

APPENDIX 2017

# ZWARTBOEK

WAAR VERKEERSSLACHTOFFERS NA HET ONGEVAL MEE GECONFRONTEERD WORDEN

APPENDIX 2017

# ZWARTBOEK

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

*Prof. Dr. Albert Einstein*

# Voorwoord

## Zwartboek

Voor U ligt de tweede Appendix, ditmaal over het jaar 2017, van ons "Zwartboek". Toen wij het oorspronkelijke "Zwartboek" aan de Tweede Kamer der Staten Generaal hebben aangeboden, in december 2015, hebben wij ons voorgenomen om hier een "levend" document van te maken. Wij proberen dit te realiseren door ieder jaar een Appendix uit te brengen waarin de ontwikkelingen van het afgelopen jaar worden besproken. Dit doen wij nu dus voor de tweede maal.

Helaas moeten wij constateren dat ook in het afgelopen jaar aan onze voorstellen om de positie van verkeersslachtoffers te verbeteren en de verkeersonveiligheid te verminderen zo goed als geen gehoor is gegeven. Dit, terwijl er voldoende redenen voor zijn, daar de ontwikkelingen van de verkeersonveiligheid helemaal de verkeerde kant uitgaan. Het aantal slachtoffers neemt toe, evenals de kostenpost voor slachtoffers en samenleving. Wij bespeuren dan ook onwil en laksheid bij de overheid, waarbij als voorbeeld kan dienen de nog steeds niet gerealiseerde opvolger van het "alcoholslot", hoewel de oplossing van de daartegen aangevoerde bezwaren, door ons in het oorspronkelijke "Zwartboek" en in de Appendix 2016 al is gegeven. Wij blijven ons afvragen hoeveel doden, (zwaar-)gewonden en miljarden Euro's schade er nog nodig zijn om de politiek in beweging te krijgen.

Daarnaast is de problematiek van het "smartphone"-gebruik achter het stuur in het afgelopen jaar sterk toegenomen. Als positieve kant kan worden opgemerkt dat hier veel aandacht in de media voor is geweest, maar de praktijk leert dat gedragsverandering moeizaam gaat en lang niet iedereen hier gevoelig voor is.

Ook heeft de samenleving nog steeds geen oog voor verkeersslachtoffers. Dit blijkt uit de geringe belangstelling voor onze Herdenking, maar ook uit het bewust tegenwerken van handhavingsmaatregelen, zoals middels websites, waarop de flitscontroles worden gemeld. Zo helpt de samenleving de verkeersshuffers, die veel van de narigheid op de weg veroorzaken. Waarom de samenleving dergelijk, in feite onacceptabel, weggedrag faciliteert is ons een raadsel.

Wij hopen dat er in 2018 eindelijk eens doortastend wordt opgetreden tegen de verkeersonveiligheid en het besef doordringt dat verkeersslachtoffers een betere behandeling en bejegening verdienen dan nu gebruikelijk is.

Hoofddorp, 11 januari 2018

Caroline Reindl  
Voorzitter Vereniging Verkeersslachtoffers

# Inhoudsopgave

— Zwartboek Appendix 2017

05	Voorwoord
09	Samenvatting en conclusies
11	Justitie
19	Politie
21	Politiek en samenleving
25	De laksheid van de Europese Unie
29	Verzekeringen
33	Voorkomen
35	Appendix A
37	Appendix B



## Samenvatting en conclusies

### Vereniging Verkeersslachtoffers

Acties om de doelstellingen voor 2020 te bereiken blijven maar uit.

In december 2015 hebben wij ons "Zwartboek" aan de Tweede Kamer der Staten Generaal aangeboden met daarin een weinig rooskleurig beeld van de wijze waarop slachtoffers van aanrijdingen in het verkeer worden behandeld en hoe de samenleving reageert op de verkeersonveiligheid. Wij hebben toen gezegd dat het een "levend" document zou worden en daartoe brengen wij ieder jaar een "Appendix" uit, waarin de ontwikkelingen van het voorgaande jaar worden gerapporteerd. In januari 2017 is de versie van 2016 uitgebracht en voor U ligt de versie 2017. Helaas is er, ook dit jaar, weinig positiefs te melden en blijven de aantallen (zowel dodelijke als gewonde) slachtoffers en de gerelateerde kosten stijgen, waarmee de doelstellingen voor 2020 steeds verder uit beeld komen. Onbegrijpelijk, temeer daar deze met beschikbare technologie wèl haalbaar zouden zijn. Een belangrijke oorzaak is de onwil van de politiek om hier echt serieus werk van te maken, onwil die strijdig is met de verplichtingen, verankerd in onze Grondwet.

De Hoge Raad ondergraaft de aanpak van verkeersshuften met haar weerzinwekkende arresten.

De Hoge Raad heeft met haar weerzinwekkende arresten de juridische aanpak van verkeersshuften verder gefrustreerd, waardoor de -toch al beperkte- preventieve werking van het strafrecht in dezen verder is uitgehold. De Hoge Raad heeft overduidelijk geen oog voor de primaire 'raison d'être' van de verkeerswetgeving, namelijk ons aller veiligheid, noch voor de gevolgen voor de slachtoffers en de samenleving. De Hoge Raad deinst er niet voor terug om op de stoel van de wetgever te gaan zitten (wetgeving herschrijven in plaats van 'interpreteren') en om publiekelijk onwaarheden te verkondigen om hun arresten te 'verkopen'. Wij keuren deze handelwijzen van de Hoge Raad dan ook ten stelligste af en wij hebben er geen enkel vertrouwen in dat nieuwe wetgeving niet op dezelfde desastreuze wijze door de Hoge Raad 'onschadelijk' wordt gemaakt. De Hoge Raad vindt overduidelijk haar juridische 'spieleerijen' belangrijker dan menselijk leven en welzijn.

De vervolging van veroorzakers van aanrijdingen blijft op een veel te laag pitje staan. Gebruik van techniek zou dit aanmerkelijk kunnen verbeteren.

De vervolging van veroorzakers van aanrijdingen staat nog steeds op een veel te laag pitje en als er al vervolging wordt ingesteld, zijn de opgelegde straffen vaak erg laag naar de mening van de slachtoffers en, gelukkig ook vaker, de samenleving. Wij herhalen dan ook weer ons standpunt dat bij alle aanrijdingen de "Event Data Recorder" uitgelezen dient te worden teneinde een veel beter, objectief en betrouwbaar beeld van de oorzaak te krijgen. Dit maakt vervolging veel eenvoudiger, helpt slachtoffers bij het aansprakelijk stellen van de veroorzaker en heeft een preventieve werking ("over de schouder meekijken").

De afwikkeling van de gevolgen van aanrijdingen gaan steeds moeizamer door de slachtoffer-vijandige wetgeving en

De wetgeving blijft nog steeds uitermate slachtoffer-vijandig. Hier is nog steeds geen enkele verbetering of zelfs voornemens hiertoe te bespeuren. Met als gevolg dat de afwikkeling steeds stroever verloopt en slachtoffers er bekaaid vanaf komen (àls ze al als slachtoffer erkend worden). De "Code Tilburg" is nog steeds geheel vrijblijvend (zowel qua deelname als het volgen ervan) en heeft derhalve een hoog "dode mus"

de onwil van de politiek om hierin verbetering te brengen.

Verkeersshuften worden geholpen door informatie over controles.

gehalte. De wetgever zou eens kunnen beginnen met deze code verplicht te stellen en sancties op het niet volgen van termijnen in te voeren.

De samenleving klaagt enerzijds over te weinig handhaving, maar faciliteert anderzijds wel handhavings-ondermijnende activiteiten als "flitservice.nl". Naar onze mening dient deze website verboden te worden, dan wel te worden omgedoopt tot "*help-de-verkeersshuften-die-u-naar-het-leven-staan.nl*". De politie krijgt iets meer ruimte voor handhaving, maar de pakkans blijft vooralsnog veel te laag om de verkeersshuften aan te pakken, ook al omdat een recidive-regeling alsmat uitblijft. Wij begrijpen de inactiviteit van de politiek in dezen dan ook in het geheel niet, ook al omdat het aantal slachtoffers eerder stijgt dan daalt, de kosten inmiddels 14 MILJARD Euro PER JAAR bedragen en ook de milieuschade grote vormen heeft aangenomen. Met beschikbare (!) technische maatregelen zou een enorme vermindering van al deze schadeposten bereikt kunnen worden.

Slachtoffers worden door verzekeringsmaatschappijen "uitgewrongen", geholpen door de slachtoffer-vijandige wetgeving.

De slachtoffer-vijandige wetgeving helpt verzekeringsmaatschappijen om slachtoffers "uit te wringen", praktijken die we in het Zwartboek (2015) en de Appendix 2016 ook al aan de kaak hebben gesteld, maar de situatie is in 2017 verder verslechterd. Alleen als de wetgever ook slachtoffers machtsmiddelen geeft om zich teweer te stellen tegen verzekeringsmaatschappijen, kan in deze situatie enige verbetering worden verwacht. In de Appendices zijn weer een paar wrange voorbeelden te vinden.

De EU cijfers over aantallen slachtoffers en de materiële schade zijn sterk geflatteerd.

De cijfers die de EU verstrekt heeft t.a.v. de aantallen slachtoffers en de schade, die het wegverkeer aanricht, deugen van geen kant. Zeker wat betreft het aantal gewonden (EU: 135 000, onze schatting 650 - 750 duizend) en de materiële schade (EU 100 miljard Euro, onze schatting 500 miljard) worden sterk geflatteerde cijfers naar buiten gebracht. Zo wordt een enorm maatschappelijk probleem als veel kleiner voorgesteld dan het in werkelijkheid is. Ook worden maatregelen om de verkeersonveiligheid iets te verminderen en maatregelen om de milieuschade te beperken alsmat vooruit-geschoven. De automobiellndustrie daarentegen wordt met fluwelen handschoenen aangepakt, dit blijkt overduidelijk uit de wijze waarop de EU omgaat met het 'diesel-schandaal'. Wie maakt er in de EU de dienst uit?

## Justitie

### De Hoge Raad der Nederlanden

Doorwrocht rapport toont aan dat de arresten van de Hoge Raad weerzinwekkend zijn, haaks staan op de bedoelingen van de wetgever en verkeersshuften de hand boven het hoofd houdt.

Rond de jaarwisseling 2016 / 2017 is er een doorwrocht rapport verschenen betreffende de rechtsgang bij aanrijdingen en verkeersmisdrijven ("Over de strafrechtelijke reactie op (ernstige) verkeersdelicten." Door Suzan van der Aa, Marc Groenhuijsen, Kim Lens en Maddy Lanslots. *Dit rapport is opgesteld door INTERVICT in opdracht van het Fonds Slachtofferhulp*). Dit rapport komt op veel punten overeen met de bevindingen, zoals door ons gerapporteerd in het "Zwartboek" (2015) en de Appendix 2016. Maar wat ronduit verbijsterend, zo niet ontlusterend is, is het beeld dat gevormd wordt rond de arresten van de Hoge Raad betreffende "roekeloos rijgedrag". Op systematische wijze heeft de Hoge Raad de overduidelijke bedoelingen van de wetgever bewust onderuit gehaald met "argumenten" die ons als weerzinwekkend overkomen. Wij zullen daar een paar voorbeelden van geven.

