

APPENDIX 2019

ZWARTBOEK

WAAR VERKEERSSLACHTOFFERS NA HET ONGEVAL MEE GECONFRONTEERD WORDEN

APPENDIX 2019

ZWARTBOEK

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

Prof. Dr. Albert Einstein

Voorwoord

Zwartboek

Voor u ligt het Appendix over het jaar 2019. Dit jaarlijkse document, nummer 4 van het Zwartboek, die door ons is aangeboden aan de Tweede Kamer der Staten Generaal in 2015. Het Zwartboek met de Appendices vormen inmiddels een "levend" document waarin de ontwikkelingen van de afgelopen jaren worden vastgelegd. De vele "zwarte" gebeurtenissen op de Nederlandse wegen worden niet alleen beschreven, maar ook voorzien van goed onderbouwde aanbevelingen, teneinde te komen tot een veiliger Nederland op de weg.

Wij constateren dat met het Strategisch plan 2008 – 2020 en de huidige opvolger het SPV 2030 er wel degelijk -door vele betrokken partijen- in een breed kader, serieus wordt nagedacht en gewerkt aan verbetering van de verkeersveiligheid. Echter wij kunnen, door de balans op te maken, vaststellen dat de vele ontwikkelingen in het verkeer, samen met de sterk achterblijvende handhaving op de Nederlandse wegen, vraagt om een eigentijdse aanpak bovenop de huidige activiteiten. Wij denken hier aan de -direct beschikbare- mogelijkheden van technische ondersteuning in onze voertuigen.

Ook in 2020 gaan wij door met het volgen van de gebeurtenissen op de weg en de afwikkeling voor de getroffene(n) in het verkeer. Na het leed aan slachtoffers en/of nabestaanden, moet het een vanzelfsprekendheid zijn, op een humane en rechtvaardige afwikkeling te kunnen vertrouwen. Helaas is dat na te veel verkeersongevallen niet zichtbaar.

Met de nieuwe wet aanscherping strafrecht verkeersdelicten, van kracht per 1 januari 2020, vertrouwen wij erop dat de vaak levenslange en diepingrijpende gevolgen voor verkeersslachtoffers en nabestaanden op waarde worden meegewogen in de strafmaat.

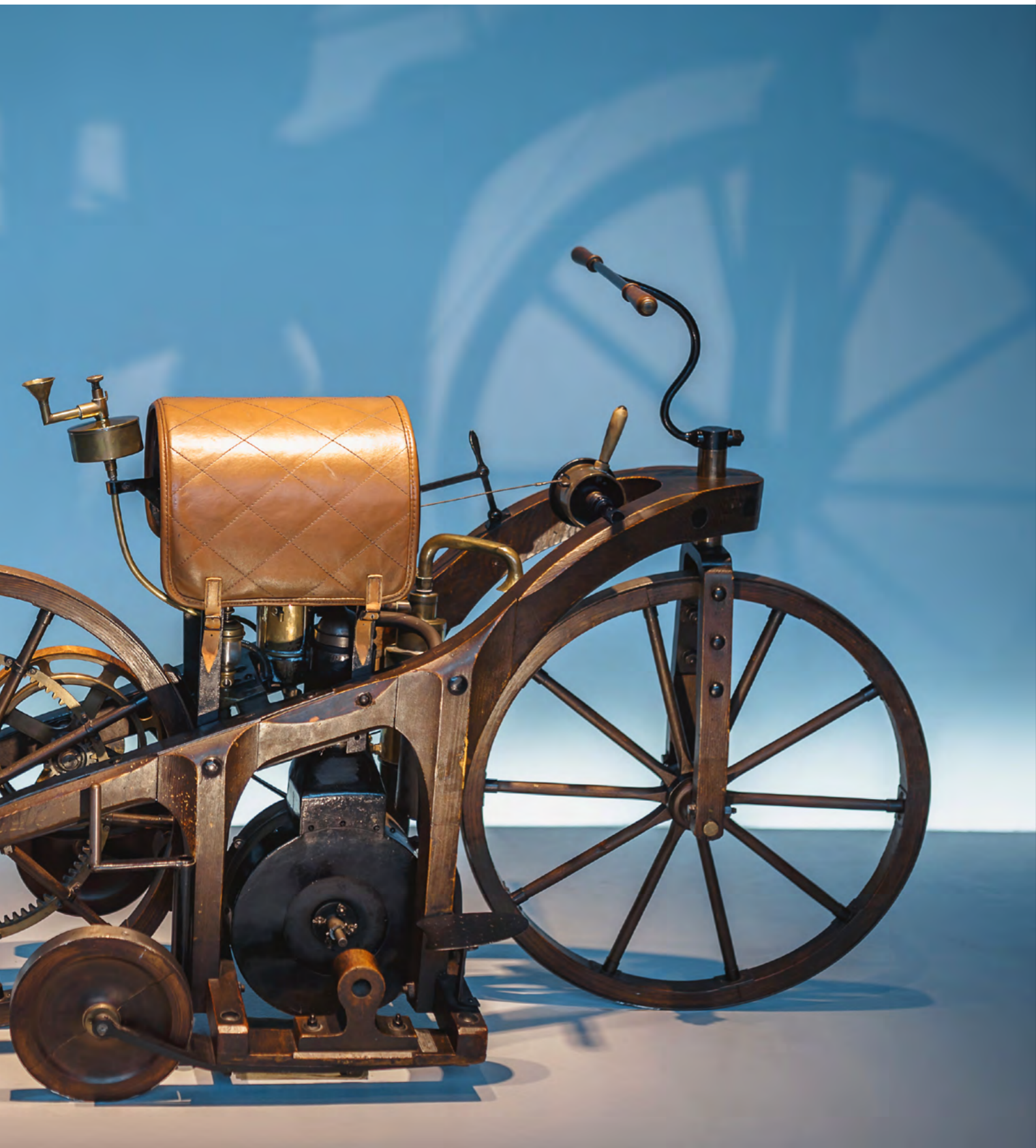
Namens de Vereniging Verkeersslachtoffers

Nelly Vollebregt-Vijverberg
Voorzitter Vereniging Verkeersslachtoffers
januari 2020

Inhoudsopgave

— Zwartboek Appendix 2019

05	Voorwoord
09	Samenvatting en conclusies
13	Politiek en Samenleving
19	Verzekeringen
23	Juridische afwikkeling
27	Politie en andere hulpdiensten
29	Technologie
35	Milieuaspecten van het wegverkeer
37	Conclusies
39	Persoonlijke ervaringen van slachtoffers
43	Het verhaal van Jolanda
47	Deel vier in de soap, die letselschade heet
51	Aanhangsels bij de Appendix 2019
66	Colofon



Samenvatting en conclusies

Vereniging Verkeersslachtoffers

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. Inmiddels zijn de versies van 2016, van 2017 en van 2018 uitgebracht en voor U ligt de versie van 2019.

De slachtoffer-
aantallen kunnen
eenvoudig flink naar
beneden, maar
waarom willen we dat
dan niet?

Op een aantal gebieden is er enige vooruitgang geboekt, maar van grote doorbraken is nog steeds geen sprake. Hoewel de cijfers van de aantallen slachtoffers over 2019 op het moment van schrijven nog niet bekend zijn, is de algemene verwachting dat deze nog weer slechter zullen zijn dan die over 2018. Deze stijging is te wijten is aan i) het ontbreken van doortastend beleid van de overheid, ii) de steeds verder teruglopende handhaving (door gebrek aan menskracht en middelen bij de politie) en iii) de sterk tegenwerkende lobby van de automobiellindustrie, die de EU effectief hindert bij het nemen van maatregelen wat betreft de eisen aan voertuigen aangaande snelheden en uitstoot. Wat dat betreft staan de uitspraken van de politiek ('ieder slachtoffer is er een teveel') en het beleid van de overheid haaks op elkaar. Dat blijkt ook wel uit het bedroevende resultaat van de slachtoffercijfers: in 2008 was toegezegd dat er in 2020 niet meer dan 500 dodelijke en 10 500 ziekenhuis-slachtoffers zouden vallen. Die cijfers gaan op geen stukken na gehaald worden en wij betwijfelen ten zeerste of (nu dezelfde afname voor 2030 beloofd is) deze wél gehaald gaan worden. In ons Zwartboek, de Appendices ervan en ook weer in deze Appendix, noemen wij een aantal maatregelen die zeer behulpzaam zouden kunnen zijn om deze doelstellingen te bereiken. Waarom wij, klaarblijkelijk, geen enkele respons krijgen op onze voorstellen, is voor ons al jaren een raadsel omdat hiermee duizenden mensenlevens, tienduizenden ziekenhuisgewonden en miljarden Euro's schade zouden worden voorkomen. Om een ons onduidelijke reden worden slachtoffers in het wegverkeer weinig belangrijk gevonden in vergelijking met slachtoffers van andere vervoersmodi, **maar we hebben het toch nog steeds over mensenlevens!** Om de aantallen slachtoffers in perspectief te plaatsen: inmiddels is het aantal dodelijke slachtoffers dat in de burgerluchtvaart jaarlijks *wereldwijd* valt nog niet de helft van de verkeersslachtoffers in *Nederland* alleen al. Daar komt bij dat veel van de door ons voorgestelde maatregelen een 'pay-out tijd' van maanden hebben (!), de 'duurste' van ongeveer een jaar. Kortom, deze maatregelen zijn zeer kosteneffectief en we hebben de details neergelegd in 'De "businesscase" van veilig verkeer', dat als aanhangsel aan deze Appendix is toegevoegd. Gezien alle voordelen vragen wij ons, ook dit jaar, weer af **"Waar wachten we op?"** Waarom de samenleving de -voor een belangrijk deel vermijdbare (!)- ellende op de wegen maar blijft accepteren is voor ons volstrekt onbegrijpelijk. Want het is geen kwestie van *niet kunnen*, het is een kwestie van *niet willen!*

Slachtofferrechten dienen op zo kort mogelijke termijn versterkt te worden, de huidige wetgeving is ronduit slachtoffer-vijandig.

Er lijkt bij de politiek enige beweging te komen om de slachtoffer-vijandige wetgeving te veranderen. Publiciteit over de gevolgen van de huidige wetgeving voor slachtoffers, zowel wat betreft de hoogte van de schadevergoedingen als de volstrekt onacceptabele termijnen waarover e.e.a. kan voort slepen hebben geleid tot een notitie van een aantal Kamerleden: (https://radar.avrotros.nl/fileadmin/user_upload/Letselschade-Slachtoffers_van_verzekeraars.pdf).

Wij hopen dat dit op termijn zal leiden tot meer rechten van slachtoffers om onwillige verzekeringen in beweging te krijgen en de veel toegepaste tactiek van het almaar rekken van de procedure te beperken. Want door de huidige wetgeving worden slachtoffers veel te vaak 'dubbel slachtoffer' door wat hen is aangedaan. Het is hoog tijd geworden om de verhoudingen veel meer in balans te brengen omdat slachtoffers absoluut geen gelijkwaardige partij zijn t.o.v. verzekeringen.

De verkeersonveiligheid neemt alleen maar toe, gedragsbeïnvloedende campagnes zijn hiertoe volstrekt ontoereikend.

Wij zijn niet tevreden over de plannen voor het verminderen van de verkeersonveiligheid. Niet alleen staan de bedragen, die daarvoor beschikbaar worden gesteld, in geen enkele verhouding tot de materiële schade van het wegverkeer, laat staan de daaraan gekoppelde menselijke ellende, maar ook de voorgestelde plannen zijn, naar onze mening, weinig effectief i.v.m. het toepassen van beschikbare (!) technologie. De plannen zijn 'meer van hetzelfde' en het maar weer eens onder de aandacht brengen van de gevaren van alcohol en drugs in het verkeer lijkt ons aanzienlijk minder effectief dan dreigen met een alcoholslot: onwilligen worden echt niet overtuigd door weer een 'gedragsbeïnvloedende' campagne. Deze worden voor alcohol al meer dan 50 jaar (!) gevoerd en nog steeds worden veel te veel ernstige aanrijdingen mede veroorzaakt door alcohol en/of drugs. De zeer beperkte effectiviteit van dit soort campagnes lijkt ons derhalve inmiddels wel bewezen.

Systemen die bestuurders ondersteunen zijn nog veel te veel gericht op de veiligheid van inzittenden van auto's, niet op die van de overige weggebruikers. Enige verificatie of een bestuurder wel bevoegd en in staat is om een moordwapen te bedienen ontbreekt nog steeds!

Door de automobiellindustrie wordt veel aandacht besteed aan het ontwikkelen van technologie die de verkeersonveiligheid zou moeten verminderen, op weg naar de 'zelfrijdende' auto. Hierbij kunnen de nodige vraagtekens gezet worden omdat gebleken is dat veel van dit soort 'Advanced Driver Assistance Systems' de bestuurder vaak 'lui' maken, waardoor de aandacht verslapt en het verkeer eerder onveiliger wordt. Komt bij dat veel van dit soort systemen er (weer) op gericht zijn om de inzittenden te beschermen, maar de overige verkeersdeelnemers (zeker de meer kwetsbare) blijven (weer) buiten beeld. Wij benadrukken dan maar weer dat er al veel technologie *beschikbaar* is (waar dus niets meer voor hoeft te worden ontwikkeld!) die de verkeersonveiligheid sterk zou verminderen, vooral omdat het ervoor zorgt het bestuurders zich aan de verkeersregels houden. Dit heeft grote voordelen voor de overige weggebruikers, want tenslotte *zijn de verkeersregels er voor ons aller veiligheid*. Deze technologie zou kunnen worden omschreven als 'Advanced Driver Verification Systems' en kan op korte termijn worden ingevoerd. Daarbij kan worden opgemerkt dat de 'zelfrijdende' auto er voorlopig niet komt. De problemen, die opgelost moeten worden, blijken veel complexer en moeilijker te zijn dan een paar jaar geleden nog gedacht werd. Zeker het verkeer in de bebouwde kom is erg lastig omdat de gedra-

Is de nieuwe wetgeving om verkeersshuften aan te pakken wel 'Hoge Raad bestendig'? Wij zijn er niet gerust op.

gingen van voetgangers, fietsers e.d. erg moeilijk te voorspellen zijn. Daarnaast zijn er problemen als de sensoren incorrecte informatie doorgeven. Vooralsnog zullen we er rekening mee moeten houden dat de menselijke bestuurder onmisbaar is.

Per 1/1/2020 is er een nieuwe wet van kracht geworden die de aanpak van verkeersshuften moet vereenvoudigen. Wij juichen de komst van deze wet toe, maar wij zijn er niet gerust op dat deze wet tot veel verbetering van het gedrag van verkeersshuften zal leiden. Want enerzijds vraagt dit toezicht van de politie (waarvoor de laatste jaren steeds minder ruimte beschikbaar is) en anderzijds is door het effectief saboteren van het vorige wetsartikel (over 'roekeloos rijgedrag') door de Hoge Raad gebleken dat de Hoge Raad de kant van de verkeersshuften heeft gekozen. Of de Hoge Raad ook deze wet zal gaan saboteren is afwachten, wel is duidelijk dat de Hoge Raad heel duidelijk geen boodschap had aan de *intentie* van de oude wet en haar juridische geneuzel belangrijker vond dan mensenlevens. Wij blijven erop hameren dat het bewust negeren van de verkeersregels veelal leidt tot verkeersmisdrijven en o.i. ook als zodanig strafrechtelijk moeten worden gezien. Het 'argument' dat het niet de intentie was om een aanrijding te veroorzaken vegen wij van tafel omdat er willens en wetens onnodige risico's voor leven en welzijn van medeweggebruikers zijn genomen.

Niet de aantallen slachtoffers, het menselijk leven en ellende, maar de stikstofuitstoot was de reden om de snelheid op de snelwegen te verlagen. Hoe rijmt dat met 'ieder slachtoffer is er één te veel'?

De bijdrage van het wegtransport aan de uitstoot van vervuilende stoffen is in 2019 uitgebreider aan de orde geweest dan daarvoor. Vooral het afwijzen van het Plan Aanpak Stikstofuitstoot door de Raad van State heeft hier een belangrijke bijdrage aan geleverd, waardoor o.a. de maximumsnelheid op de snelwegen half maart teruggebracht wordt naar 100 km/h gedurende de dag. Opvallend is dat de (veel hogere) aantallen slachtoffers door het invoeren van de 130 km/h, noch de sterk verhoogde uitstoot van CO₂, voor de politiek aanleiding waren om de snelheid terug te brengen. Maar het handhaven van de lappendeken van verschillende snelheden gedurende de avond en nacht is zeer onverstandig gezien het feit dat juist bij duisternis de hoge snelheidsverschillen tot meer aanrijdingen met ernstiger gevolgen zullen leiden. Ook de European Transport Safety Council heeft hier ernstige kritiek op geuit. Maar partijpolitieke overwegingen blijken weer belangrijker dan mensenlevens ('ieder slachtoffer is er één te veel', weet U nog?).

