet aardig behandelde en wezen zonder technisch onderzoek cq. advies daarover, negatief vonnis, en gingen niet in op het verzoek om het rapport door de Onderzoeksraad voor Veiligheid aan de professionele belangenbehartiger af te doen geven. Pas in hoger beroep bij het Gerechtshof kreeg het slachtoffer het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid in handen. En het bleek dat het rapport van de professionele belangenbehartiger en dat van de Raad beide wezen op de gemaakte fouten van de tram. Herkenbaar veiligheidsbeleid bij de tram ontbrak. Het slachtoffer en

haar verzekeringsmaatschappij waren nu dus aan de winnende hand. Toen kon worden begonnen met de schadevergoedingsprocedure, maar het slachtoffer, dat inmiddels al 8 jaar aan het procederen was, was inmiddels zo murw gemaakt dat zij niet verder meer wilde procederen, en genoeg nam met het relatief lage bedrag dat de tram haar aanbood als schikking.

Het is een merkwaardige zaak, dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid het rapport wel aan de ene partij verstrekt, en aan de andere partij weigert. Een zodanig lange procedure om dan dat rapport toch in handen te krijgen maakt het slachtoffer, dat toch al genoeg problemen heeft, zo kapot dat de procedure niet afgemaakt kan worden, en zij niet het rechtmatige bedrag aan schadevergoeding ontvangt. Zij moest ook nog vooruitkijken naar een lange procedure om de toenmalige lage limitering van de aansprakelijkheid te doorbreken.

### 3. De geheimhouding van zwarte doos en cockpitvoice recorder

Een vliegtuig met 340 passagiers landt op het vliegveld Faro in Portugal. Het stort neer, en er zijn 56 doden en 106 gewonden. Een onderzoek van de toenmalige Raad voor de Luchtvaart kwam tot de conclusie dat de oorzaak een downburst was, een valwind die het vliegtuig onverwachts en plotseling omlaag duwde. Dat betekende dat de schuld, en dus de aansprakelijkheid, niet bij de luchtvaartmaatschappij zou liggen. De slachtoffers werd een bedrag aangeboden, in ruil voor een verder afzien van schadevergoeding, en in de kleine lettertjes ook de voorwaarde dat, ook al zou later blijken dat het toch geen valwind was, men verder afziet van extra schadevergoeding. Door vrijwel ieder slachtoffer werd dit aanbod aanvaard en deze overeenkomst ondertekend.

De meeste passagiers vertrouwden het verhaal van die valwind evenwel helemaal niet, omdat het vliegtuig al in de lucht rare capriolen had gemaakt. Onder andere werden de motoren zomaar uitgezet. Een juridisch onderzoek van de toedracht namens de slachtoffers was niet mogelijk, immers het probleem is dat de digitale vluchtrecorder, de zogenaamde zwarte doos, en de cockpit voice recorder, waarin de volledige toedracht die tot het ongeval heeft geleid is vastgelegd, door de landelijke overheid tot geheim zijn verklaard. Alleen de Onderzoeksraad voor Veiligheid, destijds de Raad voor de Luchtvaart, is gerechtigd deze in te zien. Ook kunnen de piloten aan de Raad onder volledige geheimhouding alles vertellen wat er gebeurd is, en wat hun rol daarin is geweest. Het is zelfs zo dat, als men er toch achter zou komen wat er in de zwarte doos of cockpitvoicerecorder staat, of wat de piloten voor de Raad hebben verklaard, de letselschade advocaten deze gegevens niet mogen gebruiken in gerechtelijke procedures. Daardoor kunnen de slachtoffers er niet achter komen wat er nu werkelijk is gebeurd, en moeten dan wachten op het eindrapport van de Raad voor de Luchtvaart, die nu is opgegaan in de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Zij krijgen daaruit informatie zonder deze te kunnen controleren.

Twee passagiers die bij het ongeval hun dochter verloren, wilden de waarheid weten. Tenslotte is in het onderhavige geval via allerlei omwegen toch de zwarte doos en de cockpitvoicerecorder opgespoord. Uit onderzoek van de professionele belangenbehartiger, later op diens verzoek in samenwerking met AvioConsult, bleek dat er *tijdens de landing* helemaal geen valwind was, en dat de piloten ernstige fouten hebben gemaakt

die tot het ongeval hebben geleid. *Er was weliswaar een windvlaag, maar niet tijdens de landing.*

Bijna 20 jaar na het ongeval was het dan zover dat er geprocedeerd kon worden. Maar voor het verkrijgen van schadevergoeding is natuurlijk de grote bottleneck dat alle slachtoffers een contract hadden getekend met in de kleine lettertjes het beding dat geen extra schadevergoeding wordt toegekend als de oorzaak van het ongeval een andere is dan destijds werd aangegeven.

De geheimhouding van de zwarte doos en de cockpitvoicerecorder is voor de slachtoffers van vliegtuigongevallen een ernstig manco. Enerzijds kunnen zij niet hun schadevergoeding op een passende manier regelen, anderzijds krijgen zij geen zielenrust omdat zij nooit de echte oorzaak van het ongeval zullen weten. Het wordt tijd eens na te gaan of de totale geheimhouding nu echt zo belangrijk is voor de veiligheid. Er staat immers in de zwarte doos en de cockpitvoicerecorder precies wat er gebeurd is, wat de piloten nog toe te voegen hebben is van minder *of zelfs verwaarloosbaar belang omdat het overeenkomt met wat reeds in de zwarte doos valt te lezen en op de cockpitvoicerecorder valt te horen.*

In de begintijd van de commerciële luchtvaart was er nog geen zwarte doos en cockpitvoice recorder. Toen was er dus geheimhouding nodig omdat alle informatie van de piloten moest komen, en deze alleen vrij konden spreken als justitie op afstand werd gehouden. Geleidelijk aan kwamen er wel zwarte dozen, maar waren kwetsbaar. Tegenwoordig zijn ze vrijwel onverwoestbaar, en geven na ongevallen precies weer wat de piloten hebben gedaan en gezegd. Geheimhouding om de piloten te beschermen tegen justitie en hen vrij te laten spreken om daarmee de veiligheid te bevorderen is daardoor overbodig geworden. Mijns inziens wordt het nu tijd de geheimhouding op te heffen, zodat de slachtoffers precies kunnen weten wat er gebeurd is, en via juridische procedures, de correcte schadevergoeding kunnen verkrijgen. Bovendien is dat ook beter voor de veiligheid. Immers bij de besproken ramp, waarbij de Raad voor de Luchtvaart de verkeerde conclusie trok dat het een windvlaag was die het ongeluk veroorzaakte, en de werkelijke oorzaken niet correct werden weergegeven, is de veiligheid door lering te trekken niet bevorderd, in tegendeel.