Allereerst dient opgemerkt te worden dat de wetgever, bij de invoering van het begrip "roekeloos rijgedrag" duidelijk gesteld heeft dat het tegelijkertijd overtreden van meerdere verkeersregels "al snel" tot de kwalificatie "roekeloos rijgedrag" leidt. Dit heeft de Hoge Raad er niet van weerhouden om hier op eigen houtje "slechts in uitzonderlijke gevallen" van te maken. Voor zover ons bekend is de Hoge Raad niet bevoegd om wetsteksten naar eigen idee aan te passen en is zij dus ons inziens haar boekje te buiten gegaan, omdat hier niet meer gesproken kan worden van "interpretatie": de bedoelingen van de wetgever in deze zijn zonneklaar en staan haaks op de arresten van de Hoge Raad. Maar het gaat nog veel verder.

De Hoge Raad legt een gedeelte van de verantwoordelijkheid voor aanrijdingen bij de slachtoffers. De wereld op z'n kop!

De Hoge Raad is onder andere van mening dat andere weggebruikers maar dienen te "anticiperen" op onverantwoordelijk weggedrag van anderen. Hiermee legt de Hoge Raad dus een gedeelte van de verantwoordelijkheid van de gevolgen van een aanrijding bij de slachtoffers. Deze kotsmisselijk makende redenatie wordt dan ook met beide handen aangegrepen door de advocaat van de bestuurder, die in de herfst van 2016 op een zebepad in Tilburg een echtpaar heeft doodgereden door met zeer hoge snelheid binnen de bebouwde kom te rijden. Wij hebben dan ook geen goed woord over voor deze redenatie van de Hoge Raad, naar onze mening is dit de wereld op z'n kop en bemoeilijkt het verkrijgen van schadevergoeding voor slachtoffers nog verder.

De Hoge Raad deinst er evenmin voor terug om bij het "verkopen" van hun arresten aan de samenleving zelfs onjuistheden te verkondigen. Dit wordt bijv. duidelijk geïllustreerd door het door dhr. Buruma aangevoerde "argument" dat in de Nederlandse wetgeving de *intentie*, en niet de *gevolgen*, bepalend zouden zijn voor de strafmaat (zie bijv. "De Telegraaf" van 4 februari 2017). En met dat "argument" worden de belachelijk lage straffen voor verkeersmisdrijven goedgepraat omdat het "niet de intentie van de veroorzaker zou zijn om een aanrijding met letsel of dodelijke afloop te veroorzaken". Nu is het zo goed als ondoenlijk om ooit de intentie van daders te achterhalen, maar bij "poging tot moord" en "moord" is deze tamelijk duidelijk: het leven van het slachtoffer be-

eindigen. In het eerste geval is dat niet gelukt, in het tweede wel. Maar de strafmaat is duidelijk verschillend, maar als het "argument" van de Hoge Raad geldig zou zijn, zou er geen verschil in strafmaat mogen zijn. Ergo, de gevolgen spelen dan wel degelijk een rol in de strafmaat. Wij zien geen enkele reden waarom dit dan niet bij verkeersmisdrijven zou mogen gelden, omdat het overduidelijk de intentie van de veroorzaker was om de verkeersregels te negeren, daarbij bewust het risico acceptierend dat deze handelwijze ernstige gevolgen voor de medeweggebruikers kan hebben. Want zoals ook het rapport van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (S.W.O.V.) overduidelijk heeft aangetoond, blijkt dat het vaak overtreden van de maximumsnelheid tot een zeer sterke toename van de aanrijdingsbetrokkenheid aanleiding geeft (Dr. Ch. Goldenbeld, dr. M.C.B. Reurings, dr. ir. Y. van Norden & drs. H.L. Stipdonk, "Relatie tussen verkeers-overtredingen en verkeersongevallen", 2011). Wij hebben dat al eerder (Zwartboek 2015 en Appendix 2016) aan de orde gesteld. De Tweede Kamer is al geruime tijd geleden een recidive-regeling voor notoire hardrijders beloofd, maar wij hebben wij nog geen actie door het ministerie kunnen ontwaren. Gezien de ernstige gevolgen van te hard rijden (zie ons Zwartboek 2015) vinden wij het onbegrijpelijk dat de Tweede Kamer dit accepteert.

Onzinnige consequentie van de "argumentatie" van de Hoge Raad: schiet maar lukraak!

Een voorbeeld dat blootlegt tot welke onzinnige uitkomsten de redentatie van de Hoge Raad leidt, is de aanslag op de concertzaal 'Bataclan' in Parijs. Omdat de daders in het wilde weg, dus niet gericht op iemand, schoten, zouden de schutters vol kunnen houden dat het niet hun intentie was om doden of gewonden te veroorzaken, maar dat ze alleen de mensen aan het schrikken wilden maken. Volgens de redentatie van de Hoge Raad zou de schutters dan weinig strafbaars te verwijten zijn, want bewijs maar eens dat zij andere intenties hadden. Wij betwijfelen echter ten eerste of de Hoge Raad haar redentatie bij deze aanslag vol zou houden, ondanks dat er geen bewijs tegen de bewering van de schutters ingebracht had kunnen worden. Kortom, de redentatie van de Hoge Raad betreffende "roekeloos rijgedrag" kan gevoeglijk worden gekenschetst als "selectief winkelen".

Arresten van de Hoge Raad ondergraven de preventieve werking van het strafrecht en gaat voorbij aan de primaire 'raison d'être' van de wegenverkeerswetgeving.

Maar er zijn nog veel meer -echte, maar desondanks volstrekt onbegrijpelijke- voorbeelden van arresten betreffende wangedrag in het verkeer met vergaande gevolgen voor de slachtoffers. Wij verwijzen hiervoor naar bovengenoemd rapport. Het resultaat van deze handelwijze van de Hoge Raad is echter dat maar weinig rechters nog bereid zijn een verkeersshufter wegens "roekeloos rijgedrag" te veroordelen, waardoor de preventieve werking van het strafrecht, dat toch al veel te weinig aandacht krijgt, nog verder is uitgehold.

Het zal duidelijk zijn dat wij de arresten van de Hoge Raad niet alleen volstrekt afwijzen, wij zijn ook van mening dat de Hoge Raad de primaire "raison d'être" van de verkeerswetgeving volstrekt negeert, namelijk ons aller veiligheid. Wij vinden dit volstrekt onbegrijpelijk en onacceptabel. Vergelijk dit met bijvoorbeeld de petrochemische industrie, waar het negeren van de veiligheidsvoorschriften gewoonlijk tot ontslag op staande voet leidt, al zal het vast niet de intentie van de overtreder zijn om een fabriek te laten ontploffen.

Door dit beleid van ondergraving door de Hoge Raad hebben wij er geen enkel vertrouwen in dat eventuele nieuwe wetgeving, die "roekeloos rijgedrag" definieert, zodanig dat deze niet meer door de bestaande arresten van de Hoge Raad aangetast kan worden, een lang leven beschoren zal zijn. Wij verwachten dat de Hoge Raad, wier arresten overigens ook binnen de Rechterlijke Macht tot gefronste wenkbrauwen hebben geleid, weer andere juridische haarkloverijen in de strijd zal werpen om ook nieuwe wetgeving "onschadelijk te maken", zodat verkeersshufter hun gedrag rustig kunnen voortzetten zonder bevreesd te hoeven zijn voor strenge(re) straffen. Zolang de Hoge Raad de veiligheid op de weg, en daarmee mensenlevens, een lagere prioriteit toekent dan hun juridische scherpslijperijen, blijft dit een levensgroot probleem.

Overigens denkt men in Duitsland toch anders over dit soort zaken: de rechtbank in Berlijn heeft twee snelheidsmaniakken veroordeeld tot levenslang voor moord hoewel het een verkeersmisdrijf was en de slachtoffers geen "beoogd doel" van deze lieden waren.

## Ministerie van Veiligheid en Justitie en Justitie en Veiligheid

Na bijna 3 jaar (!) is er nog steeds geen opvolger voor het "afgeschoten" alcoholslot. "Snel" is duidelijk een relatief begrip.

Na het "afschieten" van het "alcoholslot" door de Raad van State in maart 2015, is door de minister van (toen nog) Veiligheid & Justitie toegezegd dat er "snel" een opvolger zou komen. We zijn nu bijna drie jaar verder en er is nog steeds geen zicht op een opvolger. Wij vinden het volstrekt onbegrijpelijk dat dit nog steeds niet is geregeld, waardoor er nog steeds -onnodig- slachtoffers vallen en schade wordt aangericht. Wij keuren deze lakse houding van het ministerie, maar ook van de Tweede Kamer, ten stelligste af, en willen er op aandringen om deze trieste situatie zo snel mogelijk op te lossen. Dit zou immers al bijna drie jaar geleden "snel" worden gerealiseerd.

Het probleem voor het opleggen van het alcoholslot kan gemakkelijk opgelost worden; dit zou veel slachtoffers en schade voorkomen en een sterk preventieve werking hebben.

Komt bij dat wij de gebruikte "argumentatie" in het geheel niet onderschrijven. Het basisargument is dat het alcoholslot "dubbel straffen" zou zijn, omdat de veroordeelde dit slot zelf zou moeten betalen. Wij hebben, ook in onze eerdere publicaties, aangevoerd dat alcoholsloten ook betaald zouden kunnen worden uit boetes wegens "rijden onder invloed". Maar de minister van Veiligheid en Justitie vond de 8 miljoen Euro, die dit zou kosten, "niet de 'besparing' van 4 doden per jaar waard". Afgezien nog van de weinig kiese wijze waarop dit "argument" naar voren werd gebracht (we hebben het hier wel over mensenlevens!), ging en gaat de minister geheel voorbij aan de (ernstig) gewonden (geschat zo'n 140, waarvan zo'n 25 – 30 blijvend letsel oplopen, vaak invaliditeit) en de materiële schade van zo'n € 200 000 000, dit allemaal per jaar (!) t.g.v. aanrijdingen waarbij alcohol in het spel is en, niet te vergeten, de preventieve werking, die van de dreiging van een alcoholslot uitgaat. (Zoals wij in de Appendix 2016 al hebben vermeld schat de SWOV dat er zo'n 100 extra doden per jaar vallen door het "afschieten" van het alcoholslot). Kortom, wat ons betreft komt het alcoholslot terug, de afname van aanrijdingen en de ernstige gevolgen zijn de marginale kostenpost van 8 miljoen meer dan waard, zeker als dat wordt afgezet tegen de 1000 miljoen die jaarlijks aan bekeuringen wordt opgelegd. Wij betreuren dat de Tweede Kamer nog steeds de minister niet op het matje heeft geroepen en gevraagd waarom er nog steeds geen opvolger van

het alcoholslot is gerealiseerd. Op de bovenbeschreven wijze wordt het bezwaar van de Raad van State geheel ondervangen en kan het dus probleemloos worden ingevoerd. En als de kosten nog steeds een probleem zouden zijn: verhoog de boetes voor "rijden onder invloed", alleen alcomobilisten zullen daar bezwaar tegen hebben.

Om de oorzaken van aanrijdingen te kunnen bepalen is o.i. altijd onderzoek naar alcohol en drugs noodzakelijk.

Doorrijden na aanrijding kan nog steeds gebruikt worden als legale ontduiking aan bewijs voor alcomobilisme.