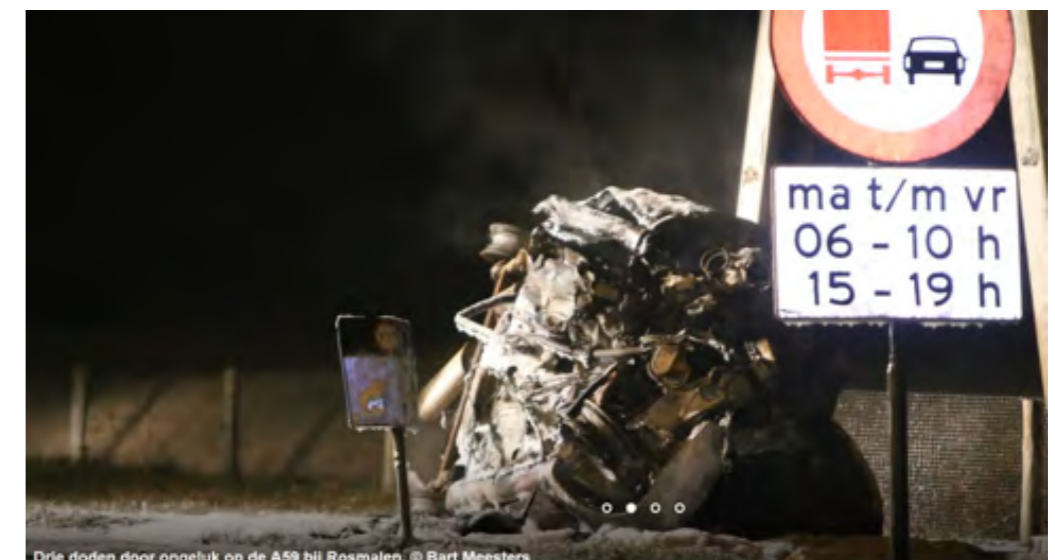


Politiek en Samenleving

— Zien verkeersslachtoffers nog steeds niet staan, of eigenlijk: liggen

Gelden, beschikbaar voor vermindering van de verkeersonveiligheid, worden mooier voorgesteld dan ze zijn. Beter is om effectieve technologie in te voeren.

Eind 2018 is het "Strategisch Plan Verkeersveiligheid" gelanceerd. Na een jaar is er enige activiteit te bespeuren: de minister van I&W stelt voor de komende 10 jaar elk jaar 50 miljoen Euro ter beschikking om de verkeersonveiligheid te verminderen. Dit wordt dan groots aangekondigd als "een miljard Euro voor verkeersveiligheid" omdat de minister hoopt (!) dat provincies en gemeenten ook 50 miljoen Euro per jaar beschikbaar stellen. Als dat allemaal doorgaat komt dat miljard er inderdaad in tien jaar, maar zeker is dat nog allerm minst. Wij stellen dat 50 miljoen per jaar in schril contrast staat tot de 14 000 miljoen die de verkeersonveiligheid ons jaarlijks kost, zijnde 0,36%. Daarbij komt dat de plannen weer "meer van hetzelfde" omvatten: verbetering van de infrastructuur (niks mis mee, maar dit zou een continu proces moeten zijn dat uit het jaarlijkse onderhoud betaald kan worden) en maar weer eens een 'gedragsbeïnvloedende campagne' om te wijzen op het gevaar van alcohol en drugs in het verkeer. Alsof dat nog niet genoegzaam bekend is. Herinvoering van het alcoholslot lijkt ons een veel effectiever maatregel dan een dergelijke herhaling van zetten. Daarenboven worden maatregelen, die echt zoden aan de dijk zouden zetten, maar niet genomen, zoals de invoering van rijbewijsloten, alcoholsloten, smartphone blokkering bij snelheden boven 10 km/h en intelligente snelheidsbegrenzers. Ook zou het standaard uitlezen van de Event Data Recorder (EDR) bij alle aanrijdingen de strafrechtelijke vervolging aanzienlijk vereenvoudigen. Voor meer detail verwijzen we naar het hoofdstuk 'Technologie'. Een voorbeeld van wat de gevolgen kunnen zijn van te hard rijden is te zien in onderstaande foto.



Een voorbeeld van de gevolgen van (veel) te hard rijden. Niet verbazingwekkend is dat bij dit 'ongeval' drie doden zijn gevallen. Met een 'Intelligente Snelheidsbegrenzer', beschikbare technologie!, hadden de inzittenden nog geleefd. Zie ook het hoofdstuk 'Technologie'.

De doelen van de aantallen slachtoffer voor 2020 worden naar 2030 doorgeschoven, met duizenden onnodige slachtoffers tot gevolg. Onwil en gebrek aan ambitie liggen hieraan ten grondslag.

In 2008 zijn de doelen voor de aantallen slachtoffers in 2020 gesteld: er zouden niet meer dan 500 dodelijke en 10 500 ziekenhuis-slachtoffers mogen zijn. Maar de aantallen slachtoffers, zowel doden als gewonden, is al een aantal jaren aan het stijgen i.p.v. aan het dalen. Hoewel de cijfers over 2019 nog niet bekend zijn op het moment van schrijven, is de algemene verwachting dat deze weer slechter zullen zijn dan die van 2018. Het is dan inmiddels dan ook wel duidelijk dat de doelstellingen voor 2020 met geen mogelijkheid gehaald gaan worden. Om de aantallen slachtoffers in perspectief te zetten: inmiddels is het aantal dodelijke slachtoffers in de burgerluchtvaart wereldwijd nog niet de helft van die in Nederland alleen al door het wegverkeer vallen. En dan hebben we de ziekenhuis-slachtoffers nog niet eens gerekend! Nu is gezegd dat de doelen voor 2020 in 2030 bereikt zouden moeten zijn. Gezien de ervaringen van het afgelopen decennium betwijfelen wij ten zeerste of dit in 2030 wèl gehaald zal worden, maar zelfs als dat het geval zou zijn betekent dat nog steeds een verloren decennium met pak-'m-beet 2 000 dodelijke en 100 000 ziekenhuis-gewonden meer dan er gevallen zouden zijn als er wèl doortastend was opgetreden. Want de oorzaken zijn nog steeds dezelfde: te hard rijden, alcohol- en drugsgebruik, rijden zonder rijbewijs, afleiding, te weinig handhaving en te milde 'straffen' voor verkeersshufter. Maar de medaille van het strafrecht voor de verkeersonveiligheid kent twee kanten: de sanctionele en de preventieve. Om met de eerste te beginnen: het heeft de nodige jaren geduurd, maar er komt eindelijk een wet, die de opvolger moet worden voor het door de Hoge Raad gesaboteerde wetsartikel over 'roekeloos rijgedrag'. Ook zou het met deze wet mogelijk moeten worden om verkeersshufter steviger aan te pakken. Niet alleen worden de straffen zwaarder, ook kan iemand veroordeeld worden voor onveilig gedrag in het verkeer zonder dat er een aanrijding heeft plaatsgevonden. Voorheen kon dat alleen met bekeuringen worden afgedaan, nu wordt ook (maximaal twee jaar) gevangenisstraf mogelijk. Ook de strafmaxima voor rijden onder invloed (van alcohol of drugs), doorrijden na een aanrijding en rijden zonder (geldig) rijbewijs gaan omhoog van 3 maanden naar een jaar gevangenisstraf.

Is de nieuwe wet 'Hoge Raad' bestendig? Rekbare en vage begrippen geven alle kans verkeersshufter de hand boven het hoofd te houden. Wij hopen dat de Hoge Raad beseft dat de verkeerswetgeving er voor de veiligheid van alle verkeersdeelnemers is.

Op zich juichen wij deze aanscherping van de wet toe. Maar we zijn niet gerust op de uitwerking in de praktijk. De onbegrijpelijke wijze, waarop de Hoge Raad de eerdere wet heeft gesaboteerd, is de belangrijkste reden. Want ook in deze wet staan weer een aantal nogal rekbare begrippen. In het door J & V uitgegeven persbericht lezen we o.a.:

“Daarnaast komt er een gevangenisstraf van maximaal twee jaar te staan op zeer gevaarlijk rijgedrag waarbij automobilisten opzettelijk de verkeersregels ernstig overtreden zonder acht te slaan op de veiligheid van anderen. Daarvoor is meer nodig dan een enkele verkeersovertreding. Het gaat om een combinatie van gedragingen. Bijvoorbeeld een forse overschrijding van de maximumsnelheid, het negeren van rode lichten, op de verkeerde weghelft rijden en ook nog een mobiele telefoon vasthouden, terwijl zeer goed voorstelbaar was dat een ongeval kon plaatsvinden.”

Hierin kunnen we de nodige Achilleshielen ontdekken: 'zeer gevaarlijk rijgedrag', 'opzettelijk de verkeersregels ernstig overtreden zonder acht te slaan op de veiligheid van anderen. Wat is 'zeer gevaarlijk', 'ernstig', hoe bewijs je 'opzettelijk' en hoe bewijs

je 'zonder acht te slaan op de veiligheid van anderen'. Wat is 'een forse overschrijding'? Hoewel het voor een buitenstaander zo klaar als een klontje is, is het nog maar de vraag hoe dit in de rechtszaal uitgelegd gaat worden en gezien de houding van de Hoge Raad vrezen wij dat deze ook nu weer de kant van de verkeershufter zal kiezen. Wij zullen de ontwikkelingen op dit gebied dan ook met argusogen volgen en van onze bevindingen melding maken. Want hoewel de Hoge Raad haar wereldvreemde arresten probeert te verkopen met het 'argument' dat het niet de intentie van de veroorzaker was om een aanrijding te veroorzaken, is het overduidelijk dat de Hoge Raad de intentie van de wetgeving bij het grofvuil heeft gezet. Daarbij heeft zij zelfs niet geschroomd om de wet te herschrijven, iets waartoe zij, voor zover ons bekend, niet gerechtigd is. Maar het is overduidelijk dat zij haar juridisch geneuzel belangrijker acht dan mensenlevens. Wij blijven erop hameren dat het bewust negeren van de verkeersregels veelal leidt tot verkeersmisdrijven en o.i. ook als zodanig strafrechtelijk moeten worden bestraft. Het 'argument' dat het niet de intentie was om een aanrijding te veroorzaken vegen wij van tafel omdat er willens en wetens onnodige risico's voor leven en welzijn van medeweggebruikers zijn genomen. Hoewel de Hoge Raad ook 'voorwaardelijke opzet' verwerpt, vinden wij dat hier wel degelijk sprake van is: de kans op een aanrijding neemt zeer snel toe met de rijsnelheid en de gevolgen van de aanrijding worden eveneens zeer snel ernstiger. Meer details in het hoofdstuk 'Technologie'.

De huidige sancties op verkeersonveilig gedrag 'bijten' onvoldoende. Om preventief te werken moeten deze, zeker bij recidive, veel meer 'bijtkracht' krijgen.

Hoewel het dus mogelijk moet worden om verkeersshufter al aan te pakken voordat er slachtoffers gevallen zijn, pleiten wij er ook voor om de preventieve werking van de bestraffing van verkeersovertredingen te verhogen door de sancties meer te laten 'bijten'. Wij denken daarbij aan een recidiveregeling voor notoire snelheidsovertreders, bijv. middels een boetevermenig-vuldigingsfactor, het opnieuw rijexamen moeten afleggen als de periode van rijontzegging verstreken is en het opleggen van minimaal een onvoorwaardelijke celstraf van bijv. 3 maanden als iemand betrapt wordt op het rijden zonder geldig rijbewijs. Wij vinden het onbestaanbaar dat er lieden zijn die tot 6 maal in een jaar (!) betrapt zijn op rijden zonder geldig rijbewijs en dan weggelaten met een boete. Want het is overduidelijk dat deze persoon niet gevoelig is voor het opleggen van een boete. Maar 3 maanden celstraf als 'Zwaard van Damocles' maakt waarschijnlijk meer indruk en heeft -hopelijk- meer preventieve werking. Maar ook dan is weer de handhaving de grote beperking van de effectiviteit. Dit is alleen met een rijbewijslot te realiseren. Zie het hoofdstuk 'Technologie'.

Doorrijden maakt het eenvoudig om 'onder invloed' te verdonkeremanen. Draai de bewijslast maar om: de doorrijder moet dan aantonen dat hij niet onder invloed was bij de aanrijding.

We willen ook dit jaar weer pleiten voor het aanscherpen van de sancties op 'doorrijden na een aanrijding'. Ons is verteld dat het (ooit) de bedoeling was om een veroorzaker van een aanrijding de kans te geven om het slachtoffer alsnog te compenseren voor de gevolgen van de aanrijding door zich binnen 24 uur bij de politie te melden. De achterliggende gedachte is dat iemand helemaal in paniek kan raken door de aanrijding en dan niets beters weet te doen dan doorrijden. Nadat de paniek is weggezaakt, meldt de veroorzaker zich alsnog bij de politie en volgen er geen additionele sancties. Wat de wetgever waarschijnlijk nooit heeft voorzien (hoewel het er o.i. duimendik

bovenop ligt) is dat dit een legale manier is om te voorkomen dat bewezen kan worden dat de veroorzaker op het moment van de aanrijding onder invloed van alcohol en/of drugs was. Want dat is nadien zo goed als ondoenlijk. Wij stellen derhalve wederom voor om bij doorrijden na een aanrijding de bewijslast om te keren: de veroorzaker toont dan maar aan dat hij op het moment van de aanrijding **niet** onder invloed was. Als hij dat niet kan, betekent dat voor de strafvervolgning **wèl** onder invloed. Een dergelijke regeling is in Noorwegen al lang geleden ingevoerd. Daarnaast dient doorrijden altijd strafverzwarend te zijn omdat het slachtoffer vaak in hulpbehoevende toestand is achtergelaten, wat de gevolgen voor het slachtoffer ernstiger maakt. Dit is een bekend medisch gegeven.

De snelheidsbeperking op de snelwegen is vanwege de stikstofuitstoot, niet om het verkeer minder onveilig te maken. Maar ieder slachtoffer is er toch één te veel? Technologie zou veel effectiever zijn voor de handhaving.

Het afgelopen jaar is er nogal wat te doen geweest over de stikstofuitstoot. Het overschrijden van de normen en de schade aan natuurgebieden noodzaakten het nemen van onconventionele maatregelen. Eén ervan is de beperking tot 100 km/h op alle snelwegen gedurende de dag (van 6 uur 's ochtends tot 7 uur 's avonds). Helaas is gedurende de avond en nacht de maximumsnelheid op veel trajecten weer 130 km/h en ook de European Traffic Safety Council heeft al opgemerkt dat dit voor de verkeersveiligheid geen goede zaak is omdat juist bij duisternis de grotere snelheidsverschillen aanleiding geven tot aanrijdingen. De beperking tot overdag lijkt dan ook uitsluitend ingegeven door electorale en partijpolitieke overwegingen en niet vanuit verkeersveiligheidsoogpunt. Ook dit staat weer haaks op de publiekelijk geuite opmerking 'dat ieder slachtoffer er één teveel is'. Dat dit soort opmerkingen alleen voor de bühne zijn is overduidelijk daar alleen de stikstofproblematiek aanleiding was voor deze maatregel, de verkeersonveiligheid en de (onnodige) extra uitstoot van broeikasgassen en fijnstof speelden geen enkele rol. Maar gezien de zeer beperkte capaciteit van de politie voor handhaving, verwachten wij een nog veel grotere mate overschrijding van de maximumsnelheid dan tot voor het invoeren van deze maatregel dan het geval was. Het resultaat zal zijn dat de vermindering van de stikstofuitstoot kleiner is dan verwacht. Maar met een Intelligente SnelheidsBegrenzer (ISB, zie het hoofdstuk 'Technologie') zou dit niet alleen veel effectiever zijn, maar omdat met een ISB ook de snelheden op het onderliggende weggennet gehandhaafd worden, zal ook de stikstof- en broeikasgas uitstoot van die wegen dalen. Wij zijn van mening dat alleen met het invoeren van trajectcontroles op *alle* snelwegen, gekoppeld aan een recidiveregeling, de invoering van de 100 km/h overdag de doelstelling van het verminderen van de stikstofuitstoot mogelijk zal maken.

Het voorkomen van 'eenzijdige' aanrijdingen kan veel effectiever met trajectcontrole dan door het kappen van bomen langs provinciale wegen en is ook veel beter voor het milieu. De enige lange-termijn

Een hiermee samenhangend probleem zijn de 'eenzijdige ongevallen' op provinciale wegen. Wij zullen niet ontkennen dat hier veel slachtoffers vallen. De grote vraag is hoe een vermindering van de onveiligheid bereikt kan worden. In het voorjaar van 2019 kwam het voorstel om dan maar de bomen langs dit soort provinciale wegen te kappen, bomen waarvan een groot aantal al een eeuw oud zijn. Maar de bomen zijn het probleem niet, zij veroorzaken geen aanrijdingen. Zeer waarschijnlijk wordt dit probleem veroorzaakt door te hard rijden, vaak in combinatie met drank en/of drugsgebruik. Het weghalen van de bomen zou zelfs het tegenovergestelde effect kunnen hebben: omdat de weg 'ruimer' lijkt wordt er al gauw nog harder gereden.

oplossing is de 'harde' ISB.

Vergelijk het voorstel om de rots in de baai in Alaska, waar de Exxon Valdez tegenaan was gevaren, weg te halen. Uit scheepssimulaties bleek dat dit gevaarlijker was dan het laten staan van de rots: door de ruimere baai verslapt de aandacht van de bemanning. Het streng handhaven van de snelheden op de provinciale wegen (24/7) is waarschijnlijk veel effectiever voor de vermindering van de onveiligheid dan het kappen van de bomen. Op korte termijn kan dit door trajectcontrole, maar met een standaard ISB is het probleem in één klap opgelost. En is ook nog veel beter voor het milieu, want dit voorstel staat nogal haaks op de initiatieven om juist meer bomen te planten om de CO₂ uitstoot te compenseren.

Kan het een beetje minder met het toelaten van allerlei vervoermiddelen op de openbare weg?

Wij zijn grote voorstanders van het beperken van het aantal verschillende voertuigtypen dat op de openbare weg wordt toegelaten. In het Zwartboek en de daaraan gekoppelde Appendices hebben wij al meerdere malen ons onbegrip geuit over het invoeren van de categorie 'snorscooter' omdat te voorzien was dat deze voertuigen opgevoerd zouden gaan worden. Maar omdat deze voertuigen op het fietspad moesten rijden ontstaan grote snelheidsverschillen met fietsers. Het resultaat laat zich raden: veel aanrijdingen en veel ergernissen. In Amsterdam is daarom een proef gedaan om snorscooters op veel plaatsen naar de rijweg te sturen, gecombineerd met een helmplicht. Dit had een sterke afname van de aanrijdingen met snorscooters tot gevolg. Het beste lijkt ons om deze categorie voertuigen geheel af te schaffen, dat maakt het totale verkeersbeeld, zeker in de bebouwde kom, een beetje minder onoverzichtelijk.