In feite lijkt het heden niet meer primair om de veiligheid te gaan maar om het vrijwaren van de piloten, en daarmee hun vliegmaatschappijen, van rechtsvervolging. Dus omschakelen van het beschermen van piloten, en zoals in het geval van de onderhavige ramp ook luchtvaartmaatschappijen, naar het bijstaan van slachtoffers door openbaarmaking van de inhoud van zwarte doos en CVR zou een goede zaak zijn. Bovendien is dit ook bevorderlijk voor de rechtsgelijkheid van burgers, immers treinmachinisten, buschauffeurs et cetera komen wel in aanraking met justitie na het veroorzaken van een ongeval. Iedereen is immers gelijk voor de wet.

### Mijn ervaring met letselschade verzekeringen

Mijn ervaring is dat deze in dienst van de tegenpartij de schade zoveel mogelijk proberen te bagatelliseren om zo doende voor de immateriële schade niet te hoeven op te komen. Hier voor wordt gebruik gemaakt van experts in deze materie waardoor het slachtoffer met 1-0 achterstaat. Deze heren schromen niet om in het medisch dossier van het slachtoffers te graven. Om zodoende naar het slachtoffer de beledigende opmerking te maken dat de geconstateerde letselschade voor het ongeval al bestond. Deze opmerking is een geweldige truck om de ontstane schade af te wijzen met alle gevolgen voor het slachtoffer. Deze moet nu gaan bewijzen dat de opmerking uit de duim is gezogen. Ik kan u vertellen dit is een heksentoer om uit eindelijk dit weerlegd te krijgen. Wie denkt dat hij of zij er is heeft het mis. Ik was in het bezit van een onafhankelijk medisch dossier waar in ik voor meer dan 25% mindervalide was verklaard. Dit rapport werd gemaakt naar de opmerking van mijn behandelende orthopeed. Die ik de vraag stelde naar aanleiding van een gevonden breuk in de rug. Die vier jaar lang verborgen was gebleven maar wel verklaarde waarom ik al die tijd na het ongeval helse pijnen in mijn rug moest doorstaan. Waardoor ik uiteindelijk in de WAO terecht kwam. Dokter hoe kan dit? Zijn antwoord: door geweld van buitenaf aangezien ik na het ongeval nergens bij betrokken ben geraakt. Maar ik moest vele malen een arts opzoeken, dus was voor mij de oorzaak glas en glas helder. Maar niet voor de glasheldere verzekeringsmaatschappij. Deze begon dit rapport in twijfel te trekken 25% werd 15% en er moest nogmaals een rapport worden gemaakt en wel door een arts die de verzekering koos. Drie vragen die gesteld werden: de eerste is er een whiplash? Welke psychische schade is er en welke fysieke schade is aangericht? Aangezien er niet eens een gesprek met mij over het ongeval heeft plaats gevonden vraag ik mij nu nog af op welke gronde heeft de arts het lef gehad om op alle drie de punten te antwoorden dat het er niet was. Terwijl mijn vriendin er een nekbreuk aan overhield. Ik kan de whiplash wel beantwoorden. Staat nu in mijn dossier. Wat betref de psychische schade hier vecht ik nu nog mee. En wat fysiek betreft ik ben mijn werk en sport carrière kwijt. Hoezo het is er niet. Ik en mijn letselschaderegelaar waren verbaasd over dit schandalige rapport . Ik twijfel dan ook aan de integriteit van deze arts en dit maakt mij dit dubbel slachtoffer van een verkeersmisdrijf en ik betaal levenslang de rekening.







## Appendices

### Vereniging Verkeerslachtoffers

*De Minister H.M. Schulz van Haegen, liet begin 2015 tijdens een T.V. gesprek weten, dat zij een rijdend, gemotoriseerd, voertuig zag als een in potentie "dodelijk wapen", net als een geladen revolver.*

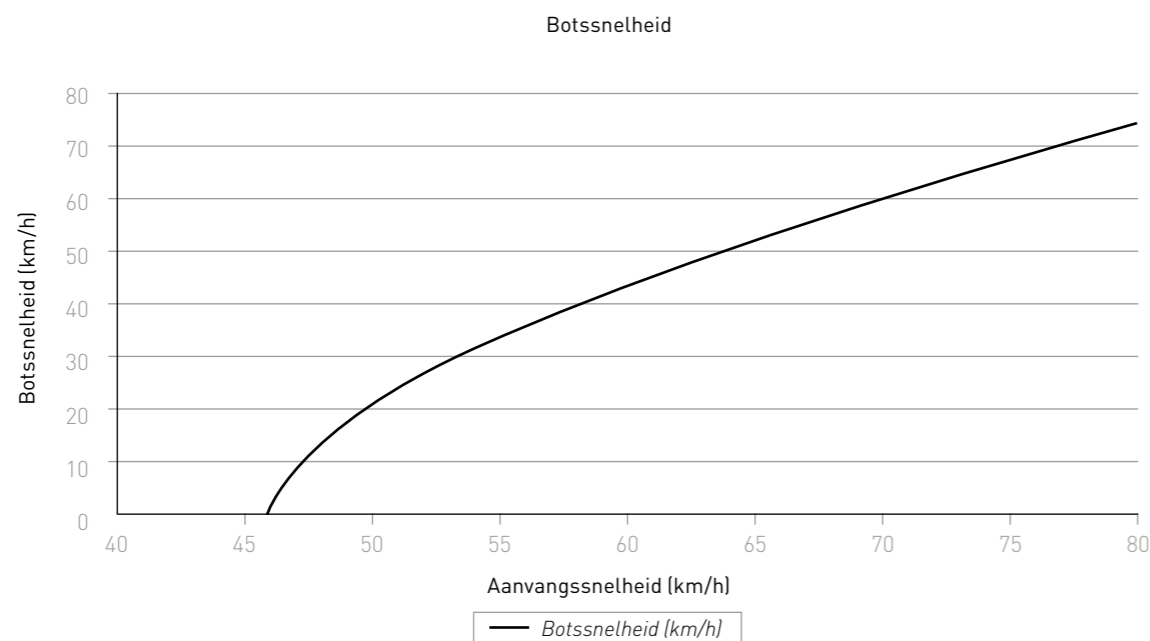
De hoogte van de straffen voor verkeersmisdrijven zouden derhalve gelijk moeten zijn aan die voor andere levensdelicten.