De problematiek van alcomobilisme wordt onderschat doordat in veel zaken er geen onderzoek wordt gedaan: bij eenzijdige aanrijdingen en als de veroorzaker om het leven komt. De argumentatie is "dat er geen benadeelde partij is" en "piëteit voor de nabestaanden". Maar hierdoor is er een systematische onderrapportage en slachtoffers en nabestaanden willen veelal de juiste toedracht weten voor de verwerking van wat hen is overkomen. Wij pleiten er derhalve voor om altijd alcohol en/of drugsgebruik bij aanrijdingen te onderzoeken.

Een andere oorzaak van onderrapportage is dat het nog steeds mogelijk is om -legaal!- een onderzoek te ontduiken: als een veroorzaker doorrijdt na een aanrijding, maar zich binnen 12 uur bij de Politie meldt heeft dat geen strafrechtelijke consequenties. Maar dan is het volstrekt onmogelijk om aan te tonen dat de persoon ten tijde van de aanrijding onder invloed van alcohol en/of drugs was. Wij vinden het volstrekt onbegrijpelijk en onacceptabel dat deze ontsnappingsmogelijkheid nog steeds bestaat: doorrijden na een aanrijding zou standaard moeten inhouden dat de persoon onder invloed verkeerde, op z'n minst zou de omgekeerde bewijslast moeten gelden. In bijv. Noorwegen is dit veel beter geregeld.

#### Voor de geïnteresseerden:

Art. 7 WVV 1994

- Het is degene die bij een verkeersongeval is betrokken of door wiens gedraging een verkeersongeval is veroorzaakt, verboden de plaats van het ongeval te verlaten indien:*
  - bij dat ongeval, naar hij weet of redelijkerwijs moet vermoeden, een ander is gedood dan wel letsel of schade aan een ander is toegebracht;*
  - daardoor, naar hij weet of redelijkerwijs moet vermoeden, een ander aan wie bij dat ongeval letsel is toegebracht, in hulpeloze toestand wordt achtergelaten.*
- Het eerste lid, aanhef en onderdeel a, is niet van toepassing op degene die op de plaats van het ongeval behoorlijk de gelegenheid heeft geboden tot vaststelling van zijn identiteit en, voor zover hij een motorrijtuig bestuurde, tevens van de identiteit van dat motorrijtuig.*

Artikel 2 legaliseert derhalve het ontduiken van een alcoholcontrole, evenals de volgende aanvulling:

*De strafbaarheid wordt uitgesloten indien de betreffende persoon op de plaats van het verkeersongeval behoorlijk de gelegenheid heeft geboden tot vaststelling van zijn identiteit en eventueel de identiteit van zijn motorrijtuig (lid 2) dan wel die persoon zich binnen 12 uur na het plaatsvinden van het verkeersongeval vrijwillig meldt bij de politie (art. 184 WVV). Beide kwalificatieuitsluitingsgronden gelden niet ingeval een ander aan wie bij het ongeval letsel is toegebracht, in hulpeloze toestand wordt achtergelaten als bedoeld in art. 7 lid 1 onder b WVV.*

Je kunt altijd ontkennen dat je gemerkt had dat er een letsel-slachtoffer was.

De wettekst klinkt leuk, maar bewijzen dat de veroorzaker wel degelijk wist dat er een letsel-slachtoffer was zal geen sinecure zijn. Vergelijk de uitspraken van de Hoge Raad dat het vrijwel nooit de bedoeling van de veroorzaker is geweest om een "ongeval" te veroorzaken. Kortom, dit lijkt ons een papieren tijger / wassen neus. Wij vinden dit ook volstrekt onacceptabel omdat alcohol een belangrijke rol kan spelen in de aansprakelijkheidsstelling en strafrechtelijke beoordeling. Daarnaast is het nogal inconsistent met:

Art. 163 WVV 1994

*1. Bij verdenking dat de bestuurder van een voertuig heeft gehandeld in strijd met artikel 8, kan de opsporingsambtenaar hem bevelen zijn medewerking te verlenen aan een onderzoek als bedoeld in artikel 8, tweede lid, onderdeel a, en artikel 8, derde lid, onderdeel a.*

Je zou verwachten dat in geval van ontduiken dezelfde sancties zouden worden gehanteerd, maar dat is -merkwaardig genoeg- niet het geval. De logica ontgaat ons volledig, wij vinden dat *botsen = blazen en dat ontduiken = onder invloed gereden*.

*In de toelichting op de oriëntatiepunten bij rijden onder invloed wordt echter opgemerkt dat de weigering van de ademanalyse 'in beginsel overeenkomstig schaal IX van [de] tabel rijden onder invloed auto's en motoren [wordt] afgedaan'. Die schaal heeft betrekking op relatief hoge ademalcoholgehalten (866-945 µg/l), in welke gevallen een geldboete van 1000 euro en een rijontzegging van 9 maanden is aangewezen.*

Het bovenstaande maakt het des te onbegrijpelijk dat het ontduiken van een alcoholtest bij een aanrijding straffeloos blijft. Wij zijn van mening dat het ontduiken gelijkgesteld zou moeten worden als het weigeren van een ademanalyse / bloedproef.

## Gedragsveranderingscampagnes

Gedragsveranderingscampagnes werken erg langzaam en zijn ineffectief tegen verkeersshuffers. Goed bedoeld, maar onvoldoende.

Vaak wordt gesteld dat alcomobilisme moet worden bestreden met "gedragsveranderingscampagnes" zoals de "BOB" campagne. Op zich hebben wij niets tegen dergelijke campagnes, maar wij betwijfelen de effectiviteit ervan. Een hilarisch voorbeeld is wel het "BOB" bord bij Delft dat door een beschonken alcomobilist de vernieling is ingereden. Naar onze mening zijn alcoholsloten veel effectiever, ook als je bedenkt dat de campagne "Glaasje op, laat je rijden" al meer dan 55 jaar (!) geleden van start is gegaan. Dat schiet dus allemaal niet echt op. Dus of de acties rond 'appen achter het stuur' (zie onder) veel effect zullen sorteren wagen wij te betwijfelen.

## Straffen voor verkeersmisdrijven

Straffen voor veroorzakers zijn nog steeds erg laag, de samenleving vindt dat geleidelijk ook.

Door de arresten van de Hoge Raad worden nog steeds (te) vaak zeer lage 'straffen' opgelegd aan veroorzakers van aanrijdingen. Wij merken echter ook dat in de samenleving geleidelijk aan minder begrip voor dit soort lage "straffen" bestaat, zeker als er sprake is van verkeersmisdrijven. Hoewel er in de media nog heel vaak over "ongevallen" wordt gesproken, gebruiken wij liever het neutrale woord "aanrijdingen" zolang er geen duidelijke



lijkheid is over de toedracht, maar dient ons inziens van “verkeersmisdrijven” gesproken te worden als de verkeersregels duidelijk en bewust zijn overtreden. De gevaarstelling die daaruit volgt dient ons inziens op vergelijkbare wijze bestraft te worden als andere levensdelicten. Laten wij heel duidelijk zijn: iedereen maakt fouten en dat geldt ook voor ons. Die fouten kunnen helaas vergaande gevolgen hebben, maar wij pleiten niet voor het streng straffen van mensen die een fout maken, wij pleiten voor streng straffen voor bestuurders die zich van de regels weinig of niets wensen aan te trekken. Het uitlezen van “Event Data Recorders”, waar wij ook al meerdere jaren voor pleiten, zou de toedracht veel objectiever vast kunnen stellen dan de tot op heden gebruikte technieken. Dit maakt ook misselijkmakende ontkenningen van verdachten (zoals bijvoorbeeld bij de straatrace in Loosdrecht) volstrekt nutteloos, omdat met deze gegevens het rijgedrag kort voor de aanrijding objectief wordt blootgelegd. Deze kunnen dan ook veel gemakkelijker het onderscheid aantonen tussen een fout (waarbij de verkeersregels wél gerespecteerd zijn) en wangedrag. Ook zou dit de positie van verkeersslachtoffers sterk vereenvoudigen omdat daarmee de aansprakelijkheid veel beter vastgesteld kan worden. Wij begrijpen dan ook niet waarom dit niet standaard gebeurt, het mes zou aan vele kanten snijden, ook door de preventieve werking die er van uitgaat. Het “argument” dat dit de privacy zou schenden vinden wij kant-noch-wal raken: is het aanrijden van een ander dan geen veel verder gaande inbreuk op zijn privacy? Dit herinnert ons aan de discussie destijds over DNA onderzoek: aanvankelijk werd dit tegengehouden met het “argument” dat het afnemen van wat wangslim met een wattenstaafje een “onacceptabele inbreuk op de lichamelijke integriteit van de verdachte” zou zijn. Gelukkig wordt dit tegenwoordig niet meer als probleem gezien. Er zit overigens nog een positieve keerzijde aan het uitlezen van de EDR’s bij aanrijdingen: het toont evengoed aan dat iemand zich wél aan de regels gehouden heeft. Goedwillenden worden op die manier vrijgepleit van onterechte aantijgingen door de tegenpartij.

De strafrechtelijke afwikkeling voor is velen onbegrijpelijk en onverteerbaar.

De strafrechtelijke afhandeling van aanrijdingen blijft voor veel burgers een onbegrijpelijke en onverteerbare zaak. Wij zullen hier twee voorbeelden van noemen:

1. De aanrijding op Texel van een fietser door een automobiliste. Het slachtoffer komt daarbij te overlijden. Tijdens het proces komt de automobiliste ineens met een verklaring betreffende de toedracht die haar vrijpleit van “appen achter het stuur”. Opvallend is dat zij deze verklaring pas tijdens het proces naar voren brengt en in alle tijd daarvoor deze niet heeft gegeven. Dat mag op z’n minst als merkwaardig worden gekenschetst. Waarom heeft zij initieel een andere verklaring afgelegd en komt zij nu ineens met deze verklaring? Als haar laatste verklaring correct zou zijn had zij die meteen kunnen geven. En volstrekt onduidelijk blijft waarom ze de fietsers niet heeft opgemerkt terwijl deze wél licht voerden. Het vermoeden van liegen dringt zich duidelijk op, maar desondanks valt de veroordeling veel lager uit en dat is uitermate wrang voor de nabestaanden. Wij vinden in het algemeen dat het “herzien” van verklaringen door betrokkenen een slechte zaak is. Waarom blijft de initiële verklaring niet het zwaarste wegen? Hetzelfde geldt bij civiele zaken: als het slachtoffer na veel moeite heeft aangetoond dat de veroorzaker onjuistheden heeft verklaard betreffende de toedracht, kan hij straffeloos zijn verklaring aanpassen

en moet het slachtoffer overnieuw beginnen. Anderzijds, als het slachtoffer zijn verklaring zou aanpassen is het snel gedaan mijn zijn geloofwaardigheid en kan hij een positieve uitkomst van een civiele procedure gevoeglijk op z’n buik schrijven. Ook dit illustreert weer het slachtoffer-vijandige karakter van de Nederlandse wetgeving op dit gebied.

2. Bij de straatrace in Loosdrecht waren twee auto’s betrokken. De voorste heeft het slachtoffer aangereden, waardoor zij uiteindelijk kwam te overlijden. De bestuurder van de voorste auto is tot een gevangenisstraf veroordeeld, maar is in hoger beroep gegaan, de bestuurder van de tweede auto heeft alleen een taakstraf met een rijontzegging van een jaar opgelegd gekregen. Wij vinden dit onbegrijpelijk omdat ook hij veel te hard heeft gereden en is ons inziens daardoor medeplichtig aan dit misdrijf. Dat hij wellicht kort voor de aanrijding wat minder hard is gaan rijden kan op z’n best als “meer geluk dan wijsheid” worden gekenschetst, maar de gevaarstelling, die mede door zijn gedrag gerealiseerd is, zou, naar onze mening, een vrijheidsstraf rechtvaardigen. Dat zou ook de preventieve werking van het strafrecht verhogen.