Wat zijn nu 'zwakke verkeersdeelnemers'? Huidige indeling is onlogisch. En waar moet iedereen? De openbare weg is niet oneindig breed.

Veel voertuigen verschijnen ook in elektrische vorm. Hierdoor wordt ook het aantal categorieën groter, een elektrische fiets gaat gewoonlijk duidelijk harder dan een gewone, waardoor overige verkeersdeelnemers er anders op moeten reageren. Formeel mogen deze niet harder dan 25 km/h, maar ook hiermee wordt op grote schaal de hand gelicht om de helm- en verzekeringsplicht voor speedelecs te omzeilen. Ook dit zijn weer onwenselijke ontwikkelingen, die naast een verhoging van de onveiligheid op de weg ook nog eens een stuk onduidelijkheid opleveren: is een elektrische fiets nog steeds een 'zwakke' verkeersdeelnemer in de zin der wet en zo ja, is dat nog steeds het geval als deze is opgevoerd tot boven de 25 km/h? En wat is de wettelijke status van een 'fiets', waarbij niet eens meer getrapt hoeft te worden? Is dat nog steeds een fiets of is dat een soort bromfiets? En hoe zit het met de Segway, de elektrische step (die wat ons betreft niet wordt toegelaten in Nederland gezien de ervaringen ermee in het buitenland) en dat soort voertuigen? Moeten die op het fietspad of juist op het trottoir? Gezien de beperkte ruimte op de openbare weg is de veiligheid het beste gediend met een zo gering mogelijk aantal voertuigcategorieën, zodat elke categorie zoveel mogelijk een 'eigen' weggedeelte kan worden toegewezen.



Verzekeringen

— Het kost ons al zoveel! Waar kunnen we op bekribbelen?

De wetgeving is slachtoffer-vijandig. Machtsmiddelen voor slachtoffers zijn broodnodig om de gangbare praktijken van verzekeraars te pareren. Gaat de politiek dit nu eens eindelijk aanpakken?

Er lijkt eindelijk enige beweging te komen in de positie van slachtoffers bij de afwikkeling van letselschades. De uitzending van "Radar" op 25 maart 2019 en het daarbij behorende "Zwartboek" heeft er toe geleid dat er een notitie is verschenen van drie leden van de Tweede Kamer (Letselschade: Slachtoffers van verzekeraars, een gezamenlijke notitie van SP, CDA en PvdA, najaar 2019) waarin voorstellen staan om de praktijken van verzekeraars, die we ieder jaar weer in ons Zwartboek en de bijbehorende Appendices aan de kaak stellen, aan te pakken. In 2006 is de Gedragscode Behandeling Letselschade (GBL, ook wel 'Code Tilburg' genoemd) uitgebracht. Hierin staat beschreven hoe de afwikkeling van letselschade dient te verlopen, inclusief termijnen waarin bepaalde stappen gezet dienen te worden. In het beste geval kan de GBL als een zoethoudertje worden gezien, want de deelname is vrijwillig (er zijn dus verzekeraars die te kennen hebben gegeven zich niet aan de code te willen houden) en het hanteren van de genoemde termijnen is geheel vrijblijvend omdat het overschrijden geen enkele sanctie kent. Men kan zich derhalve -terecht- afvragen of de GBL wel het papier waard is waar het op gedrukt staat. Wij pleiten derhalve al jaren voor het verplicht stellen van de code en het invoeren van sancties bij het niet volgen ervan. Het is te hopen dat hier nu eindelijk eens serieus naar wordt gekeken met de bovengenoemde notitie als leidraad. Wij hopen dat onze vurige wensen op dit gebied leiden tot meer rechtvaardigheid voor slachtoffers door:

- De bewijslast van de gevolgen van de aanrijding niet uitsluitend bij het slachtoffer neer te leggen.
- De GBL wettelijk verplicht te maken.
- De daarin genoemde termijnen middels dwangsommen af te dwingen.
- Medische keuringen los te koppelen van de verzekeringsmaatschappij, maar middels een intermediair te regelen om belangenverstrengeling te voorkomen.
- De medische adviseurs die de keuringen verrichten dienen geregistreerd te zijn in het register van Beroepen in de Individuele Gezondheidszorg (BIG).

Ook het voorstel voor het instellen van een Tuchtraad heeft onze volledige steun. De enige reden waarom er verzet van verzekeringsmaatschappijen is, is dat men zich niet aan de termijnen wenst te houden.

De 'gelijkheid van partijen' is uiteraard een gotspé. Wanneer maakt de wetgever een einde aan dit bespottelijke uitgangspunt?

De wetgever stelt dat het slachtoffer 'de sterke partij' is omdat deze schadevergoeding eist. Daarbij wordt impliciet aangenomen dat hier sprake is van 'gelijkheid van partijen' en dat is natuurlijk een gotspé. De macht van verzekeringsmaatschappijen is orden groter dan die van een slachtoffer, hun zakken zijn veel dieper en het slachtoffer wil verder met zijn leven, de verzekeraar heeft alle tijd van de wereld. Nergens, maar dan ook helemaal nergens, geeft de wetgever het slachtoffer ook maar een enkel machtsmiddel tegenover de verzekeraar, integendeel, de wetgever legaliseert het almaar rekken en het verzinnen van weer een andere 'oorzaak' van de klachten van het slachtoffer (zie ook het vervolg van de wederwaardigheden van Jetty bij 'Persoonlijke verhalen'). Wij vinden dit nog steeds een volstrekt onacceptabele situatie, we zullen afwachten hoe de

wetgever reageert op bovengenoemde notitie.

Verzekeringen betalen nog geen 20% van de schade van het verkeer, de rest wordt afgewenteld, vooral op de slachtoffers. Inkomensschade wordt meestal door de slachtoffers 'betaald'.

Verzekeraars schermen met cijfers: een groot aantal 'zaken' zou binnen twee jaar zijn afgewikkeld. Dit lijkt mooi, maar schijn bedriegt. De zaken die wèl binnen een redelijke termijn zijn afgewikkeld zijn de eenvoudige zaken, waarbij er alleen materiële schade is en/of sprake is van letsel dat binnen die twee jaar geheel genezen is, waarbij het slachtoffer zich heeft laten afschepen met het gebruikelijke 'smartengeld', dat beter als 'fooi' kan worden gekwalificeerd. Zodra echter inkomensschade in beeld komt gaan alle hakken in het zand, want dan gaat het om grote bedragen en die wil men liever niet betalen. Helaas slaagt men hier vaak in door de gebruikelijke tactieken toe te passen: rekken, rekken en nog eens rekken, maar weer eens een volgend onderzoek te entameren, weer een andere 'oorzaak' van de klachten bedenken en zo het slachtoffer murw beuken. Andere cijfers spreken boekdelen: de verzekeraars klaagden dat ze in 2017 wel 2,6 miljard Euro aan schade moesten betalen. Dat is een hoop geld, maar de schade in 2017 door de verkeersonveiligheid bedroeg 14 – 15 miljard Euro (bron: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, SWOV). Het is dus overduidelijk dat de verzekeraars het overgrote deel van de schade weten af te wentelen, niet in de laatste plaats op de slachtoffers die, volgens de berekeningen van de SWOV de helft (sic!) van de schadelast op hun nek krijgen. Slachtoffers worden derhalve veel te vaak 'dubbel slachtoffer' en dat zou, voor een beschaafd land als Nederland, niet mogen. Wij vinden het misselijkmakend.

Verzekeringen vinden het makkelijker om de kosten over alle verzekerden uit te smeren dan te verhalen op verkeersshuffers en blijft de preventieve werking onbenut. Ruïneer verkeersshuffers maar!

Wij vinden nog steeds onverstandig dat verzekeringsmaatschappijen niet of nauwelijks gebruik maken van hun regresrecht. De argumentatie hiervoor varieert van "van een kale kip kun je niet plukken" tot "dat is te lastig en kost meer dan het oplevert". Wij bestrijden deze argumentatie met het gegeven dat veel veroorzakers in dure auto's rondrijden en klaarblijkelijk dus wèl over pegulanten beschikken en dat er een preventieve werking uitgaat van het toepassen van het regresrecht. Als iemand zijn huis moet verkopen om de kosten van wat deze persoon heeft aangericht door de verkeersregels te negeren en de rest van het leven op minimumniveau zal moeten doorbrengen, zullen anderen wellicht toch wat terughoudender worden met hun wangedrag in het verkeer. De verzekering dient geen 'schaamlap' te zijn voor onverantwoord verkeersgedrag, maar om de kosten van fouten, die iedereen kan maken, te dekken. Wij vinden het volstrekt onbegrijpelijk dat door de huidige combinatie van (slachtoffervrijandige) wetgeving en de praktijk van verzekeraars, slachtoffers wèl geruïneerd kunnen en mogen worden, maar verkeersshuffers, die voor deze slachtoffers verantwoordelijk zijn, niet. Tot op heden is er niemand geweest die ons dit kan uitleggen, maar we houden ons aanbevolen. Wij roepen de politiek dan ook wederom op om verzekeringen te dwingen om hun -door de wet verstrekte- regresrecht ook uit te oefenen als bijdrage aan het verminderen van de verkeersonveiligheid, het aantal slachtoffers en de kosten. Want van het kaalplukken van verkeersshuffers gaat een preventieve werking uit, waardoor de verzekeringen, maar ook de samenleving, op termijn goedkoper uit zouden zijn. Ook is dit eerlijker t.o.v. verantwoordelijke verzekerden, die nu de kosten, veroorzaakt door de verkeersshuffers, moeten ophoesten.

Alle verkeersdeelnemers zouden een verzekeringsplicht moeten hebben. Zeker met de komst van de elektrische fietsen.

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



Juridische afwikkeling

Maar het moet wel zorgvuldig gebeuren, dus geen haast!

Veel te veel verkeersshuften gaan vrijuit na het bedrijven van een verkeersmisdrijf. Het altijd uitlezen van de EDR zou de vervolging sterk vereenvoudigen en effectiever maken.

De 'straffen' voor verkeersmisdrijven worden door veel slachtoffers als een 'trap na' ervaren. Met 'dank' aan de Hoge Raad.

Verkeersregels zijn er voor ons aller veiligheid. Vervolgen van verkeersmisdadigers kan veel beter door beschikbare, technische bewijsmogelijkheden. Nu is liegen over de toedracht erg aantrekkelijk voor de veroorzaker.

Strafrecht

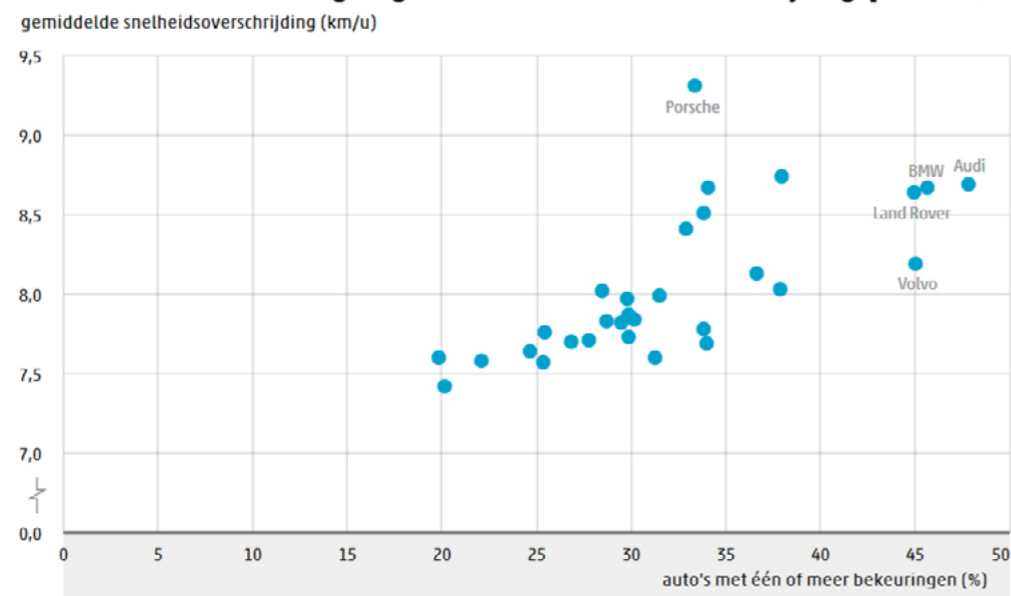
Bij aanrijdingen met ernstige gevolgen zou de veroorzaker vervolgd moeten worden. Helaas gebeurt dat veel te weinig en gaan veel veroorzakers van dergelijke aanrijdingen vrijuit of komen er met een boete vanaf. Een redacteur van ProMotor (Boudewijn Geels) heeft in zijn column in dit blad daarvan relaas gedaan: hij wordt (gelukkig in een tamelijk zware auto, op de motor zou hij morsdood zijn geweest) van achteren aangereeden terwijl hij met de (maximumsnelheid ter plekke) van 100 km/h rijdt door een auto die daar 150 km/h rijdt. Maar (citaat): "Onze afdeling Verkeersongevallenanalyse heeft een onderzoek gedaan en geconcludeerd dat er niet genoeg aanleiding was om de andere bestuurder overtreding van Artikel 5 van de Wegenverkeerswet ten laste te leggen." Er was echter ruim voldoende bewijs dat de veroorzaker de maximumsnelheid met 50 km/h had overtreden, dus een dergelijk sepot is niet alleen volkomen onacceptabel voor het slachtoffer, het ondergraaft ook de preventieve werking van het strafrecht. De gehele column is als aanhangsel bij deze Appendix gevoegd.

Daar komt bij dat, als het al tot vervolging komt, veel slachtoffers de opgelegde 'straf' als een schoffering ervaren. De opgelegde straf in de onderhavige zaak is, voor de gewone man, onbegrijpelijk. Iemand, die al eerder betrapt is op rijden onder invloed, schept op een kwade dag, weer onder invloed, te hard rijdend op de linker weghelft een vader (41) en zijn zoontje (6), beiden op de fiets, waarbij beiden hersen- en lichamelijk letsel oplopen. Beiden zullen de rest van hun leven de gevolgen hiervan blijven onderkennen, maar de veroorzaker komt er vanaf met twee jaar cel en een rijontzegging van vier jaar. Hierbij heeft het saboteren van het wetsartikel over 'roekeloos rijgedrag' door de Hoge Raad een cruciale rol gespeeld. Waarvoor 'dank'. Maar ook bij de aanrijding waarbij iemand is doodgereden doordat de veroorzaker met de telefoon bezig was, werd afgedaan met een taakstrafje. Helaas kan onze litanie hierover nog veel verder gaan, maar dat slachtoffers en nabestaanden dit soort 'straffen' als een trap na ervaren hoeft verder geen betoog.

Wij zijn van mening dat vervolging van veroorzakers van ernstige aanrijdingen, die de verkeersregels duidelijk hebben overtreden, altijd dient plaats te vinden. Het gaat ons er niet om fouten, die we allemaal kunnen maken, af te straffen. Het strafrecht werkt niet tegen fouten, maar zou moeten werken tegen het bewust negeren van de verkeersregels, met als uitgangspunt dat verkeersregels er voor ons aller veiligheid zijn. Het standaard uitlezen van de 'Event Data Recorder' (EDR) is enorm behulpzaam om de toedracht en de handelwijze van de veroorzaker vast te stellen en geeft objectieve informatie, die de vervolging aanzienlijk zou vereenvoudigen. Dus wij roepen wederom de wetgever op om dit bij aanrijdingen als standaard te verplichten, ook al omdat de preventieve werking (smoesjes en liegen over bijv. snelheid werken dan niet meer) significant is. Hierdoor wordt het mogelijk om schuldigen effectief te vervolgen en de aansprakelijkheid vast te stellen, wat van zeer groot belang is voor slachtoffers. Het is

onbegrijpelijk dat dit uitstekende, objectieve, middel in Nederland zo weinig gebruikt wordt (terwijl het in andere landen inmiddels verplicht is). Van de 100 000 aanrijdingen (jaarlijks), waar de politie bij komt, wordt maar in 1000 – 1500 gevallen een technisch onderzoek ingesteld. Als de EDR standaard uitgelezen zou worden zou er ook veel meer lering uit aanrijdingen kunnen worden getrokken, maar er zou zeker ook een preventieve werking van uitgaan. Bewijsvoering over wangedrag is dan veel eenvoudiger te leveren dan nu en verkeersshuften kunnen dan veel eenvoudiger veroordeeld worden. Het tegenargument dat dit strijdig zou zijn met de privacy is je reinste onzin: het aanrijden van een ander is een veel grotere inbreuk op zijn privacy, leven en welzijn. De eigenlijke reden ligt bij de (vnl. Duitse) automobiefabrikanten: die willen niet dat hun klanten veroordeeld worden omdat ze (veel) te hard hebben gereden in de aanloop van de aanrijding. Dit correspondeert goed met de resultaten van het CBR over de relatie tussen bekeuringen en de mate van snelheidsovertreding:

Auto's met een bekeuring en gemiddelde snelheidsoverschrijding, per merk¹⁾



Bron: CBS

Audi het vaakst bekeurd

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

Goedwillenden en slachtoffers zijn erg gebaat bij het uitlezen van EDR. De wetgever zou dit verplicht moeten stellen.

Benadrukt dient te worden dat de EDR voor goedwillenden juist in het voordeel werkt: de gegevens kunnen duidelijk laten zien dat de aansprakelijke bestuurder de verkeersregels heeft gerespecteerd en de aanrijding het gevolg is van een menselijke fout. Voor slachtoffers is de informatie uit de EDR van groot belang omdat deze het aantonen van de aansprakelijkheid aanzienlijk vereenvoudigt. Zie ook het hoofdstuk 'Civielrecht'.

Het civielrecht is hopeloos verouderd, op verkeerde uitgangspunten gebaseerd en leunt veel te zwaar op getuigenverklaringen.