De VVS is het volledig eens met haar standpunt en hoopt, dat binnen bestuurlijke kringen, een heroverweging komt van de dramatische gevolgen, die de veroorzakers van ongevallen hun medeweggebruikers kunnen aandoen.

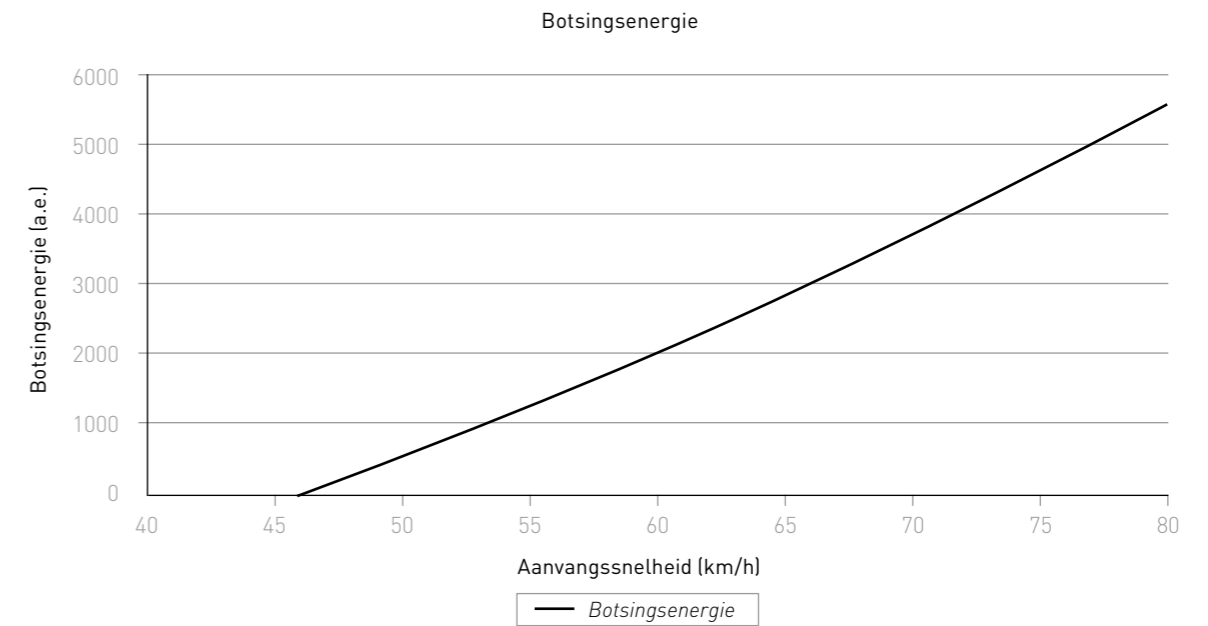
## Snelheid

De gevolgen van snelheid worden gewoonlijk zwaar onderschat. De Engelstalige uitdrukking "Speed kills!" geeft de situatie beter weer. Het probleem dat de meeste mensen denken dat de gevolgen evenredig met de rijsnelheid toenemen. Degenen die op de middelbare school beter hebben opgelet denken dat dit met het kwadraat van de rijsnelheid toeneemt. Helaas zijn beide fout. De gevolgen van een ongeval zijn evenredig met het kwadraat van snelheid op het moment van de botsing. Door de "schrikseconde" en de tijd (en afstand!) nodig om snelheid te verminderen door het remmen, gaat de snelheid op het moment van de botsing erg snel omhoog met de rijsnelheid. Dit is geïllustreerd aan de hand van het volgende voorbeeld:

Je rijdt op een droge weg en plotseling rent 20 meter voor je een kind de weg op. We nemen een "schrikseconde" van 0,7 s aan, waarna je met 7,5 m/s<sup>2</sup> afremt (de wettelijke eis is dat een voertuig met minstens 4,5 m/s<sup>2</sup> af moet kunnen remmen). In figuur 1 staat de snelheid op het moment van de botsing als functie van de rijsnelheid getekend. Als je minder dan 47 km/h rijdt sta je stil voordat je bij het kind bent. Maar daarboven gaat het snel omhoog: bij 50 km/h raak je het kind met meer dan 22 km/h en bij 55 km/h met bijna 35 km/h. De energie die beschikbaar is voor het toebrengen van letsel is proportioneel met het kwadraat van de botssnelheid en gaat derhalve nog veel sneller omhoog met de aanvangssnelheid zoals in figuur 2 te zien is. Beneden de 47 km/h is deze nul, bij 55 km/h is deze al bijna 2,4 maal zo groot als bij 50 km/h.



Figuur 1: Snelheid op het moment van de botsing als functie van de rijsnelheid. Voor de omstandigheden: zie tekst.



Figuur 2: Energie, beschikbaar voor het toebrengen van letsel als functie van de rijsnelheid in arbitraire eenheden. Voor de omstandigheden: zie tekst. Vergelijk met figuur 1.