## De civielrechtelijke kant van de verkeersonveiligheid

De civielrechtelijke afwikkeling blijft een zeer langdurige zaak en de wetgeving zit het slachtoffer hier flink dwars. Vooralsnog zijn er geen plannen van de wetgever om het slachtoffer ook maar iets tegemoet te komen.

Er is nog steeds geen verbetering te constateren in de civielrechtelijke afwikkeling van aanrijdingen. Nog steeds komen alle risico’s op het bord van het slachtoffer terecht, nog steeds duren procedures vele jaren (reken maar op minimaal vijf jaar!) en nog steeds moet het slachtoffer maar zien om al die jaren te overbruggen, vaak zonder inkomen. Justitie doet geen pogingen om de procedures tot een meer menselijke duur te beperken door eens wat efficiënter te gaan werken. Zolang de wetgeving zo slachtoffer-vijandig blijft als zij nu is, onder andere door geen termijnen te stellen, zal daar ook geen enkele verbetering in komen. Voor zover wij weten staat er ook in het geheel geen wetswijziging aan te komen die de huidige, beroerde wettelijke positie van slachtoffers zou moeten verbeteren. Wij kunnen dit niet anders dan als diep treurig kwalificeren. Dat deze slachtoffer-vijandigheid van de wetgeving zich wrekt in de afwikkeling laat zich raden. Wij komen hier later nog op terug bij “Verzekeringen”.

“Bewijs” berust nog veel te veel op getuigenverklaringen, technische mogelijkheden blijven amper benut, terwijl deze veel betrouwbaarder en nauwkeuriger zijn.

Nog steeds is het voor slachtoffers uitermate lastig om schadevergoeding te krijgen. Naast de ellenlange civiele procedures wordt technisch bewijs zelden geaccepteerd (veelal omdat de betrokken juristen geen opleiding in wetenschap en techniek hebben genoten en daarom dit soort bewijzen niet op waarde kunnen schatten) en berust een vonnis voornamelijk op getuigenverklaringen. Terwijl uit vele studies gebleken is dat getuigenverklaringen hoogst onbetrouwbaar zijn. Prof. Wagenaar heeft zelfs duidelijk gesteld dat, wat hem betreft, getuigen uit de rechtszaal geweerd zouden dienen te worden. Wij pleiten -wederom- voor het veel intensiever gebruik van technisch bewijs en het toepassen van moderne technologie voor het vaststellen van de schuldvraag en dus de aansprakelijkheid. (N.B. Via onze Duitse zustervereniging hebben wij vernomen dat men daar rechters en advocaten op deze punten tegenwoordig bijschoolt.) Hierboven hebben we al het uitlezen van de EDR genoemd, maar er zijn nog vele andere mogelijkheden (zie de Appendix 2016) die hierbij zeer behulpzaam zouden kunnen zijn en die -ook door de

preventieve werking ervan- de verkeersveiligheid zouden verhogen. Waarom er op dit gebied zo weinig tot niets gebeurt blijft voor ons een raadsel gezien de omvang van het menselijk leed en de hoge kostenpost van de verkeersonveiligheid.

Afname van de controlerende functie leidt tot toename van slachtoffers en schade. Een open deur, zou je denken.

“Appen” achter het stuur een nieuw, maar groot, probleem dat alleen met technologische aanpak kan worden geminimaliseerd.

## Politie

### Van goede wil, maar sterk aan banden gelegd

De politie is van goede wil, maar krijgt van hogerhand veel te weinig mogelijkheden om de handhaving van de verkeersregels effectief ter hand te nemen. Het resultaat blijkt duidelijk uit de statistieken: meer doden en gewonden te betreuren in 2016. Het voorlopige resultaat voor 2017 is zeker niet hoopgevend. Een lichtpuntje is dat de politie nu de mogelijkheid heeft om een drugstest uit te voeren, maar in het najaar is gebleken dat het Nederlands Forensisch Instituut (NFI) onvoldoende capaciteit heeft om alle monsters te analyseren omdat de schattingen van het aantal monsters veel lager waren dan het werkelijke aantal. Nogal klungelig, laten we hopen dat dit snel verbetert, want wij zijn bang dat het drugsgebruik niet veel onderdoet voor het verhogen van de verkeersonveiligheid dan alcomobilisme, met als meest afschrikwekkende voorbeeld wel de aanrijding op de A2 op 30 december 2015 waar een bestuurder onder invloed van drugs met 237 km/h achterop een andere auto knalt, waarbij een dode en vijf zwaargewonden vallen, waarvan minstens drie blijvende invaliditeit oplopen. Voor de invalide kinderen betekent dit dat zij in hun volwassen leven een veel lager “verdienvermogen” zullen hebben (weer een wrang voorbeeld van de kosten die door slachtoffers gedragen moeten worden!) en waarschijnlijk een groot deel van hun leven door de samenleving van een inkomen moeten worden voorzien. Met een Intelligente SnelheidsBegrenzer (ISB) had dit misdrijf niet gepleegd kunnen worden.

Met de komst van de smartphone en het “appen” hebben we er, als samenleving, een probleem bij, en niet zo’n kleintje ook: “appen” achter het stuur. Het handhaven van het verbod legt een groot beslag op de handhavingscapaciteit van de politie, maar blijft in het beste geval niet meer dan een druppel op een gloeiende plaat. Weliswaar wordt in de media veel aandacht besteed aan de gevaren van “appen achter het stuur”, maar dit helpt veel te weinig. Het besturen van een motorvoertuig is een “full time job” en omdat teveel bestuurders zich dat klaarblijkelijk onvoldoende realiseren zal het afgedwongen moeten worden. Ook in dit geval is het waarschijnlijk alleen met technologie mogelijk om hier effectief tegen op te treden: de smartphone blokkeren bij rijden boven bijv. 10 km/h. Wij verwachten niet veel van “gedragsbeïnvloeding”, want als voorbeeld kan worden opgevoerd dat de actie “Glaasje op, laat je rijden” al 55 jaar geleden van start is gedaan en hoewel mede daardoor met drank op gaan rijden tegenwoordig “not done” is, blijkt in minstens 30% van de zware aanrijdingen (waarbij doden of slachtoffers te betreuren zijn) alcohol van doorslaggevende betekenis te zijn geweest. Dat schiet dus niet echt op, het lukt niet met gedragsbeïnvloeding alleen, het alcoholslot moet zo snel mogelijk terug, bij voorkeur in combinatie met het rijbewijslot, en dit kan met een pennenstreek worden gerealiseerd (zie Politiek en Samenleving).

Als de, al jaren door ons bepleitte, technische maatregelen ingevoerd zouden worden, zou dat een significante vermindering van de werkdruk bij de Politie betreffende handhaving betekenen. De werkdruk bij de Politie is toch al hoog door de problemen

met de georganiseerde misdaad en de terrorismedreiging, dus een vermindering op dit gebied lijkt ons zeer wenselijk. Dit is een bijkomend, maar wel heel belangrijk, voordeel van het verplicht invoeren van deze technische maatregelen. Wij blijven er derhalve voor pleiten, hoewel wij niet het gevoel hebben hierbij gehoord te worden, zelfs in het "Manifest Verkeersveiligheid 2017: een nationale prioriteit" zijn onze voorstellen hiertoe alleen in sterk afgezwakte vorm opgenomen. Wat de reden voor deze terughoudendheid is blijft ons volkomen onduidelijk. Weliswaar helpt controleren wel en daalt, daar waar gecontroleerd wordt, het aantal aanrijdingen met letsel, maar met technologie kan dit veel effectiever omdat het permanent en overal is. De samenleving zou hier zeer bij gebaat zijn.

Waarom mogen verkeersshuften straffeloos geholpen worden om nog meer slachtoffers te maken en schade te berokkenen?

De samenleving vindt dat de straffen voor verkeersshuften omhoog moeten.

## Politiek en samenleving

### Onbegrijpelijke houding

Stel je voor dat iemand een website zou beginnen in de trant van "www.maak-het-inbrekers-gemakkelijk.nl" en dat we ieder half uur op de radio zouden horen "Zijn Uw burens op vakantie? Geef het door aan 'maak-het-inbrekers-gemakkelijk.nl' ". Wij denken dat de webmaster een redelijk groot risico zou lopen om gelyncht te worden. Maar verkeersshuften wordt het wèl gemakkelijk gemaakt door het via de radio doorgeven van de locatie van flitsers, compleet met de oproep om toch vooral locaties door te geven waar geflitst wordt. Zodat verkeersshuften ongestraft hun gang kunnen gaan om de verkeersonveiligheid te verhogen. En dat terwijl er op uitgebreide schaal wordt geklaagd (en terecht!) dat er te weinig toezicht op wangedrag op de weg is. Maar het blijkt volkomen legaal om locaties van flitsers door te geven aan "flitservice.nl", dat beter omgedoopt zou kunnen worden in "help-de-verkeersshuften-die-u-naar-het-leven-staan.nl". Evenmin kunnen wij dit niet rijmen met het verbod op radar-verklikkers. Maar het tekent de mentaliteit van de samenleving: het overtreden van allerlei wetten wordt ten stelligste afgekeurd en daar dient streng tegen te worden opgetreden, maar het overtreden van de regels van de wegenverkeerswet wordt "normaal" gevonden en behoort tot de "vrijheid" van het individu. Maar hierdoor hebben wij wel jaarlijks zo'n 750 doden \*), zo'n 22 000 ziekenhuis-gewonden (waarvan zo'n 5 000 blijvend letsel oplopen, zoals invaliditeit) en € 14 000 000 000,- schade te betreuren. Voor een belangrijk deel door verkeersshuften veroorzaakt. Het als 'normaal' accepteren dat de verkeersregels worden genegeerd heeft een grote negatieve invloed op de samenleving en wij begrijpen deze houding van de samenleving dan ook in het geheel niet. Tevens richt onze kritiek zich op de Tweede Kamer, die o.i. veel actiever zou moeten zijn om maatregelen te bewerkstelligen teneinde de verkeersonveiligheid te verminderen. Voorts wij zijn van mening dat de arresten van de Hoge Raad bijdragen aan deze mentaliteit in de samenleving, want als zelfs het hoogste rechtscollege in dit land verkeersshuften de hand boven het hoofd houdt, dan "kan het toch geen ernstige zaak zijn?"