Civielrecht

Het civielrecht gaat nog steeds uit van de wetgeving uit 1936 en cruciaal daarbij is dat het slachtoffer, als 'eisende partij' moet bewijzen dat de veroorzaker aansprakelijk is. In 1994 is dit afgezwakt tot 'aannemelijk maken', maar in de praktijk maakt dat weinig uit, omdat in het civielrecht eigenlijk alleen getuigenverklaringen als 'bewijs' worden geaccepteerd. Daarnaast wordt 'gelijkheid van partijen' als uitgangspunt gehanteerd. Wij vinden dit een onacceptabele basis voor het civielrecht en dat zullen wij puntsgewijze motiveren.

Als partijen 'gelijk' zouden zijn, waarom krijgt het slachtoffer dan alle nadelen en risico's toebedeeld? En waarom moet het allemaal zo vreselijk lang duren?

Laten we beginnen met het uitgangspunt 'gelijkheid van partijen'. Het slachtoffer draagt alle risico's van een civiele procedure. Als hij in het ongelijk wordt gesteld zijn alle kosten (van de procedure, van de advocaat, etc.) voor hem. De veroorzaker daarentegen krijgt gratis juridische bijstand van zijn verzekering en loopt dus geen enkel risico. Van 'gelijkheid van partijen' is dus geen sprake. Temeer daar civiele procedures vele jaren vergen (vijf jaar voor een uitspraak in eerste lezing (!) is 'normaal') en al die tijd moet het slachtoffer de rekeningen maar betalen. Dit is voor veel slachtoffers (die ook nog vaak een sterke terugval in inkomen hebben) een erg hoge drempel om überhaupt een civiele procedure te starten en zo wordt de 'toegang tot het recht' onacceptabel uitgehouden. Met als resultaat dat het slachtoffer 'dubbel slachtoffer' wordt van wat hem is aangedaan. Zo helpt het civielrecht de verzekeringsmaatschappijen om de schade op de slachtoffers af te wentelen.

Waarom mag een veroorzaker zijn 'lezing' over de toedracht meerdere malen herzien zonder sancties? Houd ook rekening met de mogelijkheid dat een slachtoffer hersenletsel heeft opgelopen!

Wij vinden het onbegrijpelijk dat veroorzaker zijn 'lezing' van de aanrijding naar believen en net zo vaak als hij wil mag 'aanpassen' als het slachtoffer heeft aangetoond dat een eerdere 'lezing' onjuist is. Voor eenieder is dan duidelijk dat de veroorzaker probeert om middels leugens onder zijn aansprakelijkheid uit te komen, maar in de civiele procedure heeft het geen consequenties voor de veroorzaker, wel voor het slachtoffer, want die moet maar weer aantonen dat ook deze 'lezing' onjuist is. En als het slachtoffer zijn 'lezing' aanpast verliest hij meteen zijn geloofwaardigheid en wordt zijn claim afgewezen. Ook dit staat weer in schril contrast met het uitgangspunt 'gelijkheid van partijen'. Redelijker zou zijn dat beide partijen zich dienen te houden aan de lezing die zij zo kort mogelijk na de aanrijding bij de politie of Officier van Justitie hebben afgelegd. Complicerend daarbij kan zijn dat het slachtoffer in coma kan zijn geraakt en/of blijvend hersenletsel heeft opgelopen. Dan kan van 'gelijkheid van partijen' helemaal geen sprake meer zijn en dient het slachtoffer op veel eenvoudiger wijze in het gelijk gesteld te kunnen worden.



Politie en andere hulpdiensten

Mag het ietsje langer duren?

De Politie moet meer slagkracht krijgen voor handhaving van de verkeersregels, nu schiet dat erbij in.

De handhaving van de verkeersregels is -in principe- een van de vele taken van de Politie. Helaas is het niveau van de handhaving de laatste jaren steeds verder afgenomen. Dit valt de Politie niet te verwijten, dit is het gevolg van de bezuinigingen (door de politiek) op de Politie in combinatie met een steeds verdergaande taakverzwaring van de Politie. Hierdoor is de hoeveelheid menskracht die kan worden besteed aan handhaving steeds verder afgenomen en het NRC meldde onlangs (29/11/2019) dat in Noord Holland de Politie de verkeerscontroles heeft geschrapt wegens gebrek aan menskracht. De gevolgen voor de verkeersonveiligheid laten zich raden.....

Het is dus absoluut een noodzaak met een hoge prioriteit om de Politie meer slagkracht te geven voor het handhaven van de verkeersregels. Echter is het niet mogelijk om een 'blik agenten' open te trekken, de opleiding duurt de nodige jaren en daarnaast moet de Politie 'concurreren' met andere werkgevers voor het beperkte aanbod van jongeren.

Neem daarbij de aanstaande 'golf' van pensioneringen bij de Politie, en dit beeld is niet vreselijk rooskleurig. Wij roepen derhalve de politiek op om zo snel mogelijk fondsen beschikbaar te stellen om jongeren te werven en op te leiden voor de Politie, waarbij de arbeidsvoorwaarden concurrerend moeten zijn met die van andere werkgevers.

Technologie kan een groot deel van de handhavingstaken overnemen en is 24/7 werkzaam met 100% dekking.

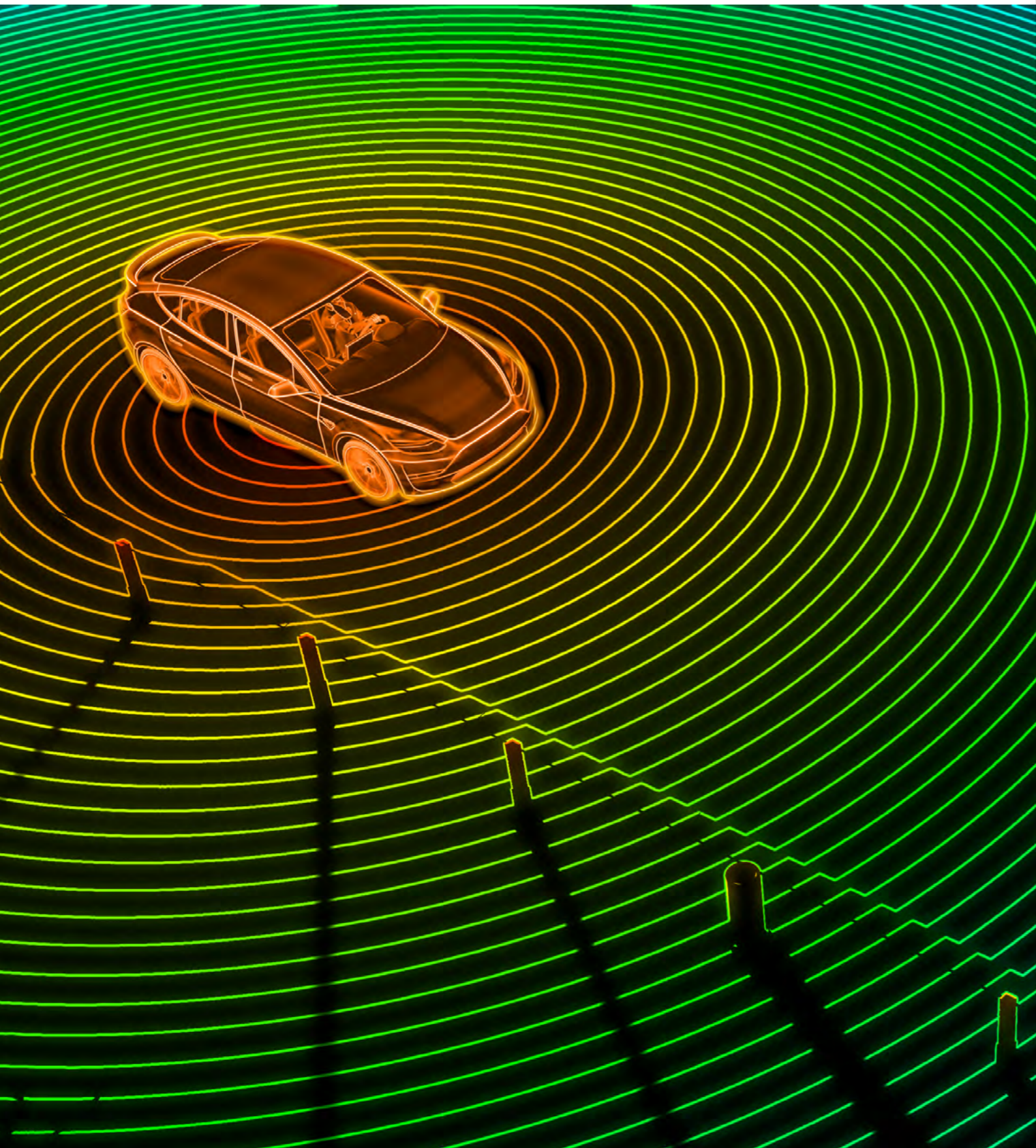
De uitholling van de handhavingstaak van de Politie kan gedeeltelijk worden overgenomen door het toepassen van beschikbare (!) technologie (zie het hoofdstuk 'Technologie') en wij roepen al jaren dat wij het onbegrijpelijk vinden dat dit maar niet wordt toegepast omdat dit zowel de verkeersonveiligheid significant zou verminderen (waarschijnlijk meer dan welke handhaving door de Politie ook) en de Politie zou ontlasten.

De kwaliteit van een PV hangt ook af van de tijd die besteed kan worden aan ongevalsanalyse. Het PV is voor een slachtoffer van cruciaal belang voor de afwikkeling. De gegevens van de EDR zijn hierbij van zeer groot belang voor het slachtoffer.

De vermindering van de beschikbare menskracht bij de Politie kan ook negatieve gevolgen hebben voor de aandacht die gegeven kan worden aan het vastleggen van aanrijdingen in het Proces Verbaal. Een hoge kwaliteit van de vastlegging van de gegevens in het Proces Verbaal (PV) is van cruciaal belang bij het vervolgen van de veroorzaker en daarmee op de consequenties voor het slachtoffer. Als er geen veroordeling komt van de veroorzaker is de kans groot dat het slachtoffer formeel geen slachtoffer is (eigen schuld, 'dus') en derhalve geen recht heeft op ook maar enige schadevergoeding. Vooral bij inkomensschade kan dit -letterlijk- ruïneus zijn voor het slachtoffer en wordt het slachtoffer zo 'dubbel slachtoffer' van de aanrijding. Wij pleiten er derhalve ook voor dat bij het PV, naast de strafrechtelijke kant, ook veel aandacht wordt gegeven aan de civielrechtelijke kant, zodat in ieder geval de aansprakelijkheid duidelijk is, zelfs als het bewijzen strafrechtelijk lastig is. Het slachtoffer heeft dan meer aan duidelijkheid over de aansprakelijkheid dan aan een veroordeling van de veroorzaker.

Agressie tegen hulpverleners zou zeer zwaar bestraft moeten worden, want het is volstrekt abject.

De inzet van de andere hulpdiensten, ambulance, brandweer, traumateams, artsen en verpleegkundigen wordt door ons zeer gewaardeerd en gerespecteerd. Wij vinden het dan ook volkomen onbegrijpelijk dat sommigen deze mensen agressief bejegenen. Dit soort agressie dient, naar onze mening, dan ook zeer zwaar bestraft te worden, het is volstrekt abject en afkeurenswaardig.



Technologie

Gebruiken we lekker niet!

Beschikbare (!) technologie zou zeer veel slachtoffers per jaar voorkomen en de kosten van de verkeersonveiligheid sterk verminderen. De 'business case' is het intrappen van een open deur! Waar is het wachten op?

Waarom heb je alleen maar een sleutel nodig om met een moordwapen de wegen onveilig te maken? Alsof je geld uit de muur krijgt door alleen maar een rekeningnummer in te toetsen.

Er is een wildgroei aan systemen. Deze ontwikkelingen dienen door overheden gestuurd worden zodat er rekening kan worden gehouden met alle verkeersdeelnemers.

Wij vinden het nog steeds onbegrijpelijk, en dat roepen wij al vele jaren, dat beschikbare (!) technische hulpmiddelen om de verkeersonveiligheid terug te dringen nog steeds niet worden toegepast. Niet alleen zou dit vele dodelijke en zwaargewonde slachtoffers, en daarmee veel niet in geld uit te drukken menselijk leed, voorkomen, ook zou de schadepost flink dalen en zou de Politie ontlast worden omdat een groot deel van de handhavingstaak door de techniek wordt verzorgd. De grote voordelen (oftewel de 'Business Case') van het toepassen van dit soort technologie worden beschreven in 'De 'businesscase' van veilig verkeer', die als aanhangsel achteraan deze Appendix staat. Bij het toepassen van technologie zou deze niet alleen gericht dienen te zijn om de inzittenden van voertuigen te beschermen, maar vooral ook, op de overige verkeersdeelnemers, zeker als deze kwetsbaar zijn. Bij de automobiel-industrie ligt het accent duidelijk op de bescherming van de inzittenden, niet op het volgen van de verkeersregels.

In de pers / media komen eigenlijk uitsluitend voorbeelden naar voren die als "ADAS" betiteld dienen te worden. ADAS staat voor "Advanced Driver Assistance Systems". Van dit soort systemen zijn er enige al geruime tijd gemeengoed, zoals ABS (Anti-Blokkeer Systeem). Daarbij zijn grofweg twee categorieën te onderscheiden. De eerste, zoals de ABS, helpen de bestuurder om de effectiviteit van zijn actie te verbeteren, dan wel te waarschuwen. De bestuurder blijft hierbij controlerend, het systeem helpt alleen om de controle over het voertuig optimaal te laten verlopen. De tweede categorie grijpt actief in en neemt daarmee een gedeelte van de controle van de bestuurder over. Een voorbeeld is het 'lane keeping system', waarbij het voertuig 'zelf' terugstuurt als het constateert dat de rijstrook wordt verlaten. Niet geheel onverwacht, en ook te begrijpen, is dat dit soort systemen bestuurders 'lui' maakt, waardoor de veiligheid juist minder wordt i.p.v. meer. Want als bijv. de witte strepen weggehaald zijn voor werkzaamheden of door weersomstandigheden (sneeuw!) niet zichtbaar zijn, kan het systeem een verkeerde actie uitvoeren. Vooralsnog dienen o.i. dit soort systemen, die niet acuut ingrijpen vereisen, de bestuurder alleen te waarschuwen. Dat helpt de bestuurder alert te blijven en er niet op te vertrouwen dat het systeem het wel oplost.

Een ander probleem is dat iedere fabrikant zijn eigen systeem ontwikkelt met een eigen afkorting, eigen functionaliteit en eigen specificaties, wat verwarring in de hand werkt. Vaak is de benaming en/of afkorting van twee verschillende systemen (vrijwel) hetzelfde. Hierdoor zien zelfs de experts zachtjesaan door de bomen het bos niet meer, dus voor de modale bestuurder is het helemaal een onoverzichtelijke warboel geworden. Het resultaat is dat veel van dit soort systemen niet gebruikt worden of dermate irritant worden gevonden dat ze maar uitgeschakeld worden. Standaardisatie van benamingen, afkortingen en functionaliteit is essentieel om dit soort systemen geaccepteerd te krijgen door de 'modale' bestuurder. Daarbij dient ook rekening

gehouden te worden met de situatie op de weg: een veelgehoorde klacht over het systeem om afstand te houden tot het voertuig voor je, is dat hierdoor frequent een ander voertuig de ruimte gebruikt om van rijstrook te wisselen. Hierdoor wordt de afstand met je voorganger weer te klein en ga je dus vertragen, waardoor weer ruimte ontstaat die wederom gebruikt wordt om van rijstrook te wisselen, etc. Dat dit irritatie opwekt ligt voor de hand met als logische gevolg dat het systeem wordt uitgezet. Ook kunnen ADAS systemen tot gevaarlijke situaties leiden: berucht is de 'spookstop': het systeem detecteert (of meent te detecteren) dat een noodstop vereist is, maar dat is helemaal niet het geval. Voor het achterop komende verkeer is dit hoogst gevaarlijk omdat dit verkeer helemaal geen noodstop verwacht en omdat de ADAS-noodstop erg snel wordt uitgevoerd. De kans op een kop-staart botsing is derhalve levensgroot.

Speed kills!
Handhaving door politietoezicht is weinig effectief, trajectcontrole met een recidive regeling kan wat soelaas bieden, maar een 'harde' ISB is echt effectief.

De 'grote vier' op het gebied van verkeersonveiligheid zijn al jarenlang bekend: (te) hoge snelheid, alcohol en/of druggebruik, rijden zonder geldig rijbewijs en afleiding. Vooral de invloed van snelheid wordt door een groot aantal bestuurders zwaar onderschat. Daarom citeren wij hier een tweetal stellingen van de EU:

- Er zouden in de EU jaarlijks 2100 minder doden vallen als op alle wegen de snelheid met 1 km/h zou worden verminderd.
- Te hoge en onverantwoorde snelheid is verantwoordelijk voor ongeveer een derde van de dodelijke aanrijdingen en versterkt de gevolgen van aanrijdingen.

De eerste stelling lijkt ongeloofwaardig, dan wel zwaar overdreven. Maar als de effecten van snelheid worden doorgerekend, blijkt dit wel degelijk een heel sterk effect te hebben, omdat niet de aanvangssnelheid, maar de snelheid op het moment van de klap bepalend is. Een berekening leert dat onder identieke omstandigheden de snelheid op het moment van de aanrijding het volgende patroon volgt:

Rijsnelheid (km/h)	Botssnelheid (km/h)
46	0
47	9,8
48	15,1
49	19,1
50	22,4
55	34,9
60	44,5

Dus als de snelheid van 46 naar 47 km/h gaat maakt dat het verschil tussen geen aanrijding en eentje met bijna 10 km/h! En als er met 60 km/h wordt gereden is de snelheid op het moment van de klap bijna even hoog als de snelheid waarbij geen aanrijding volgt.