Deze resultaten maken duidelijk dat de gevolgen van te hard rijden veel ernstiger zijn dan vrijwel iedereen denkt. Het verklaart ook het resultaat van het "bonnen en botsen" onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (S.W.O.V), waaruit blijkt dat bestuurders die hoog scoorden bij het aantal bekeuringen voor te hard rijden onevenredig vaak bij ongevallen betrokken zijn. En de achtergrond waarom "Speed kills". Deze resultaten roepen ons inziens tot een veel strengere aanpak van snelheidsovertredingen dan nu de praktijk is. Zeker recidive zou tot sanctieverzwarend moeten leiden.

### Hulpverleners

Naast alle kritiek en kritische opmerkingen in dit Zwartboek willen wij niet onvermeld laten dat wij, als slachtoffers, veel dank verschuldigd zijn aan de hulpverleners. Dit wordt goed verwoord door de ervaringen van een slachtoffer van een groot ongeval waar veel voertuigen bij betrokken waren:

Als slachtoffer, dat half verdoofd door de onverwachtheid en de klap van een verkeersongeval, ingeklemd tussen vele andere auto's, zit je te wachten op hulp. De eerste gedachte na de klap is: goddank niet in brand gevlogen en verderop ook niet. De tweede gedachte is, hoe gaat het met inzittende(n)? De derde gedachte is, hoe komen we hieruit, deuren geklemd, door de ramen kan niet.

Het duurt altijd een onvergetelijke eeuwigheid, voordat ze komen en al die tijd een nimmer vergeten gevoel van machteloosheid. Het ene moment rijd je, het volgende moment is het leven ingrijpend veranderd door een verkeersongeval. Dan zie je ineens "rauwe behelmdde brandweerkoppen" verschijnen, als zwarte engelen uit de hemel, die jou en de anderen komen bevrijden. Je hoort ze praten, overleggen. Ieder ongeval heeft zijn eigen bergings-problemen, het geluid van apparaten, de eerste geruststellende woorden, professionele aanpak. En ineens kom je vrij, maar (licht) gewond en wordt je overgedragen aan het ambulance personeel.

De witte engelen, die wat vragen stellen, en je op een brancard plaatsen en wachten tot de ambulance vol is, tussendoor met brandweer overleggend, waar en wie de volgenden zijn, die uit een benarde positie gehaald moeten en kunnen worden. Wagen vol, wegwezen. Dit slachtoffer kon nog praten, kijken en wat bewegen. Anderen zijn bewusteloos of uitgesmeerd tussen stukken verwrongen wrakstukken.

Als je nagaat, dat binnen hun organisatie, deze mensen letterlijk dag en nacht klaar (moeten) staan, in de winter met soms bevroren wegen of ander rotweer, of branden blussen in de bloedhitte en gewonden onder die condities de eerste medische hulp verlenen, behoort de beschaafde wereld zéér diep respect hebben, voor deze mensen. Temeer omdat het geen 9 tot 5 uur baan is. Rampen ontstaan altijd onverwacht, dag en nacht.

Indrukwekkend: het ziekenhuis, gestoord in de dagelijkse routine. Een grote zaal, haastig volgepropt met tientallen bedden, artsen stellen vragen over je toestand, verpleegkundigen leiden je naar een bed. In een wolk van kalme vriendelijkheid en aandacht voor kleine details, slokje water, mogelijkheden, familie te informeren, pilletje hebben? Zelf gaat het, maar tientallen zijn er slechter aan toe. Gekerm, gekreun, soms een gil. Allemaal mensen, waarvan -voor een aantal- het leven binnen enkele seconden, van een alledaags bestaan omgeslagen is naar een dramatisch bestaan: een voet eraf, rolstoel, hersenletsel, werkverlies, geldgebrek, sociale spanningen, depressies en ga zo maar door. In dit Zwartboek staan verschillende voorbeelden.

Op de bevoegde autoriteiten rust de plicht, om deze beroepsgroepen, tijdens de

uitoefening van hun vak, totale bescherming te geven. Daar schijnt het wel eens aan te mankeren. Wij voelen dan ook een grote woede en walging jegens personen die hulpverleners niet alleen belemmeren in hun werk, maar deze zelfs bedreigen en soms zelfs meer dan dat. Wat ons betreft mogen dit soort lieden zeer zwaar gestraft worden, gevolgd door een verplichte cursus waarin hen wordt bijgebracht wat de hulpverleners allemaal meemaken en wat de gevolgen voor hen zijn, want de ellende, waarmee zij dagelijks worden geconfronteerd, laat de hulpverleners niet onberoerd. Daarom willen wij hen een grote pluim geven en bedanken wat zij voor ons gedaan hebben in de kritieke periode na het ongeval.

### De prijs van mobiliteit

Het wegverkeer kost de Nederlandse samenleving JAARLIJKS zo'n 700 doden (als je ook hen meerekent die niet binnen 30 dagen na het ongeval overlijden en compenseert voor de onderrapportage), een 20 000 ziekenhuisgewonden, 4000 slachtoffers met blijvend letsel en 13 MILJARD Euro schade. De "opbrengst" van verkeersonveilig gedrag in de vorm van boetes bedraagt ca. 1 miljard Euro. Dus zelfs puur materieel gezien een slechte deal. Wij zijn van mening dat de vermindering van de verkeersonveiligheid veel ambitieuzer ter hand dient te worden genomen dan nu het geval is. Eenvoudigweg omdat naar onze mening de gevolgen volstrekt onacceptabel zijn. Hiertoe staat de wetgever een groot aantal mogelijkheden ter beschikking die nu niet of nauwelijks gebruikt worden. Deze mogelijkheden worden snel duidelijk als de dieperliggende oorzaken van ongevallen worden geanalyseerd.

Allereerst kan worden opgemerkt dat de staat van het huidige voertuigenpark en van de infrastructuur een hoge mate van perfectie bereikt heeft. Een groot percentage (onderzoek heeft geleerd 93%) van de ongevallen moet derhalve worden toegeschreven aan menselijke "fouten". We schrijven "fouten" bewust tussen aanhalingstekens, omdat er naar onze mening een scherp onderscheid dient te worden gemaakt tussen fouten, ontstaan door vergissingen en ander menselijk falen enerzijds en het bewust overtreden van de verkeersregels anderzijds. Bij de laatste categorie is er sprake van "verkeersmisdrijven" en niet van "verkeersongevallen".