*\*) Dit aantal is hoger dan het officiële aantal omdat wij ook onderrapportage meenemen en van mening zijn dat ook gewonden, die overlijden tijdens hun ziekenhuisopname, ongeacht de tijd die verstreken is tussen de aanrijding en het overlijden, als dodelijke slachtoffers aangemerkt dienen te worden.*

Geleidelijk aan merken wij dat de samenleving de (te) lichte straffen voor verkeersmisdrijven minder accepteert. Een goede ontwikkeling, naar onze mening, gezien de niet in geld uit te drukken hoeveelheid menselijk leed die het wegverkeer, voor een belangrijk deel volstrekt onnodig, aanricht. De preventieve werking van het strafrecht is hoger naarmate Justitie vaker vervolging instelt en naarmate er zwaardere straffen worden uitgedeeld. Maar helaas is het percentage vervolgingen bij ernstige aanrijdingen nog steeds veel te laag (ca. 6%) en wij pleiten er derhalve wederom voor om dit percentage op zo kort mogelijke termijn op een acceptabel niveau te brengen. Voor de bewijsvoering zou veel meer gebruik gemaakt moeten worden van (beschikbare!) technologie, zoals "Event Data Recorders". Als dit standaard zou gebeuren zou daar al een flinke

preventieve werking van uitgaan omdat men zich beter gaat gedragen als “er over de schouder wordt meegekeken” en dat wangedrag, dat tot een aanrijding leidt, objectief en nauwkeurig wordt blootgelegd. Anderzijds kan de informatie uit EDR's duidelijk aantonen dat iemand zich netjes aan de regels gehouden heeft, dus het heeft meerdere goede kanten. De voordelen voor de “nette” weggebruiker worden -helaas- nog veel te vaak over het hoofd gezien, dan wel bewust “onder de pet” gehouden. Overigens is men hier in Noord-Amerika al verder mee gevorderd dan in Europa: in veel zaken wordt de airbag-elektronica uitgelezen om meer, betere en nauwkeuriger informatie over een aanrijding te krijgen dan met de verklaringen van betrokkenen en eventuele getuigen verkregen kan worden. Dat “meekijken over de schouder” wel degelijk werkt blijkt uit het gebruik van ‘dashcams’ bij vrachtwagens: deze zijn dan minder vaak betrokken bij aanrijdingen of bijna-aanrijdingen.

De verkeers-  
onveiligheid is geen  
onvermijdbaar  
natuurverschijnsel.  
Er zijn genoeg  
mogelijkheden om  
deze te verminderen,  
het niet gebruiken  
ervan is domweg  
onwil.

Het blijft onbegrijpelijk dat de samenleving de grote aantallen slachtoffers en de materiële schade die de verkeersonveiligheid jaarlijks aanricht accepteert alsof het een onvermijdelijk natuurverschijnsel is. Formeel zijn er in 2016 in het Nederlandse wegverkeer 629 doden te betreuren, zeer waarschijnlijk ligt het reële aantal rond de 750 (zie boven). Bovendien waren er in dat jaar zo'n 22 000 ziekenhuisgewonden geteld (waarvan zo'n 4 – 5 duizend blijvend letsel hebben overgehouden, waaronder gehele of gedeeltelijke invaliditeit) en ook daar is waarschijnlijk het aantal hoger door onderrapportage. Ook onbegrijpelijk is de houding van de samenleving dat geaccepteerd wordt dat de, naar onze mening weinig ambitieuze, doelstellingen voor 2020 (500 dodelijke slachtoffers en 10 500 ziekenhuisgewonden) absoluut niet gehaald gaan worden, op geen stukken na. En dat terwijl er nog genoeg ongebruikte mogelijkheden op de plank (!) liggen om deze wèl te bereiken. Het is dus geen onmogelijkheid, het is domweg onwil. En dat terwijl we het over mensenlevens en menselijk welzijn hebben. Met geen enkel ander onderwerp zou je dat hoeven te proberen!

Maatregelen om de  
verkeersonveiligheid  
te verminderen  
leveren ook nog een  
grote bijdrage aan de  
vermindering van de  
milieuvervuiling.

Het wegverkeer draagt significant bij aan de uitstoot van broeikasgassen zoals CO<sub>2</sub>, vervuilende stoffen als NO<sub>x</sub>, fijnstof en lawaai. Ook Nederland heeft het akkoord van Parijs tegen klimaatverandering ondertekend, maar, zoveel is inmiddels wel duidelijk, heeft grote moeite om de doelstellingen te halen. Op eenvoudige wijze zou Nederland dit echter een stuk eenvoudiger kunnen maken: door het verplicht stellen van “Intelligente SnelheidsBegrenzers” (ISB). Deze bepalen middels GPS waar het voertuig zich bevindt en wat daar de maximum snelheid is en zorgt ervoor dat er niet harder gereden kan worden dan deze snelheid. Dit zou een groot aantal voordelen hebben:

- Minder CO<sub>2</sub> uitstoot door geringer brandstofverbruik per kilometer
- Minder NO<sub>x</sub> uitstoot door minder benodigd motorvermogen
- Minder uitstoot fijnstof door minder bandenslijtage en gebruik van remmen
- Minder files, veroorzaakt door ongevallen zoals kop-staart botsingen
- Minder paniek-files omdat een veel rustiger wegbeeld ontstaat omdat de snelheidsverschillen veel kleiner worden

Voor de samenleving zijn er nog meer voordelen:

- Minder aanrijdingen door lagere snelheden
- Ernst van de aanrijdingen is minder door lagere snelheden / kleinere snelheidsverschillen
- Minder slachtoffers door minder aanrijdingen en geringere ernst van de gevolgen
- Minder kosten, veroorzaakt door aanrijdingen
- Minder tijdverlies door kleiner aantal files
- Lagere kosten voor de import van ruwe olie

Maar ook voor de individuele weggebruiker zijn er voordelen:

- Lager brandstofverbruik (gemiddeld neemt het gebruik met 33% per kilometer toe als de snelheid van 90 naar 120 km/h wordt verhoogd)
- Mindere slijtage banden / remmen
- Geen bekeuringen meer voor te hard rijden

Kortom, het mes snijdt aan minstens 14 kanten! Hier liggen de mogelijkheden voor het oprapen, maar de politieke wil om dit te doen ontbreekt. Waarom? Wie het weet mag het zeggen.

Zonder rijbewijsloten  
is de handhaving  
van de ontzegging  
rijbevoegdheid in  
feite ondoenlijk.  
Inbeslagname is  
wellicht een effectieve  
methode voor de korte  
termijn.

Zolang er geen rijbewijslot is ingevoerd (en wij zijn bang dat dit de komende jaren niet het geval zal zijn) is het wellicht een mogelijkheid om van degenen, waarvan het rijbewijs is ingenomen, de motorvoertuigen in bewaring te nemen. Hoewel geen waterdichte maatregel, is dit een extra drempel om rijden zonder geldig rijbewijs te bemoeilijken en er gaat een preventieve werking van uit. In ieder geval wordt het onmogelijk om weer te gaan rijden zodra de politie de hoek om is na staandhouding. Het invoeren van een dergelijke regeling kan ook een stuk sneller dan het invoeren van een rijbewijslot, zodat deze al snel effectief kan zijn. Ook kan gedacht worden aan het verbeurd verklaren van het voertuig als iemand voor de tweede maal betrapt wordt op rijden zonder rijbewijs en/of het opleggen van een onvoorwaardelijke gevangenisstraf. Want er zijn uitermate hardleerse overtreders in Nederland. Nu heeft het innemen van het rijbewijs het karakter van een “papieren tijger” omdat het handhaven ervan ondoenlijk is en de neurochirurgie nog niet zover is gevorderd dat het wegnemen van de vaardigheid om een motorvoertuig te besturen tot de mogelijkheden behoort. Dus de overgrote meerderheid van de lieden, waarvan het rijbewijs is ingenomen, blijft “vrolijk” doorrijden. En dat terwijl voor het innemen van het rijbewijs het nodige aan wangedrag op de weg vertoond moet zijn. Het is volkomen onbegrijpelijk dat het mogelijk is om een potentieel moordwapen te starten zonder dat er ook maar enige controle is of de persoon wel bevoegd en in staat is om het voertuig te besturen. Alsof je geld “uit de muur” kunt halen op vertoon van je mooie blauwe ogen.

### \_\_\_\_\_ Ouderen in het verkeer

De rijvaardigheid van  
ouderen in het verkeer  
dient extra aandacht  
te krijgen.

Het aantal ouderen, dat over zowel een rijbewijs als een auto beschikt, groeit gestaag. Helaas ook het aantal aanrijdingen, waar zij bij betrokken zijn en waarvoor, in eerste

instantie, geen goede verklaring is te geven. Nadere analyse laat zien dat veelal de slechte lichamelijke en/of geestelijke conditie van de bestuurder een belangrijke rol heeft gespeeld. Wij zijn derhalve van mening dat de huidige procedure, voor het verlengen van het rijbewijs, aanzienlijk aangescherpt zou moeten worden. Niet om de 'oudjes' te pesten, maar in het belang van ons aller veiligheid (ook van de 'oudjes' zelf!), want, helaas, de lichamelijke of geestelijke conditie van ouderen kan snel achteruitgaan. Een lid van onze vereniging vertelt: "Mijn vader kreeg op z'n 75e zijn rijbewijs probleemloos voor vijf jaar verlengd. Maar wij, als kinderen, hadden toen al het vermoeden dat het niet zo goed ging met Pa. Toen hij 78 was bleek hij een snelle vorm van Alzheimer te hebben en hij is op 80-jarige leeftijd overleden. Formeel gesproken had hij tot een half jaar voor zijn overlijden nog mogen rijden, maar dat was absoluut onverantwoord en wij, de kinderen, hebben in een gezamenlijke actie, voorkomen dat dit zou gebeuren."

Naar onze mening is de leeftijd van 75 (veel) te hoog, helaas gaat de conditie van sommige senioren al eerder dusdanig achteruit dat eerder ingrijpen noodzakelijk is. Wij pleiten er derhalve voor dat er een jaarlijkse keuring komt vanaf 65 jaar, die ook een rijtest omvat. Want alleen in de praktijk kan beoordeeld worden of de persoon nog in staat is om een motorvoertuig te besturen. Jaarlijks, omdat voor senioren de voorspellende waarde van een oppervlakkige keuring, zoals nu, voor een periode van vijf jaar "next to useless" is, zoals ook overduidelijk blijkt uit het verhaal van ons lid. De kosten van deze keuringen en rijtesten mogen, wat ons betreft, uit de algemene middelen worden betaald, de kosten van de verkeersonveiligheid maken dit een goede investering.

Het beoordelen van de rijvaardigheid van senioren zou veel meer de verantwoordelijkheid van professionals moeten worden en veel minder die van familie.

Ook pleiten wij ervoor dat de professionele beoordelaars (zowel medisch als rijtechnisch) een veel belangrijker stem krijgen bij de rijbewijsverlenging dan nu het geval is. Het wordt nu vrijwel altijd op het bordje geschoven van familie (meestal de kinderen) die dan de verantwoordelijkheid krijgen opgedrongen om het hun ouder onmogelijk te maken nog te rijden als zij van mening zijn dat dit niet langer verantwoord is. Wij vinden dat een slechte zaak: allereerst moeten er maar kinderen zijn, die voldoende vaak hun ouders zien om zo'n actie te kunnen ondernemen en de ouder moet dan maar het oordeel van het kind of de kinderen accepteren, want dat zijn doorgaans geen professionals. Kortom, wij vinden dat dit veel meer gestructureerd moet worden met een veel belangrijker stem van de professionals in het kapittel dan nu het geval is. De maatschappelijke ontwikkelingen maken dit, naar onze mening, noodzakelijk en als dit niet gebeurt zal dit leiden tot een sterke toename van het aantal aanrijdingen waarbij oudere bestuurders de veroorzaker zijn. Door de door ons gepropageerde aanpak kan dit sterk worden beperkt.

## De laksheid van de Europese Unie

### Verstreckte cijfers zijn sterk geflatteerd

De juistheid van de door de EU verstrekte cijfers betreffende het aantal gewonde slachtoffers en materiële schade kunnen niet juist zijn omdat deze niet in overeenstemming zijn met de cijfers voor Nederland.