Dat de kans op een aanrijding zeer snel toeneemt met de rijsnelheid is overduidelijk aangetoond door een onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV, zie het "Bonnen en Botsen" rapport: Dr. Ch. Goldenbeld, dr. M.C.B. Reurings, dr. ir. Y. van Norden & drs. H.L. Stipdonk, "Relatie tussen verkeers-overtredingen en verkeersongevallen", 2011).

Beschikbare (!) technologie kan de verkeersonveiligheid sterk verminderen en daarmee de aantallen slachtoffers en de schade sterk doen verminderen. Het niet gebruiken ervan is een kwestie van niet willen, want het kan wel! We hebben het wel over mensenlevens.

De tweede stelling brengt in rekening dat de energie, beschikbaar voor het aanrichten van schade en ellende toeneemt met het kwadraat van de snelheid op het moment van de klap. Omdat deze zeer snel toeneemt met de aanvangssnelheid, nemen de gevolgen nog veel sneller toe. Het effectief handhaven van de snelheden zou dus zowel de aantallen als de ernst van aanrijdingen significant doen dalen.

Wat kan technologie doen om deze 'grote vier' aan te pakken? Er is al geruime tijd technologie beschikbaar (!) om wangedrag een heel stuk lastiger te maken en wij roepen daarom ieder jaar weer op om dit nu eindelijk eens te implementeren, maar het gebeurt maar niet. Voor de algemene verkeersveiligheid zou het dus beter zijn als technologie er op toe zou zien dat de bestuurder zich aan de verkeersregels houdt. *Tenslotte zijn de verkeersregels er voor ons aller veiligheid en hebben als belangrijke taak om ook kwetsbare verkeersdeelnemers te beschermen.* We zullen de verschillende technologieën maar weer eens de revue laten passeren:

1. De Intelligente Snelheidsbegrenzer (ISB). Dit is niet meer dan een uitbreiding van de bekende routeplanners. De routeplanners geven nu op het scherm aan wat de lokale maximumsnelheid is. De ISB grijpt ook in als er harder wordt gereden dan ter plekke mag. In 1999 (!) is hiermee al een succesvolle test in Tilburg gedaan. Als daarna besloten was om dit standaard in te voeren hadden we, alleen al in Nederland, duizenden doden en tienduizenden ziekenhuisgewonden voorkomen, naast miljarden Euro's schade. De ISB staat kortstondige overschrijding van de lokale maximumsnelheid toe, maar niet continu. De EU komt, na jarenlang dralen, met het voorstel om per 2022 een Informerende Snelheids-Assistent (ISA) verplicht te stellen voor nieuwe auto's. Dit zou eerst al in 2014 gebeuren, maar werd keer op keer door druk van de autolobby (vnl. de Duitse) weer vooruitgeschoven. Maar het grote verschil tussen de ISA en de ISB is dat de ISA uitschakelbaar is, waardoor deze veel minder effectief is omdat juist kwaadwillenden de ISA zullen uitschakelen. Je hoeft waarlijk geen Einstein te heten om dit te voorspellen. De analogie met de snelheidsbegrenzer voor de snorscooter ligt er duimendik bovenop. Waarom de ISA uitschakelbaar zou moeten zijn, is ons een volslagen raadsel, wij zien er in ieder geval geen enkele reden voor die hout snijdt. Maar het kan wellicht de 'Audi-bendes' ten dienste zijn.

2. Het alcoholslot. Dit was in Nederland ingevoerd, maar is door de Raad van State afgeschoten omdat het dubbel straffen zou zijn. Ieder jaar weer wijzen wij erop dat hier heel eenvoudig een mouw aan gepast kan worden door de alcoholsloten uit de algemene middelen of de boetes voor rijden onder invloed te betalen. Maar de toenmalige minister van V & J vond de 'besparing' van 4 doden per jaar de kosten van 8 miljoen Euro niet waard. Afgezien van het feit dat wij onze afschuw uitspreken dat er zo over mensenlevens gesproken wordt, staat het haaks op de publieke uitspraken van politici dat 'ieder slachtoffer er één teveel is'. Maar de minister ging er daarnaast ook nog eens geheel aan voorbij dat naast ieder dodelijk slachtoffer er zo'n 35 ziekenhuisgewonden te betreuren zijn en dat grofweg 20 miljoen Euro schade afgetikt moet worden. Dus met die 8 miljoen Euro zouden ook nog eens een 150 ziekenhuis-

gewonden en 100 miljoen Euro schade zijn voorkomen. Tel uit je winst! En de Tweede Kamer bleef verder stil met het zoethoudertje dat er 'snel een opvolger zou komen'. Daarnaast ligt het voor de hand om te verwachten dat er van de dreiging van een alcoholslot een preventieve werking uitgaat, waardoor het effect versterkt wordt. We zien dan ook dat in de landen om ons heen het alcoholslot ingevoerd wordt of het is al gedaan. Dit zou ook in Nederland op simpele wijze kunnen gebeuren, zeker gezien de ontwikkeling van de aantallen slachtoffers zou dit een goede maatregel zijn om de stijging tegen te gaan. Dus waarom gebeurt dit niet?

3. Een 'rijbewijsslot' lijkt veel op de manier waarop een bankpas gebruikt wordt voor het opnemen van contant geld: een motorvoertuig heeft een sleuf, waarin het rijbewijs (met daarin een chip) dient te worden geschoven. Daarna dient een pincode te worden verstrekt en als de pincode klopt wordt gecontroleerd of het een geldig rijbewijs is voor het betreffende voertuig. Pas als alles klopt kan het voertuig worden gestart. Het rijbewijs blijft in het slot totdat het contact wordt uitgezet en bij opnieuw starten wordt de hele procedure herhaald. Het is dus niet mogelijk om 'even' een rijbewijs van een ander te gebruiken voor het starten van het voertuig om er daarna mee weg te rijden. Ook kan een politiebeambte bij een staande-houding een rijbewijs effectief blokkeren door de informatie op de chip aan te passen en is verder rijden, nadat de politie vertrokken is, niet meer mogelijk. Het is overduidelijk dat een rijbewijsslot vele malen effectiever is voor het verhinderen van rijden zonder rijbewijs dan de gebruikelijke handhaving, waarbij staande-houding noodzakelijk is. Daarnaast zou het rijbewijsslot nieuwe mogelijkheden bieden, zoals het effectief beperken van de rijbevoegdheid tot voertuigen, voorzien van een alcoholslot en/of een ISB. Het rijbewijsslot zou derhalve naar onze mening op zo kort mogelijke termijn ingevoerd dienen te worden, waarbij kan worden opgemerkt dat het eigenlijk volkomen onbegrijpelijk is dat zoiets er anno 2020 nog steeds niet is! Nu heb je voor het controleren van een potentieel moordwapen alleen een sleutel nodig en is er geen enkele controle of de bestuurder hiertoe bevoegd en/of in staat is.

4. Het blokkeren smartphones om afleiding achter het stuur te voorkomen kan op eenvoudige wijze met een daarvoor beschikbare app. Het is inmiddels genoegzaam bekend dat niet handsfree telefoneren, appen, SMS-en e.d. achter het stuur de kans op een aanrijding aanzienlijk verhoogt. Wij vinden het onbegrijpelijk dat een dergelijke, eenvoudig te nemen en goedkope maatregel niet wordt opgelegd. Want het gros van de berichten die nu tijdens het besturen van een voertuig worden genomen kan heus wel even wachten. Als de gevolgen niet zo ernstig waren zou het eigenlijk lachwekkend zijn als je ziet welke capriolen worden uitgehaald om een berichtje een paar minuten eerder te kunnen versturen.

Een heel groot voordeel van het invoeren van dit soort technologie zou zijn dat het de -toch al overbelaste- politie zou ontlasten van een gedeelte van de handhavingstaak. Dat de handhaving op de weg zeer arbeidsintensief is, is genoegzaam bekend. Maar de politie krijgt steeds meer taken te vervullen zoals een ieder, die het nieuws de afge-

lopen jaren heeft gevolgd, kan weten. Dat de handhaving op de weg dan snel in het gedrang komt is, helaas, een gegeven. Het resultaat is daarom ook dat verkeersshuffters zich onbespied wanen en dan de verkeersregels lekker aan de laars lappen. Dit is één van de dieperliggende oorzaken van de toename van de aantallen slachtoffers en omdat verkeersshuffters zich nu eenmaal weinig van de verkeersregels wensen aan te trekken, zullen 'gedragsbeïnvloedende' campagnes ook weinig effect hebben op hun weggedrag. Met alle gevolgen van dien, zoals de cijfers van de laatste jaren ook duidelijk laten zien. Kortom, met het invoeren van deze technische maatregelen zou een doorbraak betekenen in het verminderen van de verkeersonveiligheid.

Naast de sterk verminderde noodzaak tot handhaving door de Politie, is er nog een aspect dat de Politie zou ontlasten: doordat er minder aanrijdingen zijn hoeft zij minder werk te steken in het opstellen van Processen Verbaal en de verdere afhandeling. Dus ook hier is weer sprake van een win-win situatie.

Onbegrijpelijk vinden wij dat verzekeringsmaatschappijen op geen enkele wijze laten blijken grote voorstander te zijn van het verplicht invoeren van de hierboven besproken technologie. De vermindering van de aantallen aanrijdingen, slachtoffers en schadepost, zou hen toch zeer welgevallig moeten zijn. Voorkomen is nog steeds beter dan genezen en gezien hun klachten over de grote schadebedragen die zij uit moeten keren zouden maatregelen, gericht op voorkomen, toch zeer welkom moeten zijn.

Let wel: Een ieder die zich aan de verkeersregels houdt merkt niets van een ISB. Alleen als er een onbedoelde overtreding van de lokale maximumsnelheid optreedt corrigeert de ISB deze vergissing, waardoor een bekeuring en een potentieel gevaarlijke situatie worden voorkomen. Omdat het systeem ook geen informatie 'naar buiten' stuurt, heeft dit geen enkel risico voor de privacy. Ook het rijbewijsslot gebruikt alleen de informatie die op de chip in het rijbewijs staat. Ook hiervoor hoeft niet 'naar buiten' te worden gecommuniceerd en blijft het ook werken als er storingen aan communicatienetwerken zijn.

Het is ons al jaren een raadsel wat de achtergronden zijn van de terughoudendheid, om niet te zeggen onwil, voor het invoeren van dit soort technische maatregelen. Ook in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid worden deze mogelijkheden niet eens genoemd, alleen worden voorstellen gedaan die het beste kunnen worden gekwalificeerd als 'meer van hetzelfde': verbeteringen aan de infrastructuur en 'gedragsbeïnvloedende campagnes'. Wij betwijfelen echter ten zeerste of velen in Nederland bij het verlaten van het huis de deur niet op slot draaien en er maar op vertrouwen dat een 'gedragsbeïnvloedende campagne' onverlaten ervan zal weerhouden om het huis tijdens hun afwezigheid leeg te halen. Er worden op grote schaal allerlei technische middelen aangewend om de kans op inbraak sterk te verminderen, zoals alarmsystemen, video bewaking etc. Maar zodra het de verkeersonveiligheid betreft gaan de hakken in het zand. Maar hierdoor krijgen lieden, die volstrekt geen rekening wensen te houden met leven en welzijn van hun medeweggebruikers, dus ook U, vrij spel. Waarom wij, als samenleving, dit accepteren blijft voor ons een huizenhoog

De Politie heeft dan ook minder werk aan de afhandeling van aanrijdingen.

Verzekeringen zouden dit moeten stimuleren omdat de verkeersonveiligheid (te)veel geld kost.

Deze technologie beschermt ook goedwillenden, die, net als ieder ander, slachtoffer kunnen worden van verkeersshuffters.

De plannen voor verkeersveiligheid zijn 'meer van hetzelfde', waarvan vele hebben bewezen niet of weinig effectief te zijn. Een structurele vermindering van de verkeersonveiligheid zal een geheel andere aanpak vergen.

vraagteken. Dus als iemand hier een verklaring voor heeft, dan horen wij dat graag.

Je hoeft niet het ene te doen en het andere te laten. Niet alles kan met technologie aangepakt worden.

Let wel: het invoeren van deze technische maatregelen betekent niet persé dat er geen 'gedragsbeïnvloedende' campagnes meer geëntameerd mogen of kunnen worden. Niet al het wangedrag in het verkeer kan op dit moment met technologie worden tegengegaan. Vooral de fietsers maken het in de grote steden nogal bont door fietsen op de stoep, zonder het voeren van licht bij duisternis en geen richting aangeven bij richtingsverandering. Wellicht dat 'gedragsbeïnvloedende' campagnes hiervoor goede diensten zouden kunnen bewijzen.

Milieuaspecten van het wegverkeer

Het wegverkeer richt niet alleen directe schade aan

De milieubelasting door het wegverkeer kan door strengere regelgeving worden verminderd. Elektrisch vervoer zal niet in staat zijn om hieraan het hoofd te bieden.

Dat het wegverkeer een significante bijdrage levert aan de milieuvervuiling is in het afgelopen jaar duidelijk gebleken (voor wie dat nog steeds niet wist). Maar de ontwikkelingen van de afgelopen jaren gaan echter niet in de richting van een sterke vermindering van de milieubelasting door het wegverkeer. Velen denken dat met de grootschalige invoering van elektrisch vervoer dit te realiseren is, maar daar kunnen de nodige kanttekeningen bij gemaakt worden (zie 'De illusie van de 'schone' elektrische auto' als aanhangsel bij deze Appendix). Maar als we naar de ontwikkelingen van de automobiellindustrie kijken zien we een aantal zorgwekkende zaken:

- Auto's worden steeds groter en zwaarder
- Auto's krijgen steeds sterkere motoren
- De topsnelheid van auto's wordt steeds hoger
- Het brandstofverbruik (per km) van auto's daalt veel minder dan mogelijk is
- De uitstoot van fijnstof van de banden neemt toe
- Fabrikanten gebruiken rekentrucs om op papier 'schoner' en 'groener' te worden

Het aandeel Sport Utility Vehicles (SUV's) in het wagenpark neemt snel toe. Deze hebben echter een hoger gewicht en een hogere luchtweerstand dan een 'gewone' passagiersauto. Hierdoor hebben zij een sterkere motor nodig om dezelfde prestaties te leveren wat betreft acceleratie en topsnelheid. Daardoor is het brandstofverbruik per kilometer hoger en wordt de uitstoot van fijnstof t.g.v. bandenslijtage ook hoger.

Overheden zouden strengere eisen moeten stellen aan de maximale uitstoot per voertuig en omzeiling door de industrie moeten blokkeren.

De eisen die de EU stelt aan de uitstoot van voertuigen worden weliswaar geleidelijk aan strenger, maar de vermindering wordt al jaren gefrustreerd door de sterke lobby van (vooral de Duitse) automobiellindustrie. Daarnaast gaat het om een ondoorzichtige 'mix' van de voertuigen die door een fabrikant worden verkocht. Door -op papier- elektrische voertuigen in het pakket te hebben door contracten met bijv. Tesla, worden deze cijfers gemanipuleerd. Afgezien van het feit dat elektrische auto's bepaald niet uitstootvrij zijn (zie 'De illusie van de 'schone' elektrische auto', aanhangsel bij deze Appendix), de uitstoot van 'conventionele' voertuigen wordt er niet minder door. Wij pleiten er derhalve voor dat er eisen komen aan de maximale uitstoot per kilometer van ieder voertuig, en dit dient door een onafhankelijke instantie met een realistische rijtest bepaald te worden. Op een herhaling van het dieselschandaal zitten we echt niet te wachten. Alleen dan kan effectief de uitstoot van broeikasgassen en andere vervuilende stoffen terug worden gedrongen. Dit is ook van groot belang om de opwarming van de aarde te beperken.

De vervuiling neemt zeer sterk toe met de snelheid, vanuit milieuoogpunt zouden een aantal niet op de openbare weg toegelaten moeten worden.

Voertuigen, die in staat zijn om met extreem hoge snelheden te rijden (sommige tot meer dan 300 km/h!) zijn bij bepaalde groepen erg in trek. Naar onze mening is het volslagen waanzin om voertuigen te bouwen die meer dan 150 km/h kunnen halen en grenst het aan crimineel gedrag om dit soort voertuigen op de openbare weg toe te laten. Want naast de ellende en schade die door dit soort snelheden wordt veroorzaakt, is ook de milieubelasting ervan volkomen onnodig: de uitstoot van dit soort

voertuigen (per km!) bij hoge snelheden is vele malen hoger dan bij meer 'normale' snelheden, maar bij lagere snelheden wordt de motor zo licht belast, dat deze verre van optimaal functioneert. Dus is ook dan de uitstoot van CO₂ en NO_x onnodig hoog.

De lobby van de automobiellindustrie zou veel minder invloed moeten hebben. Eens confronteren met 'product-aansprakelijkheid'?

De lobby van de automobiellindustrie is zeer invloedrijk in de EU. Dat blijkt uit het jarenlang 'onder de pet' houden van de sjoemelsoftware, die bij de EU wel degelijk eerder bekend was dan het tijdstip van de onthullingen in de VS, en het manipuleren (lees: flink naar beneden brengen) van de aantallen slachtoffers en de hoogte van de schade in de EU door het wegverkeer, zoals wij in eerdere Appendices hebben laten zien. Deze lobby 'verdedigt' de bouw van voertuigen die meer dan 150 km/h kunnen rijden met vergelijkbare 'argumenten' als de National Rifle Association (NRA) in de VS: auto's rijden niet te hard, dat doen bestuurders. Dat mag dan formeel zo zijn, met een voertuig dat 300 km/h kan halen wordt de verleiding om maar wat harder te rijden dan is toegestaan wel een stuk groter, zoals blijkt uit de bekeuringen (zie hoofdstuk 'Strafrecht')

Verplicht nu eindelijk eens de snelheidsbegrenzer! Het almaar uitstellen kost veel onschuldige slachtoffers het leven of krijgen zwaar, vaak blijvend, letsel. En een vermogen aan materiële schade.