Menselijk falen kan worden beperkt door "driver assistance" systemen, zoals die voor het handhaven van de rijstrook, camerasystemen om "dode hoeken" op te heffen, maar ook waarschuwingen als de lokale maximumsnelheid wordt overtreden. Hoewel hiermee niet al het menselijk falen wordt voorkomen, helpen deze om de verkeersonveiligheid te verminderen. Wel dient te worden opgemerkt dat de bestuurders die alleen bij een ongeval betrokken raken door menselijk falen de grote meerderheid van de bestuurders uitmaakt, maar niet de grote meerderheid van de ongevalsveroorzakers. Er is een categorie bestuurders die klaarblijkelijk van mening is dat de regels voor hen niet gelden en frequent, opzettelijk en dus bewust, de verkeersregels overtreden. Het is middels een onderzoek van de SWOV aangetoond dat notoire hardrijders veel vaker bij ongevallen betrokken zijn dan de overige bestuurders. Of, zoals een door de wol geverfde Officier van Justitie het na een Herdenking van de verkeersslachtoffers

uitdrukte: "Als we alcohol en snelheid kunnen uitbannen hebben al 2/3 van de verkeersdoden voorkomen". Wat betreft alcomobilisten is dat eenvoudig na te gaan: hoewel bij controles zo'n 1% van de bestuurders te veel alcohol op blijkt te hebben, veroorzaken zij zo'n 35 – 40 % van de ernstige ongevallen. Kortom, alcohol en snelheid zijn twee zeer belangrijke grondoorzaken van ongevallen en dus van het eraan gekoppelde menselijke leed en de enorme schadepost.

Pak de notoire overtredders aan!

De wetgever kan een grote bijdrage leveren aan de vermindering van de verkeersonveiligheid door de tweede categorie bestuurders veel strenger aan te pakken. Wij zullen de wetgever vast een paar suggesties aan de hand doen:

1. Voer recidive in voor bekeuringen die gevaarzettend zijn. Dit kan middels een "boetevermenigvuldigingsfactor". Iedereen begint bij 1 (één) en als een bestuurder een boete krijgt wordt de *uitstaande* factor vermenigvuldigd met een waarde, die afhangt van de ernst van de overtreding. Zo zou bijvoorbeeld 10 km/h te hard in de de bebouwde kom een waarde van 1,2 kunnen hebben, die voor "door rood licht rijden" 1,3 en voor alcoholgebruik 2,5. De eerstvolgende boete wordt dan met de "boetevermenigvuldigingsfactor" verhoogd. Omdat bij iedere bekeuring de factor weer met de waarde wordt *vermenigvuldigd* (!) wordt de boetevermenigvuldigingsfactor snel groter en daarmee ook de sanctie, die op deze manier ook recidive aanpakt, in tegenstelling tot de huidige praktijk. Wij verwachten dat dit een sterk remmende werking zal hebben op de notoire verkeerszondaars en daarnaast wordt een groter gedeelte van de kosten van de verkeersonveiligheid betaald door hen die gevaarlijk weggedrag vertonen.
2. Stel het alcoholslot voor notoire drankrijders in als "veiligheidsmaatregel", te vergelijken met de APK voor oudere voertuigen. Het is dan geen sanctie meer in de zin van de Raad van State.
3. Verhaal de schade van een verkeersongeval op de veroorzaker als er sprake is van een verkeersmisdrijf. Nu kan (en wordt!) de verzekering als "schaamlap" gebruikt en worden de kosten van het misdrijf afgewenteld op de verzekering, de samenleving en, niet te vergeten, het slachtoffer. Als plegers van verkeersmisdrijven ook kunnen worden "kaalgeplukt" zal daar een sterk preventieve werking van uitgaan. Het is ook geheel in overeenstemming met het principe "de vervuiler betaalt".
4. Maak eens serieus werk van de vervolging van verkeersmisdadigers en leg straffen op die enigszins in verhouding staan tot de gevolgen van het misdrijf. Een werkstraf van negentig uur voor het bijna-dood rijden van een fietser is geen straf, dat is enerzijds een schoffering van het slachtoffer en anderzijds een lange neus naar de samenleving die alle verdere gevolgen mag dragen.
5. Breng het verkeersrecht onder in een aparte, moderne, wetgeving, gebaseerd op de huidige realiteit. Het is nu een lappendeken van stukjes wetgeving uit het verre verleden met een paar opgestikte lappen om de ergste problemen te ondervangen. Maar het geheel moet hoognodig op de schop. Dan kan ook meteen het probleem van de vergoedingen jegens slachtoffers worden aangepakt. De huidige praktijk, gebaseerd op het Burgerlijk Wetboek, is hiervoor volstrekt ongeschikt omdat de

uitgangspunten daarvan niet van toepassing zijn op verkeersslachtoffers.

6. Het handhaven van opgelegde straffen, zoals het ontzeggen van de rijbevoegdheid, is volstrekt onvoldoende. Voer derhalve, op zo kort mogelijke termijn, het "rijbewijs-slot" verplicht in. Dit is bestaande technologie die het een stuk lastiger maakt om onbevoegd een motorvoertuig te besturen.
7. Het bepalen van het gedrag van bestuurders rond ongevallen is vaak lastig. Middels het gebruik van "Event Data Recorders" (EDR's) kan dit veel gemakkelijker en nauwkeuriger gebeuren en het is voor ons een raadsel waarom EDR's nog steeds niet verplicht zijn in alle motorvoertuigen en de politie niet wordt opgedragen om na ieder ongeval de EDR gegevens veilig te stellen, waar dat nu al mogelijk is. Dat mes snijdt aan minstens twee kanten: enerzijds kan in veel meer (on)gevallen de aansprakelijkheid worden vastgesteld en daarmee een schadevergoeding aan het slachtoffer en anderzijds gaan bestuurders zich netter gedragen als ze weten dat er "over de schouder" wordt meegekeken, zeker als dat vergaande gevolgen kan hebben voor de verkeersmisdadiger zelf.
8. Beperk de rijbevoegdheid van notoire snelheidsovertreders tot motorvoertuigen, voorzien van een "Intelligente Snelheids Adapter"(ISA) *voor de rest van hun leven*. Dit "zwaard van Damocles" zal velen er van weerhouden het al te bont te maken (met alle voordelen van dien) en is middels het "rijbewijs-slot" handhaafbaar.