De EU heeft in het voorjaar van 2017 de cijfers betreffende de verkeersonveiligheid gepubliceerd. Hoewel deze op zich al schokkend genoeg zijn, hebben wij zeer ernstige twijfels over de juistheid ervan. Zeker wat betreft het aantal gewonden en de schade zijn deze veel te laag. De EU komt met een schadebedrag van 100 miljard Euro, maar gezien het feit dat het in Nederland alleen al 14 miljard Euro bedraagt kan dit niet kloppen. Een grove schatting komt uit op minimaal 400 miljard Euro, maar 500 miljard Euro zou ons niet verbazen. Ook het aantal gewonden dat de EU opgeeft (135 000) doet onze wenkbrauwen fronsen. Want voor Nederland (toch nog steeds een van de minder verkeersonveilige landen in de EU) zijn dit er al 22 000. Als je de verhouding tussen gewonde en dodelijke slachtoffers uitrekent kom je voor Nederland op 35, voor de hele EU op 5. Hier klopt duidelijk iets niet. Berekend naar de hele EU zou dat dan eerder 650 000 slachtoffers moeten zijn, maar 750 000 zou verre van irreëel zijn. Nu kun je twisten over wat "gewond" is, in Nederland is dat minimaal M.A.I.S.-2 en ziekenhuisopname. Naar het schijnt gebruikt de EU M.A.I.S.-3 als criterium, maar dat mag gerust als "zeer zwaar letsel" worden geclassificeerd met een grote kans op overlijden. Zo is een open botbreuk -volgens de EU normen- geen letsel dat aanleiding geeft tot de classificatie "gewonde". Een voorbeeld: een van onze leden heeft een meervoudige beenbreuk opgelopen door een aanrijding met twee maanden ziekenhuis, drie jaar revalideren en blijvende invaliditeit van 21% van het been als gevolg. Maar volgens de criteria van de EU mag hij niet als gewonde worden geteld, daarvoor zijn de verwondingen "onvoldoende ernstig". Het is natuurlijk een manier om het aantal gewonden er minder erg uit te laten zien dan het in feite is, maar dit dient echter wel als volksverlakkerij te worden gekenschetst. Want veel slachtoffers die de M.A.I.S.-3 classificatie niet halen, hebben niet alleen geruime tijd nodig voor herstel, maar zullen ook vaak genoeg blijvend letsel houden zoals uit bovengenoemd voorbeeld blijkt. Wij vinden het een uitermate kwalijke zaak dat bij alle discussies over de verkeersonveiligheid door de EU sterk geflatteerde cijfers worden verstrekt en gehanteerd, die een belangrijk deel van deze problematiek versluieren. Het schijnt echter dat deze klakkeloos worden geaccepteerd, we hebben geen wanklank vernomen toen deze naar buiten werden gebracht, noch van het Europese Parlement, noch van de Tweede Kamer.

Voor een beschrijving van M.A.I.S. zie: [https://en.wikipedia.org/wiki/Abbreviated\\_Injury\\_Scale](https://en.wikipedia.org/wiki/Abbreviated_Injury_Scale)

Overigens zijn wij er niet van overtuigd dat de EU alle M.A.I.S.-3 slachtoffers heeft meegeteld.

Maatregelen om de verkeersonveiligheid te verminderen worden op de lange baan geschoven.

De EU voert ook een beleid t.a.v. de voertuigeisen wat betreft veiligheid. Deze zijn echter al sinds 2009 niet herzien en daarnaast worden maatregelen veelal vooruitgeschoven. Een voorbeeld is de "Informerende Snelheid Adviseur" (ISA), de tandeloze variant van de ISB. De ISA laat alleen weten wat de lokale maximumsnelheid is, maar is volstrekt inactief als deze wordt overschreden. Deze zou oorspronkelijk in 2017 verplicht worden

gesteld, maar dat is -weer- uitgesteld, nu tot 2018. Wij betwijfelen echter ten zeerste of dit in 2018 wèl doorgang vindt. Eerst zien, dan geloven, maar, hoe dan ook, volstrekt nutteloos voor het in toom houden van verkeershufters. Het hoeft dan ook geen verwondering te wekken dat de Europese doelstellingen voor het aantal slachtoffers voor 2020 evenmin met geen mogelijkheid gehaald zullen gaan worden. Voor de zekerheid zijn deze doelstellingen dan maar vast doorgeschoven naar 2030. Zo blijven er aan de lopende band, volkomen onnodig, talloze slachtoffers vallen en wordt er miljarden Euro's schade aangericht. Waarvan een groot gedeelte op het bord van de slachtoffers terecht komt. Wij zijn het eens met de dhr. Tusk (voorzitter van de EU commissie) als hij verklaart dat de 5000 dodelijke slachtoffers van de migratiestromen naar Europa onacceptabel zijn, maar, meneer Tusk, vindt U de enorme aantallen dodelijke en zwaar-gewonde slachtoffers op de Europese wegen wèl acceptabel? Wij hebben U er niet over gehoord en maatregelen blijven maar uit.

De winsten zijn voor de automobielindustrie, de kosten voor de slachtoffers en de samenleving (in deze volgorde).

De terechtte vraag kan gesteld worden waarom de EU zo laks is op het gebied van de verkeersonveiligheid en ieder jaar weer de doelstellingen afzwakt of vooruitschuift (of beide). Wij kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat de lobby van de automobielindustrie hierbij een belangrijke rol speelt. De mentaliteit van deze industrie is duidelijk aan het licht gekomen met het "dieselschandaal", waarbij men er niet voor terugdeinsde om voertuigen met (veel) te hoge uitstoot van schadelijke stoffen aan de man te brengen nadat deze door bedrog hun goedkeuring hadden gekregen. Dat hierdoor veel slachtoffers vallen en veel mensen een verminderde kwaliteit van leven (door een slechtere gezondheid) hebben, kan ze klaarblijkelijk weinig schelen. Wat dat betreft dringt een vergelijking met de tabaksindustrie zich op. Maar ook de EU kan hierbij niet vrijuit gaan: al jaren voordat er in de VS aan de bel werd getrokken, was bij de EU bekend dat de cijfers met "sjoemelsoftware" werden gemanipuleerd en dat de goegemeente in de maling werd genomen. Maar de EU ondernam niets. En nu het wel bekend is wordt de industrie met fluwelen handschoenen aangepakt, vergelijk maar eens de maatregelen die in de VS tegen Volkswagen zijn genomen met die in Europa. Nader commentaar lijkt ons overbodig. Desondanks is de lobby ook weer in staat gebleken om de limieten voor uitstoot van broeikasgassen en andere schadelijke stoffen voor de komende jaren omhoog te krijgen, maar waarvoor de samenleving uiteindelijk de rekening betaalt. Het wordt hoog tijd dat de samenleving eens verantwoordelijk gedrag van de automobielindustrie eist omdat de opbrengsten bij de fabrikanten, maar de kosten bij de samenleving en de slachtoffers terecht komen. Maar dat zal een mentaliteitsverandering vergen van, in de eerste plaats, Duitsland, het enige land in de EU waar nog onbegrensd hard gereden mag worden. En "toevallig" ook het land waar Audi, BMW en Porsche geproduceerd worden.....

## De gevolgen voor de verkeersonveiligheid

### Veel ernstiger dan nodig zou zijn

Met technische maatregelen zou veel onnodig leed zijn te voorkomen. Het is beschikbaar, maar wordt niet gebruikt. Hoeveel onnodige slachtoffers moeten er nog vallen voordat er eindelijk actie wordt ondernomen?

In de loop van 2017 hebben we weer een groot aantal verkeersdelicten meegemaakt, die niet hadden kunnen worden gepleegd als de (technische) maatregelen, waar wij al jaren voor pleiten, ingevoerd waren. Zoals een 20-jarige fietser die wordt doodgereden door een bezopen bestuurder, die veel te hard reed en niet over een geldig rijbewijs beschikte. Met een alcoholslot, rijbewijsslot en ISB was dit niet mogelijk geweest (merk op dat èlk van deze drie het misdrijf al had voorkomen!). En het is natuurlijk 'leuk' dat hij ook een rijontzegging van vier jaar heeft gekregen, maar je kunt je wel afvragen wat het nut ervan als hij toch al geen rijbewijs heeft. En zonder rijbewijsloten is het volstrekt nutteloos, want de handhaving is een lachertje (op z'n best). Gelukkig krijgen we ook medestanders bij Politie en Justitie, maar vooralsnog zit er nog geen wetgeving in de "pijplijn" die dit moet realiseren.

Dat het zo goed als onmogelijk is om het "rijden zonder rijbewijs" te handhaven bleek weer eens overduidelijk van een "bekende van de politie" die voor de zoveelste keer zonder rijbewijs rondscheurde in Almelo. Gelukkig is het deze keer bij materiële schade gebleven, maar er hadden gemakkelijk doden en gewonden kunnen vallen. Maar de handhaving van "rijden zonder rijbewijs" blijft een combinatie van "dweilen met de kraan open" en een lachertje zolang er geen rijbewijsslot wordt ingevoerd. Dat is de enige effectieve manier om te voorkomen dat men na een rijontzegging toch blijft rijden, het is niet doenlijk achter elke boom een agent te zetten. Gezien het feit dat het rijbewijs pas wordt ingevorderd na ernstig wangedrag op de weg, moge het duidelijk zijn dat dit soort lieden zich weinig aan de regels gelegen laat liggen. Het is dus illusoir om te denken dat men zich dan wel aan de rijontzegging zal houden. Als bijkomende voordelen kunnen genoemd worden dat het, na inname van het rijbewijs, niet langer mogelijk is om toch te gaan rijden zodra de politie de hoek om is en dat niemand meer "toevallig, net vandaag, het rijbewijs is 'vergeten'..." Maar inbeslagname van de motorvoertuigen zolang de ontzegging van kracht is, is wellicht een sneller in te voeren maatregel, die in ieder geval behulpzaam zal zijn.



## Verzekeringen

### Slachtoffervijandige wetgeving werkt in het nadeel van de slachtoffers

Slachtoffers worden blij gemaakt met een dode mus.

Voor de afwikkeling van letselschade is meer dan tien jaar geleden de "Code Tilburg" ontwikkeld. Dat lijkt op het eerste gezicht aardig, maar het heeft wel een hoog "dode mus" gehalte. Allereerst dient de aansprakelijkheid vast te staan en, zoals boven geschetst, kan dat vele jaren duren als de verzekering van de veroorzaker alle aansprakelijkheid afwijst. En zelfs in gevallen waarin dat zonneklaar is, zijn er verzekeringen die dit standaard doen, waarbij zich weer de slachtoffer-vijandigheid van de huidige wetgeving wreekt, want het slachtoffer moet eerst maar aantonen dat de veroorzaker aansprakelijk is. Als er geen strafrechtelijke veroordeling komt (en die kans is uitermate groot) moet het slachtoffer zelf gaan procederen en dat kost minimaal vijf jaar (zie boven), waarbij het slachtoffer initieel alle kosten en risico's moet dragen. Daarenboven heeft de wetgever het slachtoffer geen enkel machtsmiddel jegens de verzekeringsmaatschappij gegeven. Een verzekeringsmaatschappij die het slachtoffer niet zelf heeft uitgekozen! Maar deelname aan de "Code Tilburg" is geheel vrijblijvend (een verzekeringsmaatschappij is niet verplicht aan de code mee te doen) en als men al -op papier- mee wil doen staat er geen sanctie op het negeren van alle 'strevens'. Kortom, het is een "papieren tijger" waarbij het slachtoffer weer gemakkelijk in de kou kan blijven staan. De wetgever zou eens kunnen beginnen met de "Code Tilburg" verplicht te stellen voor alle verzekeringsmaatschappijen en sancties moeten instellen als men zich er niet aan houdt. Het is niet voor niets dat de huidige praktijk slachtoffers veel te vaak "dubbel slachtoffer" maakt van de aanrijding! En deze praktijk kan alleen ontstaan en gedijen 'dank' zij het slachtoffervijandige karakter van de huidige wetgeving. Er is echter in het geheel geen zicht op verbetering, want noch vanuit de ministeries, noch vanuit de Tweede Kamer is enige actie te ontwaren.