De beste manier om dit tegen te gaan is met een niet-uitschakelbare ISB, want dan heeft het weinig zin om een dergelijk voertuig aan te schaffen. Zie het hoofdstuk 'Technologie'. Nu het 'Urgenda' vonnis definitief is kan het invoeren van de ISB een flinke bijdrage leveren aan de vermindering van de CO₂ uitstoot van het wegverkeer omdat een ISB niet alleen werkt op de autosnelwegen, maar op alle wegen, waardoor het effect duidelijk groter is. Ook zal dit een sterk positief effect hebben op de vermindering van de verkeersonveiligheid. Kortom, een win-win-win situatie.

Conclusies

Er is nog veel werk te verzetten

De wereldwijde burgerluchtvaart veroorzaakt nog niet de helft van het aantal dodelijke slachtoffers van het Nederlandse wegverkeer!

De ontwikkelingen op het gebied van de verkeersonveiligheid zijn verontrustend. De aantallen slachtoffers nemen toe, de streefwaarden voor 2020 zullen met geen mogelijkheid meer gehaald gaan worden en de cijfers over 2019 zullen waarschijnlijk weer slechter zijn dan die over 2018. Bij de politiek ontbreekt de wil om de verkeersonveiligheid effectief terug te dringen, maatregelen die genomen zouden kunnen worden blijven op de plank liggen, er komt geen noemenswaardig tegengeluid tegen de lobby van de automobiellindustrie, die er keer op keer in slaagt om maatregelen uitgesteld te krijgen en partijpolitieke belangen worden belangrijker geacht dan menselijk leven en welzijn. De Politie krijgt steeds minder ruimte voor handhaving waardoor verkeershuffers geen correctie meer krijgen. Het resultaat is dan ook dat Nederland flink is gezakt op lijst van verkeersveiligheid en dat er wereldwijd in de burgerluchtvaart jaarlijks nog niet half zoveel doden te betreuren zijn dan in het Nederlandse wegverkeer. We moeten ons de ogen uit het hoofd schamen dat we dit maar door laten gaan alsof er niets aan gedaan zou kunnen worden.

Verbetering vereist het effectief afdwingen van respect voor de verkeersregels. Dit kan alleen door technologie.

De effecten van 'gedragsbeïnvloedende' campagnes zijn moeilijk meetbaar, maar de resultaten van meer dan 50 jaar anti-alcohol campagnes kunnen toch wel als uitermate mager en teleurstellend worden aangemerkt. Wij pleiten derhalve voor veel effectievere maatregelen om bestuurders te dwingen de verkeersregels te respecteren (ADVS), die overigens niet hoeven te betekenen dat er geen 'gedragsbeïnvloedende' campagnes meer gehouden hoeven te worden. Want niet al het wangedrag in het verkeer kan op dit moment met technologie worden tegengegaan.

De uitgangspunten van de wet zorgen ervoor dat een slachtoffer vaak 'dubbel slachtoffer' wordt.

Er is een sprankje hoop dat de verzekeringsmaatschappijen minder gemakkelijk weggelaten met hun tactieken van het murw beuken van slachtoffers. Maar vooralsnog is er alleen een notitie, er is nog geen wetgeving op dit gebied en het is absoluut noodzakelijk om de positie van slachtoffers sterk te verbeteren i.v.m. de huidige situatie, waar het slachtoffer geen enkel recht en machtsmiddel heeft t.o.v. verzekeringsmaatschappijen. Het uitgangspunt 'gelijkheid van partijen' moet zo snel mogelijk van tafel: het slachtoffer moet de positie krijgen dat hij onvrijwillig heeft gekregen: dat van slachtoffer.

Het is te hopen dat de nieuwe wetgeving voldoende 'Hoge Raad bestendig' is. Wij zijn hier niet gerust op.

De nieuwe wet, die op 1/1/2020 is ingegaan, is bedoeld om verkeershuffers beter aan te kunnen pakken. Wij hopen dat deze wet effectief zal zijn, maar we hebben onze twijfels. Allereerst vereist dit in veel gevallen staandehouding door de politie en gezien de sterk afgenomen beschikbaarheid is de pakkans vooralsnog erg klein. Daarnaast zullen een aantal begrippen uit de nieuwe wet lastig bewijsbaar zijn en gezien de wijze, waarop de Hoge Raad de oude wetgeving heeft gesaboteerd vrezen wij dat ook deze wet door de Hoge Raad weer in het voordeel van de verkeershuffers zal worden 'geïnterpreteerd'. We zullen het moeten afwachten en we zullen de ontwikkelingen nauwlettend volgen.

Sancties moeten meer 'bijten' en de pakkans moet omhoog.

Wij pleiten ervoor om de sancties voor zware verkeersovertredingen meer te laten 'bijten'. Zo zou voor 'rijden zonder rijbewijs' standaard 3 maanden cel moeten worden ingevoerd, het afdoen met een boete of taakstraf wordt, door de hoge mate van recidive, duidelijk als onbeduidend afgedaan. Ook zou na een rijontzegging opnieuw rijexamen afleggen verplicht moeten worden.

Doorrijden na een aanrijding aanpakken door omdraaien bewijslast!

Bij 'doorrijden na aanrijding' zou de omgekeerde bewijslast moeten worden ingevoerd. In de huidige vorm is het een eenvoudige manier om 'rijden onder invloed' te verdonkeremanen. Dit is onacceptabel en het maakt voor een slachtoffer veel uit of de veroorzaker van een aanrijding (wettelijk gesproken) onder invloed was of niet. Dus bij doorrijden moet de veroorzaker maar aantonen dat hij op het moment van de aanrijding niet onder invloed van alcohol of drugs was.

Gebleken is dat stikstof belangrijker is dan mensenlevens. Hoe bedoelt U 'ieder slachtoffer is er één te veel'?

De verlaging van de maximumsnelheid op de snelwegen tot 100 km/h gedurende de dag juichen wij toe omdat hierdoor het aantal slachtoffers significant kan dalen. Voorwaarde is wel dat deze maatregel streng gehandhaafd wordt en wij denken dat dit zonder grootschalige invoering van trajectcontrole in combinatie met een recidiveverregeling niet bereikt zal worden. Ook vinden wij het handhaven van de lappendeken van verschillende snelheden, inclusief de 130 km/h gedurende de avond en nacht, uitermate onverstandig. Partijpolitieke redenen zijn klaarblijkelijk belangrijker dan menselijk leven en welzijn, want zonder de uitspraak van de Raad van State over de stikstofuitstoot was deze maatregel niet ingevoerd. Slachtoffers en het verlagen van de CO₂ uitstoot bleken onvoldoende reden voor de regering. Wel kan worden opgemerkt dat deze snelheidsbeperking een bijdrage levert aan het voldoen aan de 'Urgenda' uitspraak en dat het de kosten voor brandstof zullen dalen. Dus het is een maatregel die de burger geen geld kost, maar juist oplevert!

Het is onverstandig om maatregelen uit te stellen voor de illusie van de 'zelfrijdende auto'.

De 'zelfrijdende' auto is vooralsnog niet in zicht. De problemen die opgelost dienen te worden zijn een veel groter struikelblok dan een paar jaar geleden nog door de ontwikkelaars werd verwacht. Het niet invoeren van allerlei maatregelen die de verkeersonveiligheid zouden kunnen verminderen 'omdat de zelfrijdende auto binnenkort gemeengoed is' dient als uitermate onverstandig te worden gekwalificeerd.

Persoonlijke ervaringen van slachtoffers

Wat is er gebeurd?

Op 31 december 2017 fietste ik 's avonds naar een Oudejaarsfeest in Nijmegen. Om half acht wachtte ik tot het verkeerslicht voor mij groen werd, en reed op toen dat gebeurde. Onmiddellijk werd ik aangerezen, van links. Ik viel uiteraard en bleek mijn heup te hebben gebroken. Ik wist dat direct, veel pijn. Er waren wat mensen om mij heen, ik heb geroepen om politie en de ambulance. Die waren snel ter plekke. Ze deden wat ze moesten doen, en de ziekenbroeders hesen me in de ambulance. In het Canisius-Wilhelmina Ziekenhuis (CWZ) waar ik naartoe werd gebracht stelde de spoedeisende hulp snel vast dat de linkerheup inderdaad gebroken was, vlak onder het gewricht. De dienstdoende chirurg kwam snel kijken, en we hebben bediscussieerd wat te doen en welke constructie zou worden toegepast. Aangezien op de Röntgenfoto er geen noemenswaardige slijtage in het gewricht te zien was, werd gezamenlijk besloten om de heup te behouden en een dynamische heupschroef te plaatsen. De breukoppervlakken worden daarbij tegen elkaar aangetrokken, en groeien weer aan elkaar vast. (<https://mens-en-gezondheid.infonu.nl/aandoeningen/173508-gebroken-heup-heupfractuur-symptomen-en-behandeling.html#kophalsprothese>). De volgende dag werd ik geopereerd en de dynamische heupschroef aangebracht. De operatie lukte goed, en ik kwam op de zaal terecht. De volgende dag moest ik meteen beginnen met loopoefeningen, zoals gebruikelijk. Helaas werd ik onmiddellijk zeer kortademig en het personeel stelde een longembolie vast. Ik werd onmiddellijk aan de zuurstof gelegd en maatregelen werden genomen om de longembolie op te lossen. Dat is gelukt, en ik verhuisde naar de intensive care (IC). Later vertelde de chirurg mij dat ik door het oog van de naald ben gekropen.

Ik heb 5 dagen op de IC gelegen, een ellendige tijd. Ik ben een kleine 4 weken in het ziekenhuis gebleven. Ik kon helemaal niets, moest met alles geholpen worden. Een longembolie is zéér verwoestend. Vanwege de longembolie kreeg ik bloedverdunners, wat tot gevolg had dat er veel vocht in mijn linkerbeen terecht kwam. Dat vocht begon zenuwen af te knellen, waardoor ik het gevoel in mijn linkervoet verloor. Om het vocht te verwijderen, is de operatiewond tot 3 keer toe opengemaakt, onder narcose. Later is ook nog een drain geplaatst, ook onder narcose. Door alle toestanden liep er veel mis in mijn lijf, ik heb 14 zakken bloed toegediend gekregen. Uiteindelijk was er schade aan de zenuwen in mijn linkerbeen, wat tot op heden nog niet genezen is.

Vóór het ongeval

Ik was vóór het ongeluk een zeer actieve 78-jarige man. Alleenstaand. Ik fietste met een groepje, ritten van 70 km vanuit Zutphen, en het heuvelachtige gebied van de Veluwe tussen Dieren en Arnhem werd niet geschuwd. Verder danste ik, Argentijnse tango, en Contact Improvisatie, een dans met wat lichte acrobatiek. (<https://www.youtube.com/channel/UCSQu-RrD09m26gUUVI38uWA>)

Ik had plezier in lichamswerk, heb vroeger 18 jaar Aikido gedaan, ook Tai Chi, Chi Gong, hardlopen en schaatsen. Veel gefietst in Nederland, de Pyreneeën, Frankrijk, Engeland en Ierland. Gewandeld in de Alpen, de Pyreneeën en op Corsica. Andere hobby's waren computers (Linux), en ik heb een project gedaan waarbij ik Pininfarina vouwbare mountainbikes gepimpt heb met houten spatborden.

Mijn achtergrond? Ik ben werktuigbouwkundig ingenieur, heb 7,5 jaar bij Philips in de research gewerkt, en daarna 23 jaar in het technisch HBO onderwijs als docent. Ik ben sinds 2001 met pensioen.

Revalidatie in de Klimmendaal in Arnhem

Op 26 januari 2018 verhuisde ik voor de revalidatie naar de Klimmendaal. In een rolstoel, want lopen was er niet bij. Over de revalidatie kan ik kort zijn, daar is niet zo veel van terecht gekomen. Na 3 maanden kon ik een beetje met de rollator lopen, ook met 2 elleboogkrukken kon ik enige 10-tallen meters lopen. De wonden zijn goed verzorgd. Iedere 2 tot 3 weken moest ik voor controles en testen terug naar het CWZ in Nijmegen. 26 April 2018 ben ik naar huis gegaan, in een rolstoel

Revalidatie thuis

Een goede vriendin, Cesar- en Feldenkraistherapeute, bood aan mij een maand te verzorgen en behandelen. Zo gezegd, zo gedaan. Na een week kon ik al een beetje lopen, met stokken. Die maand heeft mij veel opgeleverd. Na die maand heeft een andere fysio- en Feldenkraistherapeute mij verder behandeld. Ook doe ik yoga, en sinds een paar maanden lessen in het warme zwembad hier in Zutphen. In september 2018 ging het mis, de operatiewond begon te ontsteken. Acties van de huisarts hadden geen succes, en uiteindelijk kwam ik weer in het CWZ terecht. Er werd besloten om de metalen dynamische heupschroef, samen met de diepe ontsteking, in een operatie te verwijderen. De breuk in de heup is overigens goed genezen. De zesde operatie. De revalidatie werd hierdoor flink terug teruggedrukt. Om de resten van de ontsteking te verwijderen kreeg ik een forse antibioticakuur van 6 weken. Dit allemaal overleefd hebbende kon ik eindelijk beginnen om weer mobiel te worden.

Situatie nu

Ik kan wel lopen nu (18-09-2019), een vijfhonderd meter zonder stokken. Ik moet nog steeds een steunkous gebruiken, heb ook een orthese (steun) voor mijn linkervoet. Fietsen kan ik nog niet, op- en afstappen is te riskant. Ik maak gebruik van een loopfiets, en een driewielige ligfiets. Ik kan trappenlopen, mits er een leuning is. Dansen is uiteraard niet mogelijk. Mijn sociale omgeving is door het ongeval danig geslonken, in het begin word je nog wel eens bezocht, maar als je lang niet meer meedoet, dan verdwijnen de contacten ook.

Rechtszaak

Op 16 mei 2019 is de zaak voorgekomen voor de rechtbank in Zutphen. Voordien had ik al een gesprek gehad met het OM. De verdachte bleef ontkennen, hij zou niet door een rood licht hebben gereden, alhoewel de getuigenverklaring anders was. De rechtbank ging niet mee in zijn betoog, en hield vast aan de verklaring van de getuige. Uitslag, 40 dagen dienstverlening, en voorwaardelijke ontzegging van de rijbevoegdheid van 3 maanden, met een proeftijd van 2 jaar

Resumé

Mijn leven is door het ongeval totaal op zijn kop gezet. Mijn sociale omgeving is geslonken, kan mijn ding niet doen, mijn huisdier (kat) 9 maanden niet om me heen gehad, en ik heb door het letsel en alle operaties veel pijn gehad, mede door de onhandige fysiotherapeuten in de Klimmendaal. Ik heb nog steeds veel therapie, tweemaal per week: fysiotherapie en de lessen in het zwembad. Mijn linkervoet is nog grotendeels zonder gevoel, hetgeen het lopen sterk belemmert. De vooruitzichten? Of de zenuw helemaal gaat herstellen kan niemand je vertellen. Misschien, over een jaar.

Naschrift van de redactie:

Wellicht dat de straf van '40 dagen' gelezen dient te worden als '40 uur'. Voor zover ons bekend zijn taakstraffen van 320 uur boven het maximum.

Uit deze zaak blijkt ook weer dat de gevolgen voor het slachtoffer geen rol van betekenis spelen voor de opgelegde 'straf'. De kwaliteit van leven is voor het slachtoffer zo goed als verdwenen, de veroorzaker is een weekje aan het harken en klaar is Kees. Wie de illusie heeft dat hier een preventieve werking van uitgaat is hopeloos naïef.

Ook blijkt hier de cruciale rol van getuigen. Als deze niet verklaard had dat de veroorzaker door rood was gereden was er überhaupt geen veroordeling gekomen. Middels automatische detectie en registratie van het rijden door rood licht zou dit probleem opgelost zijn en zou het ontkennen door de veroorzaker ook volstrekt nutteloos zijn geweest. Wel zou o.i. het glashard ontkennen van de veroorzaker strafverzwarend moeten werken.



Het verhaal van Jolanda

Mijn verhaal begint bij een verkeersongeluk in 1997 in Amsterdam: met een kind achterop de fiets werd ik geschept door een afslaande vrachtauto. Beiden raakten we gewond: ik raakte mijn linker onderbeen kwijt en kreeg spierdystrofie. Mijn zoontje van toen 3 hield er zware epilepsie aan over en ontwikkelde later gedragsproblemen. Een half jaar na het ongeluk ben ik gescheiden en uiteindelijk verhuisd naar de stad waar ook mijn familie woont. Mijn ex-partner werd door zijn gedrag het ouderlijk gezag ontzegd.

Er leek een periode van rust te komen en ik vond een nieuwe liefde. Helaas was deze relatie niet bestand tegen de gevolgen van mijn handicap, een kind met gedragsproblemen en financiële zorgen. We gingen in 2010 als vrienden uit elkaar. Ons huis stond door de inzakkende huizenmarkt flink onder water. Ik bleef in het huis wonen tot het moment dat het verkocht zou kunnen worden en mijn toenmalige partner zocht een nieuw onderkomen. De uiteindelijke verkoop was met flink financieel verlies voor ons beiden.

De jaren na het ongeluk heb ik enorm onder druk gestaan. Ik heb heel veel artsen moeten bezoeken. Veel steun heb ik van mijn ouders gekregen: mijn vader ging bij de bezoeken aan artsen altijd mee om te helpen met mijn rolstoel. Mijn moeder zorgde regelmatig voor mijn zoon. Van de tegenpartij moest ik alle onderzoeken en behandelingen ondergaan, anders zou dit invloed hebben op de uiteindelijke letselschadeuitkering. En de spierdystrofie zou vast genezen! (dan hoefden ze namelijk minder te betalen!). De zaak werd maar gerekt en gerekt in de hoop dat ik het op zou geven.