Wij denken dat deze lijst nog verder uitgebreid kan worden en wij moedigen een ieder aan om suggesties hiertoe aan ons te berichten.

#### Matrixborden

Matrixborden boven de Nederlandse snelwegen hebben tot doel om weggebruikers tijdig te waarschuwen voor problemen, zoals langzamer rijdend verkeer verderop. De regeling van de matrixborden gebeurt automatisch. Detectielussen in de weg meten de doorstroming en een computer bepaalt vervolgens of de matrixborden moeten worden geactiveerd. Alleen in Nederland gebeurt dit automatisch, in de ons omringende landen wordt de weg middels camera's geobserveerd en bepalen verkeersregelaars of de matrixborden aangezet moeten worden. Wat opvallend is, is dat in Nederland de matrixborden ter waarschuwing slechts drie "smaken" kennen: Uit, 70 km/h of 50 km/h.

Omdat 70 km/h amper de helft is van de huidige maximumsnelheid op veel snelwegen leidt de indicatie van 70 km/h al snel tot een overreactie van bestuurders, waardoor de kans op files toeneemt ("paniek"-files). Een ieder die regelmatig in de spits op de snelwegen rijdt kan dit zelf waarnemen. Dit lijkt ons een ongewenste "bijwerking" van de matrixborden en wij vragen ons dan ook af waarom de matrixborden geen grotere differentiatie in de aanbevolen snelheden bieden, bijvoorbeeld 110 km/h, 90 km/h, 70 km/h, 50 km/h en 30 km/h. Hierdoor zou de reactie van de bestuurders beter kunnen worden afgestemd op de eigenlijke situatie op de weg. Een andere vraag is waarom in de buurlanden wordt vastgehouden aan menselijke beoordeling? Het voorgaande doet toch het vermoeden rijzen dat hier evidente voordelen aan verbonden zijn.

### Verkeerde uitgangspunten van de wetgever

Een fundamenteel probleem van de huidige wetgeving op het gebied van het wegverkeer is dat de wetgeving gebaseerd op verkeerde uitgangspunten. Wellicht dat deze uitgangspunten ten tijde van de invoeren van de betreffende wetten wèl correct waren, maar de realiteit anno 2015 is significant anders dan die van 1881 en 1930. Het is derhalve hoog tijd om de wetgeving aan de hedendaagse situatie aan te passen. Maar dat is ondoenlijk zonder de uitgangspunten onder de loupe te nemen.

De wetgever is destijds uitgegaan van o.a. de volgende uitgangspunten:

- Een ieder neemt vrijwillig en voor eigen risico aan het verkeer deel.
- Bij ongevallen treedt in eerste instantie het Wetboek van Strafrecht in werking.
- Geen verkeersdeelnemer heeft de intentie een ongeval te veroorzaken.
- De uitgangspunten van het Burgerlijk Wetboek zijn van toepassing als er verschil van inzicht is tussen de betrokkenen betreffende de aansprakelijkheid van de gevolgen van het ongeval.
- Betrokken partijen zijn gelijkwaardig, d.w.z. juridisch "even sterk".
- Bestuurders van gemotoriseerde voertuigen zijn onderling "even sterk", alleen voetgangers en fietsers zijn "zwakke" verkeersdeelnemers en hebben derhalve meer rechtsbescherming (omkering bewijslast).

Een ieder die wat dieper nadenkt over deze uitgangspunten beseft dat deze anno 2015 nogal buiten de werkelijkheid staan:

- Het is onmogelijk om aan de samenleving deel te nemen zonder aan het verkeer deel te nemen.
- Voor slachtoffers is het civielrecht veel belangrijker dan het strafrecht omdat er toch maar in zeer beperkte mate door Justitie vervolgd wordt. Het zou derhalve veel beter zijn om het primaat bij het civielrecht te leggen.
- Er is een groep bestuurders die lak hebben aan de verkeersregels en daardoor aanzienlijk vaker bij ongevallen betrokken zijn. Zij nemen –bewust- extra risico's waar hun medeweggebruikers het slachtoffer van zijn en derhalve mag gesteld worden dat hun intenties niet zuiver zijn.
- De gevolgen (zowel lichamelijk als psychisch) voor een slachtoffer zijn vaak dusdanig ernstig dat het Burgerlijk Wetboek hier geen leidraad kan zijn.
- Een slachtoffer met ernstig lichamelijk letsel en zeker hersenletsel is absoluut niet gelijkwaardig aan de tegenpartij. Dit heeft direct consequenties voor de juridische positie van het slachtoffer. Daarenboven krijgt de veroorzaker gratis juridische bijstand van zijn verzekering, het slachtoffer moet dat zelf betalen. Van gelijkwaardigheid is dus totaal geen sprake.
- Het begrip "zwakke verkeersdeelnemer" is op zich al merkwaardig omdat bestuurders van motorvoertuigen vaak minstens zo kwetsbaar zijn als voetgangers of fietsers. Denk aan een motorrijder tegen een SUV, een bestuurder van een

Fiat 500 tegen een vrachtauto. Een ieder kan genoeg voorbeelden bedenken om dit begrip aan te vechten. Daarnaast wordt het begrip uitgehold door moderne technische ontwikkelingen: is een elektrische fiets nog steeds een fiets in de zin van een "zwakke verkeersdeelnemer" of is het een "rijwiel met hulpmotor"? En als het een "fiets" is, wordt er dan ergens een grens getrokken? Er zijn al "speed bikes" die 80 km/h halen.

Naar onze mening dient de wetgeving op dit gebied helemaal "op de schop" genomen te worden, gebaseerd op uitgangspunten die meer met de huidige realiteit in overeenstemming zijn, die veel "slachtoffervriendelijker" zijn en die veel effectiever zijn in het verminderen van de verkeersonveiligheid. Wij roepen derhalve de 2<sup>e</sup> Kamer der Staten Generaal op om hier snel werk van te maken.