Alle risico's zijn voor het slachtoffer, die eerst alles zelf moet voorschieten en maar moet zien hoe hij t.z.t. zijn kosten vergoed krijgt.

Een ander duidelijk voorbeeld van het benadelen van slachtoffers is het niet vergoeden van mantelzorg. Zo is het -formeel- mogelijk om de kosten van de opvang van een slachtoffer thuis, na ontslag uit het ziekenhuis, of huishoudelijke hulp, nodig vanwege de beperkingen van het slachtoffer, te verhalen op de verzekering van de veroorzaker. Klinkt redelijk, maar dan moet de verzekering van de veroorzaker wél de aansprakelijkheid erkend hebben. En, zoals eerder opgemerkt, dat is maar zeer de vraag. Zolang de aansprakelijkheid niet is erkend of middels een gerechtelijke uitspraak afgedwongen, blijven alle financiële risico's bij het slachtoffer liggen, een risico dat veel slachtoffers niet kunnen dragen. Of je krijgt je geld pas na vele jaren en heb je het al die tijd moeten voorschieten. Met als gevolg dat velen dan toch maar terugvallen op mantelzorg van huisgenoten, familie of vrienden, die, ook als de aansprakelijkheid uiteindelijk in het voordeel van het slachtoffer uitvalt, er geen cent vergoeding voor krijgen. Dat ook dit het -ook volstrekt onterechte- ontkennen van de aansprakelijkheid door de verzekeringsmaatschappijen stimuleert moge volkomen duidelijk zijn.

De wijze waarop Jetty moet blijven vechten voor een enigszins rechtvaardige afwikkeling van het misdrijf, waarvan zij het slachtoffer geworden is, begint zo langzamerhand

De afwikkeling van een aanrijding lijkt meer op een "soap story" en het wordt steeds moeilijker voor een slachtoffer om schadevergoeding te krijgen.

op een soap story te lijken. Het tekent echter ten voeten uit de manier waarop verzekeringsmaatschappijen de kosten op de slachtoffers en de samenleving af proberen te wentelen. Want zij is zeker niet de enige, zoals ook de slachtoffers van het misdrijf op de A2 (zie boven) kunnen beamen. De aflevering van haar gevecht met de verzekering in 2017 vindt U na dit gedeelte van de Appendix 2017. Haar gevecht is een wrang voorbeeld van de steeds stroever lopende afwikkeling van letselschadezaken die in de loop van 2017 aan het licht gekomen is. Inmiddels wordt er ook vanuit de advocatenbranche geklaagd dat de "Code Tilburg" zonder wettelijke verankering (met sancties!) niet werkt en dat dit soort zaken zo lang duurt, dat de financiering ervan in het gedrang komt. Nog meer problemen voor slachtoffers dus.

We hebben al in het oorspronkelijke "Zwartboek" gemeld dat het "beste" dat een slachtoffer, die arbeidsongeschikt geraakt is door een aanrijding, qua inkomen kan krijgen, is worden "bevroren" op de situatie op de dag van de aanrijding. Veelal wordt dat gerealiseerd in de vorm van een bepaald bedrag dat het slachtoffer moet gebruiken om hiermee de rest van zijn leven de uitkering van de sociale wetgeving aan te vullen tot het inkomen op de dag van de aanrijding. Hoewel het op het eerste gezicht wel redelijk lijkt, vinden wij dit een volstrekt onacceptabele regeling en daar hebben wij de volgende redenen voor:

- Op deze wijze wordt een groot deel van de schade, veroorzaakt door de verkeers- onveiligheid, afgewenteld op de gemeenschap en is er dus geen sprake van "de vervuiler betaalt".
- Bij het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd is er geen of veel minder pensioen opgebouwd, waardoor er een sterke terugval is van het inkomen, vaak tot minimumniveau, volgt.
- Vooral voor jongere mensen betekent dit dat de -vrij normale- inkomensgroei met leeftijd niet kan worden behaald.
- Beide bovenstaande punten tonen ook aan dat ook het slachtoffer een groot gedeelte van de inkomensderving moet dragen.
- Voor mensen die nog aan hun werkzame leven moeten beginnen (bijv. studenten en kinderen, zoals bij het misdrijf op de A2) betekent dit een leven op een minimumniveau.
- Het slachtoffer moet zelf het beheer voeren over dit bedrag, waarbij er geen rekening wordt gehouden met (het ontbreken van) de kennis en ervaring van het slachtoffer op het gebied van kapitaalsbeheer.
- De fiscus beschouwt dit bedrag als "vermogen", waardoor vermogensbelasting moet worden afgedragen, wat de mogelijkheden tot aanvulling van de uitkering uitholt omdat de fiscus een fictief rendement veronderstelt dat alleen met speculeren kan worden bereikt. Dit absurde gezichtspunt van de overheid wordt extra wrang omdat deze regeling niet geldt voor bijv. de slachtoffers van de brand in Volendam. De minister heeft echter expliciet gezegd hier niet aan te willen, zonder nadere toelichting waarom z.i. de cafébrand-slachtoffers beter behandeld mogen worden dan verkeersslachtoffers. Het tekent wederom de vijandige mentaliteit van de overheid t.a.v. verkeersslachtoffers.

Inkomensschade van verkeersslachtoffers zou uit een soort pensioenfonds moeten worden betaald (met alle wettelijke regelingen van dien), te vullen door de verzekeringsmaatschappijen onder het motto "de vervuiler betaalt".

Wij pleiten er derhalve voor dat verkeersslachtoffers met inkomensschade een inkomen uit een soort pensioenfonds krijgen, waarbij vergelijkbare regels als voor bijv. nabestaanden gelden. Uitkeringen, waarvan de hoogte ook nog eens in de loop van de tijd verlaagd kunnen worden, zouden geheel buiten beeld dienen te blijven (dit fonds zou geheel door de verzekeringsmaatschappijen gevuld dienen te worden, "de vervuiler betaalt"!)). Ook zou dit niet tot aan de pensioengerechtigde leeftijd, maar tot het einde van het leven van het slachtoffer, dienen te worden betaald.

Het is lang bekend dat het herstel van slachtoffers sterk gebaat is bij een goede, snelle en rechtvaardige afwikkeling van de gevolgen van een traumatische gebeurtenis. Daarom is het des te triester dat de professionals in de letselschadepraktijk constateren dat de trend van de laatste jaren de andere kant opgaat: het gaat steeds stroever i.p.v. soepeler. Daarom roepen wij de Tweede Kamer opnieuw en met klem op om hierin op zo kort mogelijke termijn verandering in te brengen door de wetgeving aanzienlijk minder slachtoffer-vijandig te maken en de verzekeringsmaatschappijen te confronteren met strakke termijnen waarin zaken geregeld dienen te zijn zodat de tactiek van rekken, rekken en nog langer rekken niet meer toegepast kan worden. Want het slachtoffer murw beuken is niet alleen -nog steeds- volstrekt legaal, het is ook een veelvuldig toegepast middel.

Een wrang voorbeeld van de wijze waarop een verzekeringsmaatschappij omgaat met slachtoffers, hebben wij in Appendix A overgenomen van 'nu.nl'.





## Voorkomen

Voorbeelden van “ongevallen” die voorkomen hadden worden met technologie

Teveel om op te noemen, dus maar een kleine selectie.

Een kleine bloemlezing naast de voorbeelden die we al eerder genoemd hebben:

- Drie doden in Hoogezand-Sappemeer door te hard rijden.
- Dode door combinatie van rijden zonder geldig rijbewijs, alcohol en te hoge snelheid.
- Dode en drie zwaargewonden door combinatie van rijden zonder geldig rijbewijs en te hoge snelheid.
- Tien maal (!) over de kop geslagen bij Hendrik-Ido-Ambacht door combinatie van alcohol en (veel) te hard rijden.
- Dode in Hulst door combinatie van alcohol en te hard rijden zonder geldig rijbewijs.
- Twee zwaargewonden (waarvan tenminste één met blijvend hersenletsel) door alcoholgebruik veroorzaker.
- Dode in Nieuwegein door (veel) te hard rijden en vermoedelijk alcohol en drugs van veroorzaker, maar deze is doorgereden en heeft dus controle weten te ontlopen.

Nog wel “goed” afgelopen:

- Met 170 km/h door bebouwde kom Dordrecht zonder geldig rijbewijs
- Vijf geparkeerde auto's beschadigd door veel te hoge snelheid van “bekende veelpleger” zonder geldig rijbewijs.
- In Breukelen is veelpleger zonder geldig rijbewijs voor de tiende maal (!) met teveel alcohol op betrapt.
- Bestuurder betrapt die met 147 km/h op 50 km/h weg in bebouwde kom Rijswijk (ZH) “reed”.
- Automobilist voor de zesde keer aangehouden voor rijden zonder geldig rijbewijs in onverzekerd voertuig.
- En omdat het toch wel erg hilarisch is, nogmaals het “BOB” bord dat bij Delft door een alcomobilist in puin is gereden.

Waarom voeren we dit soort bestaande (!) technologie maar niet in? Is de ellende niet erg genoeg? Zijn de kosten niet hoog genoeg? Wie het weet mag het zeggen.

Het zou geen enkel probleem zijn om de hele Appendix te vullen met aanrijdingen die niet zouden zijn voorgevallen als de door ons bepleitte technische (maar bestaande!) maatregelen genomen waren. Naast alle menselijke ellende zou dit ook miljarden per jaar besparen. Wij blijven ons dan ook dit jaar weer afvragen waar de onwil om dit te realiseren op gebaseerd is.



## Appendix A

Daar plukt U de wrange vruchten van (met dank aan 'nu.nl')

**Univé probeert weduwe te korten op smartengeld want 'echtgenoot leed te weinig'.**

Gapend gat tussen  
theorie en praktijk.

ASSEN - Verzekeringsmaatschappij Univé heeft zichzelf in het verdomhoekje geplaatst in een kwestie rond het betalen van smartengeld aan een weduwe uit Assen. De vrouw claimde namens haar man, die in 2011 overleed aan complicaties na een ernstig auto-ongeluk, tussen de 100.000 en 300.000 smartengeld. Univé erkende volledige aansprakelijkheid, maar dacht zelf meer aan een bedrag van 25.000 euro, omdat de man met drie maanden aan de beademing 'te kort zou hebben geleden.' In het recht-bankverslag valt te lezen dat het eind 2011 toen de man op een zebepad aan de Martin Luther Kingweg Assen werd aangereden door een automobilist, verzekerd bij Univé. Het slachtoffer raakte verlamd en werd overgebracht naar het Universitair Medisch Centrum in Groningen. Artsen gaven de man op, maar vlak voordat de stekker eruit werd getrokken, deed de man alsnog zijn ogen open.