In 2013 dreigde ik zowel lichamelijk als geestelijk in te storten door de hele situatie. Mijn vader is voor mij in de bres gesprongen. Hij heeft met mijn toestemming een brief gestuurd naar de tegenpartij en drie maanden later was er een eindbesluit en een eindbetaling. Na aanleiding daarvan hebben we een feestje gevierd in de verwachting dat de meeste ellende voorbij zou zijn.

Maar ik kwam bedrogen uit! Op het moment dat ik het geld uitgekeerd heb gekregen ben ik op zoek gegaan naar een geschikte woning. Ik had een WAO-uitkering, dus een beperkt inkomen. Ik dacht in aanmerking te kunnen komen voor een sociale huurwoning (stond al 11 jaar ingeschreven), maar had daar ineens te veel vermogen voor. Een koopwoning dan? Ook dat leverde problemen op, want met mijn beperkte inkomen kon ik geen hypotheek krijgen. Na veel vijven en zessen is het me gelukt om toch een kleine hypotheek te krijgen. In de gemeente van mijn ouders waren de huizen voor mij veel te duur. In een nabije gemeente kon ik wel een betaalbaar huisje kopen.

De belastingdienst wist me ook te vinden: mijn zorgtoeslag stopte en ook de gemeentelijke belastingen werden niet meer kwijtgescholden.

Mijn gezondheid

Sinds 1997 ben ik 80 tot 100% afgekeurd en sinds die tijd is mijn gezondheid alleen maar achteruit gegaan. Slijtageklachten met de daarbij behorende pijnklachten voeren voor mij de boventoon. Vele jaren (bijna 20) heb ik hiervoor behandeling van de fysiotherapeut gehad, maar dit is gestopt in 2017 omdat het niet meer vergoed werd. Reden: ik zou er toch niet beter van worden. Pappen en nathouden mag niet meer vertelde de fysiotherapeut in mijn woonplaats. Maar nu gaan mijn gewrichten "vast" zitten, waardoor ik minder zelfredzaam word, en veel extra onnodige pijnen heb.

Als pijnstilling slik ik methadontabletten en rook ik al vele jaren medicinale cannabis. Zes jaar lang heb ik de cannabis vergoed gekregen van mijn zorgverzekering, maar in 2016 hebben regering en zorgverzekeraars besloten dit niet langer te vergoeden. Als alternatief stelde mijn arts voor om zelf een paar plantjes te houden. Hij zorgde voor een patiënten en kweekverklaring. Ik heb me goed ingelezen en een eerste poging gewaagd. De planten deden het goed. De burens aan de ene kant hadden er geen problemen mee, de burens aan de andere kant wel. En zo gebeurde het dat ik de politie aan de deur kreeg en mijn planten werden in beslag genomen, dit ondanks het feit dat ik een artsenverklaring had. Op facebook deelde ik mijn verhaal, daar reageerde een advocaat op die bekend was in de cannabiswereld, en vele rechtszaken omtrent dit onderwerp als werk had. Hij bood mij aan om mij gratis te helpen, mijn verhaal was erg bij hem "binnengekomen"....Het heeft ons bijna anderhalf jaar gekost (en vele spanningen), maar we hebben gewonnen! Ik heb nu toestemming om mijn eigen medicijn te kweken, wel vele voorwaarden maar dat is logisch. Het scheelt mij een maandelijkse rekening-tening bij de gemeente à 358 euro per maand! Ik heb namelijk nu al een schuld van bijna € 4000 hierdoor (na anderhalf jaar gebruik). Het is een hoop werk, dus ik hoop dat ooit de zorgverzekeraar weer gaat vergoeden, dan krijg ik lichamenlijk en geestelijk iets meer rust (best spannend of oogst lukt). En velen met mij....

Het huishoudelijke werk is te zwaar voor mij en natuurlijk kon ik in aanmerking komen voor huishoudelijke hulp. Doordat ik een eigen geld had, was de eigen bijdrage erg hoog. Deze was voor mij bij lange na niet op te brengen. Dus een lange tijd geen hulp gehad, maar sinds mijn geld in het huis is gestopt is het gelukkig weer opgestart! Gek genoeg telt huis niet mee, en mag ik voor 17.50 euro per maand weer wekelijks hulp hebben.

Het vreet energie dit soort zaken, en dat na een 16 jaar lange rechtszaak....ik ben op, en het gaat maar door...

Ik krijg een uitkering en na aftrek van alle vaste lasten hou ik ongeveer € 180 euro per maand over om van te leven. En ook mijn auto, die ik gelukkig nog heb, moet betaald worden. Ik gebruik deze alleen voor het doen van boodschappen, artsenbezoek en één keer per maand voor familiebezoek. Voor de rest zit ik opgesloten in mijn huis. Vakanties, uitstapjes, lid zijn van een club of een hobby zijn allemaal onbetaalbaar geworden. Door deze hele situatie kom ik steeds dieper in de schulden te zitten. Mijn

ouders springen nog wel eens bij, maar voor hen geldt "op is op".

Ik voel me depressief, lig veel op de bank door pijn en enorme vermoeidheid.

Wat zou er een rust komen als er begrip zou zijn voor mijn financiële situatie. Ik kreeg geld van de verzekeraar van de tegenpartij om mijn (extra) kosten voor de rest van mijn leven te kunnen betalen. En wat gebeurt er: het bedrag wordt als vermogen geteld, waardoor de maandelijkse uitkering niet meer voldoende is om van te leven, omdat de toeslagen stoppen, je extra vermogensbelasting moet betalen, en je krijgt geen kwijtscheldingen voor gemeentelijke belastingen.

Ik dacht in 2013 na het uitkeren van het letselschadegeld een nieuwe start te kunnen maken, maar helaas is me dat tot op de dag van vandaag niet gelukt en blijkbaar ook niet gegund. Heb ik dan geen recht op een menswaardig bestaan? Ondanks de genoegdoening van een letselschade-uitkering word je een leven op het minimum gegeven. Financiële zorgen ontnemen je levenslust en dus is voor mij het leven na het ongeluk een kwelling geworden. Loop opnieuw bij de GGZ omdat ik alweer met alles vastloop.... Hoe lang kan ik dit nog volhouden?

Jolanda

Naschrift van de redactie:

Dit trieste verhaal maakt ook weer duidelijk hoe slachtoffer-vijandig de Nederlandse wetgeving is. Dat de wetgever de schadevergoeding voor verlies van inkomen van verkeersslachtoffers als vermogen beschouwt is abject. Naar onze mening zou deze afwikkeling op een geheel andere wijze geregeld dienen te worden, zoals bijv. een pensioenfonds functioneert. Je kunt van een verkeersslachtoffer evenmin verwachten dat deze in staat is tot professioneel vermogensbeheer, zeker als er ook nog sprake is van hersenletsel!



Deel vier in de soap, die letsel- schade heet

In de appendices 2016, 2017 en 2018 van ons Zwartboek kunt u mijn ervaringen lezen als slachtoffer van een verkeersongeval op 23 september 2011. Op die nazomeravond werd ik op weg naar huis, na mijn avonddienst als thuiszorgverpleegkundige, op de fiets aangereden door een dronken automobilist. Bij deze aanrijding brak ik een middenvoetsbeentje, dat zeer moeizaam hersteld is en waarvan ik tot op de dag van vandaag pijnklachten en beperkingen ondervind.

En dan denk je dat in dit land alles goed geregeld is als je iets overkomt in het verkeer! Regelmatig kom ik het tegen: als de aansprakelijkheid erkend is, komen alle kosten voor rekening van de verzekering van de veroorzaker en wordt alle schade vergoed. Klinkt mooi, maar mijn ervaringen geven toch een minder fraai beeld. Erkenning van aansprakelijkheid is namelijk niet hetzelfde als erkenning van klachten en beperkingen!

Het positieve in het verhaal is dat de veroorzaker/dader van de aanrijding bij mij gebleven is. Er waren namelijk geen getuigen en als hij doorgereden was, was ik volgens de Nederlandse wet niet eens verkeersslachtoffer. Mijn fiets zou dan spontaan in de kreukels gevlogen zijn en mijn middenvoetsbeentje spontaan gebroken???

De veroorzaker/dader was dan wel bekend, hij had zijn verzekering niet ingelicht over de aanrijding. Het getuigt natuurlijk ook niet echt van verstand als je moet vertellen dat je dronken achter het stuur zat. Na het opvragen van de politierapporten door de letsel-schadejurist, die mijn belangen moest behartigen, werd na een paar maanden duidelijk dat deze automobilist aansprakelijk was voor mijn letsel.

Tot op de dag van vandaag leidt deze lang slepende letselshadezaak tot verbazing en verbijstering. Al jaren verbaas ik me erover dat je als verkeersslachtoffer zo weinig rechten hebt. Verbijstering is er over het maar moeten blijven bewijzen dat je klachten van de aanrijding komen, ook al twijfelt "heel Nederland" hier niet aan.

Mijn ervaringen in letselshadeland in 2019

Dat letselshadezaken tot één grote soap kunnen worden, had ik ruim 8 jaar geleden niet kunnen bedenken!

Vanaf augustus 2018 heeft een letselshadadvocaat mijn belangenbehartiging overgenomen van het kantoor van letselshadejuristen. Vanaf die tijd is er dus ook een andere medisch adviseur. In januari 2019 komt er een brief van de advocaat waarin staat dat deze medisch adviseur helder is in zijn oordeel: er kan zonder meer worden uitgegaan van een causaal verband tussen mijn pijnklachten en de aanrijding. Ook wordt gemeld dat in het expertiserapport heel duidelijk staat dat ik mijn klachten zonder aanrijding

niet had gehad met uitzondering dan van mijn rugklachten, die de expertisearts wijt aan slijtage aan mijn wervels in mijn onderrug. Hier had ik nog nooit last van gehad en tot het moment van de röntgenfoto's van mijn onderrug wist ik ook niet van dit bestaan.

De tegenpartij is het hier niet mee eens. Wel komen ze met de uitslag van een MRI-scan van januari 2013, waarop botoedeem te zien is. Mocht dit nog zo zijn, dan kunnen ze mijn klachten als medisch objectiveerbaar zien als gevolg van de aanrijding. Het advies is om nogmaals een MRI-scan te laten maken. Bovendien mist men informatie van het huisarts over mijn voorgeschiedenis. Mijn huisarts vindt herhaling van de MRI niet bepaald nodig, maar wil er gelukkig wel aan meewerken. Zij regelt dan ook de aanvraag. De tegenpartij vindt in eerste instantie niet dat zij dit onderzoek moeten betalen. Het onderzoek kan "gewoon" door mijn zorgverzekering betaald worden, omdat dit onderzoek op het terrein ligt van de gewone behandelaar. De huisarts laat ook weten dat ik voor de aanrijding niet bekend was met klachten van mijn rechtervoet. Zij vermeld bovendien dat zij dit al vaker heeft laten weten. Uiteindelijk worden de kosten van deze MRI verrekend met mijn eigen risico van de zorgverzekering. Ik moest het onderzoek dus zelf betalen. Mijn advocaat heeft geregeld dat de tegenpartij dit bedrag aan mij heeft terugbetaald.

De MRI laat vocht zien in mijn enkelgewricht, wat door de medisch adviseur van mijn advocaat aantoont dat er in ieder geval sprake is van een probleem in/rond de enkel. Een andere verklaring hiervoor dan de aanrijding is er niet. In zijn brief geeft hij aan dat mijn klachten op consistente wijze in het hele medische dossier terugkomen. Het lijkt er bovendien op dat alleen de tegenpartij mijn klachten niet serieus neemt.

Eind augustus komt er weer een bericht van de tegenpartij. Daarin staat dat het expertiserapport aangeeft dat de fractuur goed genezen is en dat er geen sprake is van blijvende invaliditeit of beperkingen. Daarom wil men overgaan tot een pragmatische regeling. Het eindbod is wel wat hoger dan het eerste eindbod uit 2016, maar het dekt bij lange na nog niet de schade tot nu toe. In de brief van de medisch adviseur van de tegenpartij wordt wederom opgemerkt dat er geen informatie van de huisarts is over mogelijke eerdere klachten van het bewegingsapparaat. Dan staat er letterlijk het volgende: "Betrokkene is verpleegkundige. Van verpleegkundigen is bekend dat deze aanmerkelijk vaker dan de gewone bevolking klachten hebben van het steun- en bewegingsapparaat". Dus: ik hoor niet meer bij de gewone bevolking en mijn klachten zouden een gevolg zijn van 40 jaar werken in de zorg?

Mijn advocaat stelt mij eerst telefonisch op de hoogte van deze ontwikkelingen en zegt erbij dat wij er niet mee akkoord kunnen gaan. De opmerking "wij" is helemaal nieuw en voelt goed. De juristen hadden de gewoonte om je het nieuws te vertellen en dan mocht ik zeggen hoe men moest reageren.

Er is een bericht naar de tegenpartij gegaan met de mededeling dat ik niet instem met het regelingsvoorstel. Ook stelt de medisch adviseur van de advocaat voor om een expertise te laten uitvoeren door een revalidatiearts, die vertrouwd is met chronische

pijnklachten. Dit om de voortdurende discussie te beslechten.

Deze soap is nog niet met zijn laatste bedrijf bezig en wordt vervolgd!

Wat valt mij op?

Ik ben in december 2015 naar deze expertisearts geweest en zijn rapport was er in maart 2016. Ook de medisch adviseur van de letselschadejurist was destijds van mening dat de expertisearts zijn best had gedaan om mijn klachten toe te schrijven aan de aanrijding. Later heeft deze expertisearts dit teruggetrokken, omdat hij te veel uitgegaan was van mijn verhaal. Hij bood excuses aan aan de tegenpartij. Van zowel de medisch adviseur als van de letselschadejuriste heb ik hierover nooit meer iets gehoord.

In één van de brieven van de medisch adviseur van de advocaat werd gemeld dat binnen de beroepsgroep van orthopeden richtlijnen en protocollen ontbreken om bij niet objectiveerbare pijnklachten een uitspraak te doen over de belastbaarheid. Een verzekeringsarts beschikt wel over deze richtlijnen en protocollen. Dit impliceert dat de orthopedische expertisearts mij door had moeten sturen naar een collega verzekeringsarts. Dit komt overeen met de uitspraak van de letselschadejuriste, dat mochten mijn klachten niet op het gebied van de orthopeed liggen hij mij door zou sturen naar een collega. Uit het voorgaande blijkt dat dit nooit is gebeurd. Onterecht? Op advies van de tegenpartij om maar niet te hoeven betalen?

Het rapport van de (onafhankelijke) expertisearts zou duidelijkheid moeten geven en de discussie over de herkomst van klachten moeten beslechten. Omdat ditzelfde rapport nog altijd op twee manieren wordt uitgelegd, is het voor mijn gevoel niet goed genoeg. Want hoe kan het dat in het rapport duidelijk staat dat mijn klachten van de aanrijding komen en de tegenpartij dit er niet in kan lezen? Zij verschuilen zich achter de herroepen conclusie, terwijl zij ook moeten weten dat een orthopeed geen uitspraak kan doen over belastbaarheid bij onbegrepen pijnklachten. Is dit macht van verzekeraars, die maar niet willen betalen? Wordt er onderhands geld betaald door de verzekeraar om maar vooral op papier te krijgen dat klachten niet van de aanrijding komen? Je zou het bijna denken.....

Jetty

Naschrift van de redactie:

Het verhaal van Jetty illustreert de, ook weer in deze Appendix, aan de kaak gestelde praktijken van verzekeringsmaatschappijen, die, wettelijk gezien, zijn toegestaan. Moreel valt er echter wel het nodige op af te dingen. Daarom zijn wij van mening dat de wetgeving veel minder slachtoffer-vijandig moet worden, de 'Code Tilburg' verplicht moet worden en de daarin gestelde termijnen middels sancties afgedwongen dienen te worden. Voor meer informatie verwijzen wij naar het hoofdstuk 'Verzekeringen'.



Aanhangsels bij de Appendix 2019

Snelheid, uitstoot en slachtoffers

Wij hebben al vele malen betoogd dat zowel de aantallen als de ernst van aanrijdingen zeer snel toenemen met snelheid. Helaas geven de cijfers over de verkeersonveiligheid de Natuurkunde (en daarmee ons) gelijk. Betreurenswaardig is het feit dat de overheid in de afgelopen jaren de toename van de aantallen slachtoffers geen reden vond om het besluit tot verhoging van de maximum snelheid op de Nederlandse snelwegen terug te draaien: de partijen ter rechterzijde vonden (en vinden) de (veronderstelde) stemmenwinst belangrijker dan het leed van slachtoffers en nabestaanden. Je zou zelfs kunnen stellen dat deze partijen stemmen 'kopen' met mensenlevens. Maar ook het bijkomende voordeel van een lagere uitstoot van broeikasgassen om op die manier een bijdrage te leveren aan de uitvoering van het 'Urgenda' vonnis werd volstrekt genegeerd. Pas toen de Raad van State het 'Plan Aanpak Stikstofuitstoot' van tafel veegde en een snelheidsverlaging op de snelwegen de enige mogelijkheid bleek om op korte termijn de stikstofuitstoot voldoende omlaag te brengen om de bouwsector ruimte te geven, werd deze maatregel voorgesteld. Als de handhaving van de nieuwe snelheden voldoende effectief zal blijken te zijn, zou zich dat moeten manifesteren in een duidelijke afname van de aantallen aanrijdingen, slachtoffers en schade. Onbegrijpelijk vinden wij wel dat de lappendeken van hogere snelheden gedurende de avond en nacht blijft zoals deze nu is, want juist bij duisternis is de kans op aanrijdingen door snelheidsverschillen duidelijk groter. Ook de European Transportation Safety Council (ETSC) heeft hierover negatief geoordeeld. Zie het persbericht dat als aanhangsel is toegevoegd. Maar het was duidelijk de 'Vroem'-partij die dit heeft doorgedrukt om de 'pil' van deze 'rotmaatregel' (dixit Mark Rutte, minister-president van Nederland) te vergulden.