### De hopeloos verouderde wetgeving

De wetgeving rond het afwikkelen van de gevolgen van een verkeersongeval is nog steeds gebaseerd op de wet uit 1930, het Burgerlijk Wetboek. Dit gaat uit van twee "gezonde" partijen, die een onderling geschil hebben over zaken als verbintenissen, erfenissen, handelszaken, rechtspersonen, etc. Op die gebieden is er sprake van eeuwenlang vergaarde kennis, vervat in jurisprudentie en staan twee gelijkwaardige partijen tegenover elkaar. Waarbij het adagium is: "Wie eist, bewijst", bedoeld om, in het oerwoud van beweringen en feiten, de draad naar een rechtvaardige en rechtdoende oplossing te vinden. Maar ook de wetgever vroeg zich toen al af of dit een juiste en rechtvaardige aanpak was omdat hij zelf al opmerkte:

*"dat dit civielrechtelijke Wegenverkeerswetsdeel voornamelijk om schadevergoedingen gaat, in tegenstelling met "echte civielrechtelijke zaken" waarover een uiterst overvloedige jurisprudentie bestaat."*

Inmiddels zijn we 85 jaar verder en wij zijn van mening dat deze wetgeving schromelijk tekort schiet omdat de uitgangspunten van de wetgeving overduidelijk achterhaald zijn door de realiteit. In Deel 2 hebben wij al beschreven waarom het principe van het Burgerlijk Wetboek niet goed toegepast kan worden op de afwikkeling van verkeersongevallen en in "Verkeerde Uitgangspunten" kunt nadere informatie vinden. Hoewel op het eerste gezicht het uitgangspunt "Wie eist, bewijst" heel redelijk lijkt, zit er toch een boa constrictor onder het gras: het wordt wel gemakkelijk om onder de wettelijk verplichte(!) schadevergoeding voor het slachtoffer uit te komen door maar onzin-verhalen op te hangen. Daarnaast wordt een slachtoffer met nog veel meer problemen geconfronteerd:

- Door de lakse houding van Justitie wordt in de grote meerderheid van de (on)gevallen geen vervolging ingesteld en komt er daardoor geen duidelijkheid over de toedracht, en dus aansprakelijkheid, van het ongeval.
- Vaak is een slachtoffer zwaar gewond en heeft al zijn energie nodig om de dagelijkse gang van zaken in goede banen te leiden en aan zijn lichamelijke en psychische

herstel te werken.

- Als een slachtoffer in coma is geraakt heeft hij vaak geen of maar een beperkte herinnering aan het ongeval en heeft daardoor een grote achterstand om zijn lezing van het ongeval naar voren te brengen.
- Als een slachtoffer hersenletsel heeft opgelopen, staat hij op nog grotere achterstand jegens de veroorzaker, maar heeft hij juist erg veel belang bij de financiële afwikkeling van het ongeval.
- De veroorzaker krijgt gratis juridische bijstand van zijn verzekering, het slachtoffer moet alle juridische kosten zelf dragen en als het inkomen wegvalt (bijvoorbeeld door hersenletsel) kan hij gewoonlijk de jarenlange (5 – 15 jaar!) juridische procedures niet volhouden. Van "gelijkheid van partijen" is dus in het geheel geen sprake, integendeel. Het slachtoffer staat op zware achterstand.
- De veroorzaker kan en mag alsmaar nieuwe "lezingen" van het ongeval verzinnen en het slachtoffer moet dan maar weer aantonen dat het kletsboek is waar de veroorzaker nu weer mee aan komt zetten, want "wie eist, bewijst", nietwaar?
- Het is zo goed als onmogelijk om als slachtoffer iets bewezen te krijgen zonder getuigen. Als het ongeval dus op een stille weg gebeurd is staat het slachtoffer sowieso zo goed als met lege handen.

De VVS is van mening dat het hoog tijd wordt dat de hele wetgeving betreffende de afwikkeling van verkeersongevallen "op de schop" gaat. Daarbij dient de positie van het slachtoffer veel meer beschermd te worden, zou de veroorzaker zijn initiële lezing van het ongeval niet meer ongestraft mogen herzien, dienen tijdslimieten gesteld te worden en dient de termijn, waarin de afwikkeling gereed is beperkt te worden tot hooguit 2 jaar, liever minder, zoals in veel andere landen de praktijk is. Daarnaast zouden er gespecialiseerde rechtbanken moeten komen die veel meer begrip hebben van de Natuurkunde om ongevallen te beschrijven en van moderne techniek om de toedracht vast te stellen.

#### **Weggedrag, verkeersongevallen en verkeersmisdrijven**

Het C.B.R. heeft ca. 10 miljoen rijbewijzen verstrekt en elk van deze bestuurders dient zich er van bewust te zijn dat ieder gemotoriseerd voertuig een potentieel moordwapen is (look de minister van infrastructuur en milieu, mevr. H.M. Schultz van Haegen noemde de auto een dodelijk wapen). De verkeersregels zijn bedoeld om de verkeersveiligheid te verhogen (of liever: de verkeersonveiligheid te verminderen) en dienen derhalve door *alle* bestuurders gerespecteerd te worden. Helaas is dat niet het geval. De statistieken laten duidelijk zien dat het overtreden van de verkeersregels tot gevolg heeft dat er meer ongevallen plaatsvinden en dat de gevolgen ervan ernstiger zijn. Als het al tot veroordeling van de veroorzaker komt (zie Deel 2) komt deze er gewoonlijk met een zeer milde straf vanaf, dit tot grote frustratie van de slachtoffers. In een toelichting van de Hoge Raad over de zeer milde vonnissen van ongeval veroorzakers, werd als argument genoemd: *"Bij een dodelijk ongeluk is van opzet meestal geen sprake. Automobilisten hebben vrijwel nooit de intentie om een ongeluk te veroorzaken, laat staan om iemand te doden"* Dat moest er nog eens bijkomen! Hoewel wij denken dat het niet de intentie zal zijn om

een ongeval te veroorzaken dient een ieder die de verkeersregels *niet* respecteert te weten dat hij zo de kans op het veroorzaken van een ongeval aanzienlijk verhoogt. Als iemand midden op de Dam in Amsterdam een automatisch geweer leegschiet kan hij eveneens niet de intentie hebben iemand te verwonden of doden, maar wij denken dat de Hoge Raad in dit geval toch een ander oordeel zal vellen.