*Gesprek was zinloos*

Vervolgens lag de man ruim drie maanden aan de beademing. De familie richtte zich tot de aansprakelijkheidsverzekering bij Univé en claimde smartengeld. Univé bood 5000 euro, weet letselschade-advocaat Liesbeth Poortman, die de weduwe en haar vier dochters bijstaat. „We hadden gevraagd om een gesprek, maar dat was Univé kennelijk te veel. Een gesprek was volgens de verzekeringmaatschappij zinloos en we konden 5000 euro krijgen”, vertelt Poortman aan Dagblad van het Noorden. Ze richtte zich ook tot Univé: 'Schandalig en schaamteloos, dat bedrag kan ik niet anders bestempelen dan fooi.'

*Schrikreactie Univé*

En het blijft maar  
slepen...

Univé schrok klaarblijkelijk van de woorden en verhoogde het smartengeld naar 30.000 euro. Poortman ging niet akkoord: „Het is moeilijk om een prijskaartje te hangen aan onbeschrijflijk veel leed, maar alles in mij zei: 30.000 euro staat niet in verhouding met dit lijden.” De man nam kort voor zijn overlijden een videoboodschap op waarin hij zijn lijden nog eens benadrukte. Praten ging moeilijk en hij lag drie maanden aan de beademing. Het apparaat was niet goed afgesteld waardoor hij continu het idee had dat hij stikte. Uiteindelijk overleed de man aan complicaties.

*'Niet lang genoeg geleden'*

Poortman stapte namens het gezin naar de rechter. In een deelgeschilprocedure doet de rechter uitspraak over de afhandeling van een letselschadeprocedure. Poortman vroeg daarin namens de familie om een bedrag tussen de 100.000 en 300.000 euro. Univé, 'de verzekeraar zonder winstoogmerk' stelde daar een bedrag van 25.000 euro

tegenover „omdat het leed waarmee de man ten gevolge van het ongeval te maken heeft gekregen slechts zeer kortdurend door hem is ondergaan vanwege zijn overlijden drie maanden na het ongeval” luidt het citaat uit het rechtbankverslag.

Uiteindelijk besloot de rechter dat Univé een bedrag verschuldigd is van 125.000 euro en wettelijke rente. Poortman: „Alle verzekeraars zijn hier behoorlijk van geschrokken. Met deze uitspraak heb je een richtlijn voor vergelijkbare gevallen. Dat biedt mogelijkheden voor anderen.”

#### Hoger beroep

De vermoorde  
onschuld.....

Univé wees onze redactie telefonisch op een eenmalig interview aan het Dagblad van het Noorden, waarin directeur Univé Schade, Martijn van Baalen reageert op de kwestie. Daarin vertelt hij in hoger beroep te zullen gaan. „Niet om de nabestaanden dwars te zitten, maar om een richtlijn te krijgen.” Van Baalen noemt de uitkomst via de rechter ‘bevredigend’, maar wil graag alsnog een richtlijn. „Want hoe moeten wij omgaan in vergelijkbare gevallen? Als er dan weer een complexe en verdrietige zaak langskomt, dan weten wij en de collega-verzekeraars wat te doen. Want ik ben hier oprecht en zuiver in: Het ging ons nooit om geld.”

Naschrift van de redactie: Moeten we de uitspraak van dhr. Van Baalen echt geloven? Ons klinkt dit niet erg overtuigend in de oren. In ieder geval kunnen door dit beroep de slachtoffers na ruim zes (!) jaar deze aanrijding nog steeds niet afsluiten. Voor je het weet ben je weer twee jaar verder.

## Appendix B

— Mijn letselschadezaak: het lijkt op een soap, die je niemand gunt!

De gevolgen van de Nederlandse slachtoffer-vijandige wetgeving in een praktijkgeval. Of: hoe de kosten van een misdrijf op het slachtoffer worden afgewenteld. Met de zegen van het ‘recht’.

**“Ik heb vijf jaar gevochten VOOR NIETS, heb vijf jaar mijn beste gedaan om aan het werk te blijven VOOR NIETS. Ik sta compleet met lege handen met een lijf wat minder wil/kan dan voor de aanrijding, wat ook behoorlijke financiële consequenties heeft”.**

Zo eindigde mijn verhaal in de Appendix 2016 van het Zwartboek. Inmiddels zijn we een jaar verder en merk nog altijd dat de positie van verkeersslachtoffer verre van benijdenswaardig is.

In november 2016 kreeg ik bericht van de verzekering van de tegenpartij dat men nog een slotbetaling wilde doen. De tegenpartij vond dat zij aan haar betalingsverplichtingen had voldaan, omdat mijn aanhoudende klachten/beperkingen niet objectiveerbaar/te verklaren zouden zijn, terwijl men aangeeft dat ik klachten ervaar vanaf het ongeval. De stelling dat ik voor het ongeval geen klachten had en dat mijn klachtenbeeld na het ongeval is ontstaan is uit juridisch oogpunt niet voldoende.

Ik kon met deze slotbetaling niet akkoord gaan, omdat het totale schadebedrag mijn schade tot november 2015 totaal niet dekt en er wordt geen rekening gehouden met een toekomstige inkomsterving en een flinke pensioenschade.

Ik heb ervaren dat men het eigenlijk heel vreemd vind, dat je zo'n slotbetaling niet accepteert, want men heeft het toch zo goed met je voor.....!!!

Op juridisch en medisch gebied is er het volgende gebeurd:

Mijn rechtsbijstandverzekering adviseerde een juridische second opinion door een door hen aangewezen juriste. Dit bleek bij nader inzien de geschillencommissie te zijn. Zij steunden de juriste van het letselschadekantoor dat mijn zaak behartigt volkomen.

- De brief geeft als kern van het probleem: ik ben aangereden door een, dronken, automobilist, ben in het ziekenhuis geweest vanwege klachten aan mijn voet en achteraf bezien is mijn voet eigenlijk niet meer goed gekomen.
- De brief eindigt met: op basis van de medische informatie heeft men geen bewijs dat mijn klachten door het ongeval veroorzaakt zijn.

Hoe wil je deze tegenstrijdigheid verklaren. Ik kan het niet.

Belangen-  
verstrengeling?

Wel weet ik dat de eerste reactie van “onze” medisch adviseur was dat de expertisearts heel erg zijn best had gedaan om mijn klachten toe te schrijven aan het ongeval. Later heeft deze expertisearts dit teruggetrokken, omdat hij te veel uitgegaan was van mijn verhaal. Hij bood excuus aan aan de tegenpartij. Van de medisch adviseur van de rechtsbijstand heb ik nooit meer iets gehoord; ook de juriste van het letselschadekantoor heeft hier nooit meer op gereageerd. Belangenbehartiging?? Of belangenverstrengeling?

Dan zeg je toch gewoon dat het slachtoffer gek is!

Via, via hoorde ik van het recht op een echte advocaat en daar is na het bovenstaande door de rechtsbijstandverzekering gehoor aan gegeven. Deze advocate vond na mijn verhaal en het doorlezen van mijn omvangrijke dossier dat er gevoelsmatig rare dingen waren in mijn medische informatie. Op eigen kosten is een medische second opinion uitgevoerd van alle medische informatie en deze arts beoordeelde de röntgenfoto's van de eerste maanden na het ongeluk op een andere manier: er zou meer kapot geweest zijn in mijn voet dan altijd gezegd is! Dit verslag riep bij mij vele vragen op, vragen die nu na 3 maanden nog altijd niet beantwoord zijn. Dit is dan weer een gevolg van een lange wachtlijst bij een gespecialiseerde kliniek, waar ik van mijn huisarts naar toe verwezen ben. Ik kan daar eind januari 2018 terecht.

Mij werd eind 2016 aangeraden om naar de pijnarts te gaan, want pijn/klachten die langer dan 6 weken bestaan zijn chronische pijnklachten en die zijn wel medisch objectiveerbaar. De pijnarts wilde hier eigenlijk niet aan meewerken, want hij wil niet in een juridische procedure terechtkomen. De aanrijding is al meer dan 5 jaar geleden, maar het is wel aannemelijk dat mijn klachten door de aanrijding zijn veroorzaakt. Hij heeft opgeschreven dat je pijn kunt hebben zonder een duidelijke lichamelijke oorzaak.

Verder kreeg ik een verwijzing naar de psychiater, want ik accepteer de gevolgen van de aanrijding niet en had schijnbaar aanpassingsmoeilijkheden. Na een aantal gesprekken met een psychiatrisch verpleegkundige kwam men toch tot de conclusie dat ik geen psychiatrisch patiënt ben!! Wel wilde men eigenlijk dat ik stopte met vechten tegen onrecht, want anders kon ik nooit verder gaan met mijn leven. Ik heb hen het volgende duidelijk gemaakt:

Voor mijn gevoel zijn er twee problemen:

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

Deze twee problemen staan in principe los van elkaar, maar hebben natuurlijk wel raakvlakken.

De laatste ontwikkelingen:

Op 19 december 2017 kreeg ik bericht dat de verzekering van de tegenpartij dreigt met het éézijdig afwikkelen van mijn zaak. Dit omdat het allemaal wel erg lang duurt! De advocate heeft hierop als reactie geschreven dat er nog een medische second opinion uitgevoerd wordt en dat dit pas in maart 2018 kan.

Op mijn vragen heb ik nog geen antwoord gekregen, dit door de Kerstvakantie.

Wat me in de afgelopen 6 jaren steeds duidelijker geworden is, is dat de positie van verkeersslachtoffers heel slecht is. De verzekering van de tegenpartij erkent dat ik klachten heb, maar ze blijven herhalen dat deze niet door de aanrijding zijn veroorzaakt. Ik heb gevraagd om aan te geven waar de klachten dan wel vandaan komen, maar krijg als antwoord dat dat niet tot hun taak behoort. "Heel Nederland" roept dat mijn klachten een gevolg zijn van de aanrijding, maar ik moet dat voor de verzekering van de tegenpartij al 6 jaar bewijzen. En nog gelooft men mij niet!

Jetty

Helaas is dit geen incidenteel geval, dit is een structureel probleem.

*Naschrift van de redactie: De manier waarop de afwikkeling van de aanrijding, waarvan Jetty het slachtoffer is, plaatsvindt, is symptomatisch voor Nederland. De slachtoffer-vijandige wetgeving, die alle bewijslast bij het slachtoffer legt en daarentegen het slachtoffer geen enkel machtsmiddel jegens de verzekeringsmaatschappijen geeft, maakt dit mogelijk. Dat er sprake zou zijn van 'gelijkwaardige partijen' is een gotspé, wat weer duidelijk wordt geïllustreerd door de opmerking van de verzekeringsmaatschappij 'dat het toch wel erg lang duurt'. En dat terwijl de verzekeringsmaatschappijen 'rekken, rekken en nog langer rekken' als strategie hanteren! Meer hierover is te vinden in ons Zwartboek (2015) en de Appendix 2016, beide gratis te downloaden vanaf onze website [www.verkeersslachtoffers.nl](http://www.verkeersslachtoffers.nl)*

---

## Colofon

Zwartboek Appendix 2016

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

Auteur: dr. Hans van Maanen

Beeld: Shutterstock

Vormgeving: Jasper Hulleman

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