Wij zijn van mening dat het bewust overtreden van de verkeersregels ook het bewust nemen van onnodige risico's voor de medeweggebruikers inhoudt. Als er dan een "ongeval" plaatsvindt kan en mag er naar onze mening niet van een "ongeval" gesproken worden, maar is er een verkeers*misdrijf* gepleegd. De straffen hiervoor zouden gelijk dienen te zijn aan die voor andere misdrijven met vergelijkbare gevolgen voor de slachtoffers. Middels beschikbare technologie is het tegenwoordig eenvoudig aan te tonen of een bestuurder zich aan de verkeersregels heeft gehouden of niet. Dus het verschil tussen een "ongeval" en een "misdrijf" is scherp te trekken. De straffen bij ongevallen hoeven, wat ons betreft, niet verhoogd te worden, die voor misdrijven des te meer!

Overigens is de uitspraak van de Hoge Raad volstrekt onbegrijpelijk want de WVV hfdst 2 artikel 6 stelde in 1930 al:

*Het is een ieder die aan het verkeer deelneemt verboden zich zodanig te gedragen dat een aan zijn schuld te wijten verkeersongeval plaatsvindt waardoor een ander wordt gedood of waardoor een ander zwaar lichamelijk letsel wordt toegebracht of zodanig lichamelijk letsel, dat daaruit tijdelijke ziekte of verhindering in de uitoefening van de normale bezigheden ontstaat.*

Het bewust overtreden van de verkeersregels lijkt ons volstrekt in strijd met dit wetsartikel. En is daarmee een misdrijf dat dan ook als zodanig bestraft dient te worden. Wellicht dat er dan meer preventieve werking van het strafrecht uitgaat, nu is dat zo goed als afwezig.

#### **Punten Lid VVS**

*Gerechtigheid is de rechten van Slachtoffers beschermen (bron: V.N.)*

- De wegenverkeerswet uit 1930 werd in 1994 voor wat betreft regelgeving en strafbare overtredingen enigszins aangepast; helaas niet voor de slachtoffers.
- De straffen voor "dood door schuld" en/of "ernstig letsel" vinden een basis van een wet uit 1881! Dat werd in 1930 de "strafbasis" in de nieuwe strafverkeerswet. De VVS sluit geheel aan bij de opvatting van minister hare excellentie mw. Schultz – van Haegen, die rijdende (vracht)auto's betitelde als dodelijke wapens. Die verkeerswet moet dan ook herzien worden, ter ondersteuning van veilig en aangepast verkeersgedrag.
- De rechten van (ernstige) verkeersslachtoffers zijn sinds 1930 niet wezenlijk aan de orde gekomen, alleen is de strikte bewijslast enigszins versoepeld door in civiele rechtszaken de aansprakelijkheid van de veroorzaker "aannemelijk" te maken. Of dit in de praktijk veel verschil maakt staat te bezien, omdat ook in civiele rechtszaken zwaar op getuigenverklaringen wordt geleund. Op basis van jurisprudentie kan het slachtoffer ook de kosten van een civiele procedure op de

veroorzaker verhalen *mits hij in het gelijk wordt gesteld*.

- Een pluim verdienen de hulpverleners ter plekke van het ongeval, die de zware taak hebben om de (zwaar-)gewonden bij te staan en de ellende onder ogen te zien.
- De Rechterlijke Macht heeft de bestaande wetgeving toe te passen, waarbij de positie van het slachtoffer gering is. Vaker zou, gezien de verouderde wetgeving, gebruik gemaakt kunnen worden van de mogelijkheid om "redelijkheid" en "billijkheid" directer te gebruiken. Is het daarom geen hoog tijd voor een geheel eigen verkeerswet, waar de rechten van slachtoffers voorop staan? Dit is gebruikelijk in heel Europa, behalve in Nederland. Verkeersveiligheidszaken dienen centraal te worden aangestuurd.

#### **'Zelfs handsfree bellen met stembediening leidt af'**

Gepubliceerd: 23 oktober 2015 16:34 Laatste update: 23 oktober 2015 16:34

Zelfs bellen in de auto met stembediening leidt een bestuurder af. Elke vorm van het gebruiken van de mobiele telefoon zorgt gedurende 27 seconden voor minder alertheid achter het stuur. Dat blijkt uit een nieuw onderzoek van de University van Utah. Het onderzoek is gebaseerd op de evaluatie van het rijgedrag van 250 volwassen automobilisten. Na het voeren van een gesprek duurt het maximaal 27 seconden voordat een bestuurder zijn of haar aandacht weer volledig bij het verkeer heeft", stelt professor David Strayer. Als een auto 40 kilometer per uur rijdt, wordt in die tijd een afstand van drie voetbalvelden afgelegd. Het feit dat een telefoon reageert op stembediening, maakt geen verschil. "Wie zich focust op het bellen, op wat voor manier dan ook, concentreert zich minder op de rij-omgeving."

#### **Voetgangers**

De onderzoekers onderzochten het belgedrag van bestuurders in verschillende auto's en met verschillende smartphones. De mate van afleiding hangt volgens de resultaten mede af van hoe moeilijk de bediening van het handsfree toestel is. "De verminderde concentratie kan er, ook na het ophangen, voor zorgen dat bestuurders borden of voetgangers niet goed ziet", aldus een woordvoerder van verkeersorganisatie AAA. Volgens de onderzoekers stierven de afgelopen jaren zo'n 3100 personen bij een ongeluk dat werd veroorzaakt door een bellende bestuurder. Meer dan 400.000 mensen raakten gewond.

Bron: nu.nl

---

## Colofon

### Zwartboek

Redactie: dr. Hans van Maanen, Tjakko Bouwman, Herman Sindorff

Auteur: dr. Hans van Maanen

Beeld: iStock

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.