Maar er zijn nog steeds velen die een dergelijke snelheidsbeperking een slechte maatregel vinden en daarbij wordt vaak naar Duitsland gewezen waar op veel trajecten geen snelheidsbeperking geldt. Wij hebben er al eerder op gewezen dat Duitsland het enige EU land is waar ongelimiteerd gekkerd mag worden en dat -heel toeval- Duitsland het land is waar Audi's, BMW's, Porsche's en Mercedesen worden gebouwd. Maar zelfs Duitsland kan zich niet aan de wetten van de Natuurkunde onttrekken en dat blijkt uit de cijfers van de aantallen slachtoffers (bron: EU): Nederland telt 1100 aanrijdingen per miljoen inwoners, Duitsland 3700, meer dan drie maal zoveel dus. Overigens zijn de cijfers in Nederland de laatste jaren steeds slechter geworden, in Denemarken is dit aantal 500, nog niet de helft van die van Nederland. Er is dus nog het nodige te verbeteren en wij hebben ook al de nodige malen gewezen op de mogelijkheid om hierbij beschikbare (!) technologie (zie het hoofdstuk 'Technologie') in te zetten, die tevens een groot gedeelte van de handhavingstaak van de -overbelaste- Politie zou kunnen overnemen.

Dat niet alleen de stikstofuitstoot flink toeneemt met de snelheid, maar ook de CO₂ (en fijnstof) uitstoot hebben wij ook al meerdere malen betoogd. Het verlagen en strikt

handhaven van de maximum snelheden op alle wegen zou derhalve op eenvoudige wijze bijdragen aan zowel de milieudoelstellingen en het uitvoeren van het (nu definitieve) 'Urgenda' vonnis, naast het sterk verminderen van de aantallen slachtoffers (zowel doden als gewonden) en de materiële schade. Dat de uitstootvermindering wel degelijk optreedt bleek ook weer uit een filmpje op het Internet, waarbij twee identieke auto's een traject van ruim 200 km gereden hebben. Beide bestuurders hielden zich aan de lokale maximum snelheden, alleen reed een voertuig, waar dat was toegestaan, meer dan 100 km/h, de andere nooit meer dan 100 km/h. Hoewel het traject ook gedeelten omvatte waar de maximum snelheid 100 km/h was, bleek het verbruik van de twee voertuigen toch duidelijk verschillend: 1:21,7 tegen 1:17,2. De toename was dus 26%. Het verlagen van de maximum snelheid is dus 'laaghangend fruit', waarbij tevens opgemerkt kan worden dat de bestuurder ook nog eens zelf geld bespaart. Bij 15 000 km per jaar bespaart de 'zuinige' rijder op basis van bovenstaande verbruikscijfers ruim € 300,-. Neem daarbij dat bij lagere snelheden er minder slijtage van banden en remblokken is, zijn de besparingen groter. (N.B. Eén van onze leden volgt de strategie van zuinig rijden door de snelheden te beperken. Hij rijdt 1:23,6 en hij heeft twee sets banden: een set zomer- en een set winterbanden. Zijn auto heeft inmiddels 95 000 km gereden en de banden hoefden nog niet vervangen te worden. Dus zijn uitstoot van fijnstof van de banden is ook significant lager.)

De 'businesscase' van veilig verkeer

Wij krijgen met een zekere regelmaat de vraag voorgelegd hoe de 'businesscase' van de verkeersveiligheid ligt. Voor hen die dit begrip niet kennen: met 'businesscase' wordt bedoeld wat de voor- en nadelen van het betreffende onderwerp zijn, de kosten en baten van de huidige praktijk zijn en wat de kosten en baten zouden worden bij een andere aanpak.

Laten we beginnen met de huidige stand van zaken: de kosten bestaan zowel uit menselijk leed (zo'n 750 dodelijke en 22 000 ziekenhuis-slachtoffers PER JAAR) en daarnaast uit materiële kosten die de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid begroot op 14 à 15 MILJARD Euro, eveneens per jaar. Wij willen voorop stellen dat het niet in geld uit te drukken menselijk leed al voldoende reden zou moeten zijn om de verkeersonveiligheid met alle mogelijke middelen terug te dringen. De financiële consequenties van de verkeersonveiligheid zouden echter ook veel ruimte moeten bieden om hierin een sterke verbetering te brengen.

Maar om de verkeersonveiligheid te verminderen moeten ook kosten worden gemaakt en dit alles zal binnen een praktisch kader moeten passen. Waarschijnlijk zou het verkeer uitermate veilig zijn als de snelheden van alle voertuigen beperkt worden tot 5 km/h onder alle omstandigheden, maar dat zou toch vergaande consequenties hebben voor de effectiviteit van het vervoerssysteem. Dus we zullen moeten accepteren dat niet alles wat mogelijk is ook een reëel alternatief oplevert.

Om een indruk te krijgen waar we de meeste verbetering kunnen bewerkstelligen moeten we weten welke oorzaken dominant zijn in de verkeersonveiligheidsproblema-

tiek. Deze zijn inmiddels al geruime tijd bekend en zullen zeer waarschijnlijk ook geen verrassing betekenen:

- Te hard rijden
- Rijden onder invloed van alcohol / drugs
- Afleiding door bijv. smartphone gebruik
- Rijden zonder geldig rijbewijs

Gezien de omvang van de problematiek, het aantal voertuigen op de weg en het aantal verreden kilometers kunnen we gevoeglijk stellen dat met (menselijke) handhaving bovengenoemde oorzaken onvoldoende bestreden kunnen worden. Daarom wordt er ook al jarenlang gewerkt met 'gedragsbeïnvloedende' campagnes. Maar deze blijken in de praktijk weinig effectief: de actie 'Glaasje op, laat je rijden' is al meer dan 55 geleden van start gegaan, maar nog steeds blijkt dat bij 30 – 40% van de aanrijdingen, waarbij doden en/of gewonden te betreuren zijn, alcohol en/of drugs in het spel zijn. Weliswaar is het nu niet meer 'done' om met een slok op achter het stuur te gaan zitten, maar het gebeurt nog steeds en als dat dan het effect is van een campagne die al meer dan 50 jaar(!) loopt, mag gerust van een mager resultaat worden gesproken. Daarnaast komt er ieder jaar weer een cohort door hormonen voortgedreven jongeren op de weg en kun je weer van voren af aan beginnen. En dan is er altijd een groep die zich van dit soort campagnes niets wenst aan te trekken. Wij hebben derhalve dan ook geconcludeerd dat de enige effectieve manier voor de aanpak van bovengenoemde oorzaken het gebruik van (beschikbare!) technologie is.

Het is uitermate merkwaardig dat we voor het ophalen van contant geld een pas nodig hebben, waarin een chip is opgenomen, waarin allerlei informatie is opgeslagen, tezamen met een pincode, terwijl voor het in bedrijf stellen van een moordwapen alleen maar een sleutel vereist is. Het resultaat is dan ook dat velen zich niets aantrekken van het wel of niet beschikken over een geldige rijbevoegdheidsverklaring (rijbewijs). Het innemen ervan is derhalve een tandeloze maatregel. Dit blijkt wel uit het gegeven dat er lieden zijn die het presteren om binnen een jaar zes(!) maal te zijn staande gehouden en betrappt op het rijden zonder geldig rijbewijs. Ook is het met de huidige aanpak zo goed als onmogelijk om te differentiëren, bijv. om een rijbewijs alleen geldig te laten zijn voor een voertuig met een alcoholslot of een Intelligente Snelheidsbegrenzer (voor beide: zie onder). Met een 'rijbewijsslot' zou dit probleem effectief aangepakt kunnen worden. Een 'rijbewijsslot' lijkt veel op de manier waarop een bankpas gebruikt wordt voor het opnemen van contant geld: een motorvoertuig heeft een sleuf, waarin het rijbewijs (met daarin een chip) dient te worden geschoven. Daarna dient een pincode te worden verstrekt en als de pincode klopt wordt gecontroleerd of het een geldig rijbewijs is voor het betreffende voertuig. Pas als alles klopt kan het voertuig worden gestart. Het rijbewijs blijft in het slot totdat het contact wordt uitgezet en bij opnieuw starten wordt de hele procedure herhaald. Het is dus niet mogelijk om 'even' een rijbewijs van een ander te gebruiken voor het starten van het voertuig om er daarna mee weg te rijden. Ook kan een politiebeambte bij een staandehouding een rijbewijs snel blokkeren door de informatie op de chip aan te passen en is verder rijden, nadat de politie vertrokken is, niet meer mogelijk. Het is overduidelijk dat een rijbewijsslot vele malen effectiever is voor het verhinderen

van rijden zonder rijbewijs dan de gebruikelijke handhaving, waarbij staandhouding noodzakelijk is. Het rijbewijs slot zou derhalve op zo kort mogelijke termijn ingevoerd dienen te worden, waarbij kan worden opgemerkt dat het volkomen onbegrijpelijk is dat zoiets er anno 2020 nog steeds niet is! De kosten zitten in het vervangen van alle rijbewijzen en het aanbrengen van de sleuven in de voertuigen, maar omdat hierdoor wegpiraten effectief geweerd kunnen worden en er een flinke preventieve werking van uitgaat zullen deze in relatief korte tijd terugverdiend worden door de verminderde aantallen aanrijdingen met de bijbehorende schade.

Het alcohol slot is al eerder ingevoerd geweest, maar is door een onbegrijpelijke uitspraak van de Raad van State 'afgeschoten'. Het 'argument' was dat dit dubbel straffen zou zijn, omdat de veroordeelde zelf het alcohol slot zou moeten betalen. Als dat het probleem zou zijn lijkt de oplossing ons simpel: betaal het uit de bekeuringen voor rijden onder invloed. Maar de minister vond de kosten (8 miljoen Euro) niet opwegen tegen de verwachte 'besparing' van vier doden (jaarlijks). Afgezien van het feit dat wij het weinig kies vinden om zo over mensenlevens te spreken (want volgens politici 'is ieder slachtoffer is er één teveel', weet U nog?) gaat de minister geheel voorbij aan de -geschatte- 150 ziekenhuisgewonden, waarvan er grofweg 40 blijvend letsel overhouden aan de gevolgen en de honderd miljoen Euro schade die jaarlijks voorkomen wordt. Moet de businesscase nog duidelijker? 8 miljoen uitgeven om 100 miljoen te besparen???? De 'pay-out time' is ongeveer een maand! Nog afgezien van de preventieve werking die uitgaat van de dreiging een alcohol slot opgelegd te krijgen, die al veel onnodige ellende zou voorkomen.

In het Engels is er een kernachtige uitdrukking over snelheid: 'Speed kills!' Jammer genoeg is daar geen even kernachtige Nederlandse uitdrukking voor. Want het geeft de kern van het probleem overduidelijk aan: (te) hoge snelheid is de bron van veel aanrijdingen en, wat door veruit de meeste mensen zwaar wordt onderschat, de ernst van de gevolgen neemt heeeeel snel toe met de aanvangssnelheid. Het strikt handhaven van de (maximum) snelheden op alle wegen zou een enorme daling van het aantal slachtoffers en de materiële schade tot gevolg hebben. Dat het handhaven met alleen menskracht onbegonnen werk is kan een ieder, die regelmatig de weg op gaat, beamen. Maar ook hier kan technologie zeer behulpzaam zijn: de 'Intelligente SnelheidsBegrenzer' (ISB) is in 1999 (!) al succesvol getest in Tilburg, dus het kan al minstens 20 jaar. Een ISB is niet meer dan een 'TomTom +': voor de locatie van het voertuig wordt de maximumsnelheid ter plekke opgezocht (een TomTom laat deze nu alleen maar op het scherm zien) en de snelheid van het voertuig wordt door de ISB hierop begrensd. Als deze technologie toen was ingevoerd had dat inmiddels duizenden doden en tienduizenden ziekenhuisgewonden voorkomen, naast een sterke vermindering van de materiële schade. De kosten worden geschat op ca. € 300,- per voertuig als dit standaard wordt ingevoerd bij de bouw van het voertuig, het aanbrengen van een dergelijk systeem in bestaande voertuigen wordt geschat op € 1000,- tot 1500,- per voertuig. Voor nieuwe voertuigen is dit een gering bedrag daar de geschatte kosten van de verkeersonveiligheid nu ongeveer € 1750,- per

voertuig per jaar bedragen. Voor 'retrofitting' is het wellicht minder gunstig, hoewel een halvering van de schade op de weg een 'pay-out time' van iets meer dan een jaar oplevert. Als begonnen wordt om de ISB op te leggen aan notoire snelheidsovertreders, is de terugbetaaltijd navenant korter.

Opgemerkt kan worden dat het handhaven van de snelheden middels technologie nog andere voordelen kent: het brandstofverbruik per kilometer daalt significant (van 130 naar 100 km/h daalt dit met ongeveer 33%) waardoor de uitstoot van koolstofdioxide en stikstofoxiden eveneens significant daalt. Hierdoor wordt al een gedeelte van het Urgenda-vonnis uitgevoerd en worden de natuurgebieden in Nederland ontzien. Ook besteedt de bestuurder minder aan brandstof (gemiddeld toch al gauw € 400,- per jaar bij begrenzing op 100 km/h), waardoor de terugverdientijd van de ISB verder wordt verkort. Voor Nederland zou dit als extra voordeel hebben dat er minder olie-invoer nodig is, wat een goede zaak is voor onze handelsbalans.

Wij zijn niet de enigen die er zo over denken, gezien het volgend citaat uit een e-mail van dhr. M van Andel aan de Vereniging Verkeersslachtoffers: "Auto's op de weg toelaten die veel te hard kunnen rijden en vervolgens miljoenen uitgeven aan snelheids-handhaving beschouw ik als een ineffectieve 20^e eeuwse end-of-pipeline benadering die, net als de ANWB-praatpaal, zo snel mogelijk naar het museum moet. Maar ja, dat zal politiek gezien ook nog wel een tijdje duren". (einde citaat). Wij zijn van mening dat het bouwen van voertuigen die meer dan 300 km/h kunnen rijden volstrekte waanzin is en dat het toelaten van dit soort voertuigen op de openbare weg grenst aan crimineel gedrag. Er zouden veel strengere eisen gesteld moeten worden aan de maximale vermogens en uitstoot van elk voertuig. De huidige werkwijze waarbij een gemiddelde genomen wordt van het scala aan voertuigen van een fabrikant is sterk fraudegevoelig en kan gemakkelijk gemanipuleerd worden. Alleen beperkingen aan alle individuele voertuigen kan dit voorkomen.

Het besturen van een motorvoertuig is, naar onze mening, een 'full time job'.

Afleiding dient derhalve zoveel mogelijk voorkomen te worden. Het gebruik van een smartphone achter het stuur dient derhalve geblokkeerd te worden middels een daarvoor beschikbare app. Waarom dit ook nu weer geprobeerd wordt met alleen een 'gedragsbeïnvloedende' (MoNo) campagne is ons niet duidelijk, zo'n app is veel effectiever. De kosten zijn verwaarloosbaar, dus dit is pure winst.

Als er een aanrijding plaatsvindt komt de veroorzaker vaak weg met een scala aan leugens over de toedracht, de omstandigheden (bijv. wel of geen licht voeren) en de snelheid. Dit betekent (veel te) vaak dat het slachtoffer de aansprakelijkheid voor de aanrijding niet kan aantonen en dan met lege handen wordt weggestuurd. Deze onwenselijke situatie kan sterk verbeteren door bij alle aanrijdingen de 'Event Data Recorder' (EDR) uit te lezen die nauwkeurige en objectieve informatie verstrekt over de omstandigheden, snelheid, remacties, stuurbewegingen etc. in de periode van 30 seconden voor tot 10 seconden na de aanrijding. Hierdoor wordt de toedracht en de aansprakelijkheid in veel meer gevallen duidelijk, waardoor slachtoffers vaker een schadevergoeding kunnen krijgen, het strafrechtelijk vervolgen van verkeersmisda-

digers een stuk eenvoudiger en effectiever wordt dan nu en er, door de preventieve werking (liegen werkt niet meer, eerder averechts!), minder en minder ernstige aanrijdingen plaats zullen vinden. Omdat EDR's nu al standaard in alle voertuigen zijn ingebouwd zijn de kosten minimaal, de opbrengsten zijn dus pure winst. Ook voor verzekeringen, omdat de schadeposten lager worden en het toepassen van het regresrecht veel gemakkelijker wordt. Ook moet de preventieve werking niet worden onderschat: omdat de EDR feilloos de toedracht vastlegt weet een wegpiraat dat hij niet meer met liegen wekomt, en zal zich waarschijnlijk wat meer beheersen. Als er 'over de schouder' wordt meegekeken gaan mensen zich beter gedragen.

Er zijn nog andere mogelijkheden om technologie in te schakelen om de verkeersonveiligheid te verlagen. Op met verkeerslichten beveiligde kruispunten gebeuren veel aanrijdingen omdat er door 'rood' gereden wordt. Het is technisch heel eenvoudig om middels een digitale camera een of meerdere foto's van het kruispunt te maken als er gedetecteerd wordt dat er door 'rood' is gereden, tezamen met de stand van alle verkeerslichten. Deze beelden zouden bijv. 24 uur bewaard kunnen worden en mocht er binnen die periode een aanrijding worden gerapporteerd, dan kunnen deze beelden objectief aantonen wie er door 'rood' is gereden en zijn schuldvraag en aansprakelijkheid duidelijk. Voor slachtoffers zou dit een aanzienlijke verbetering van hun positie betekenen. En de preventieve werking zou de moeite waard zijn omdat ook dan liegen niet zinvol meer is.

Samenvattend kunnen we concluderen dat er, op dit moment, nog zeer veel technologie beschikbaar is die de verkeersonveiligheid aanzienlijk zou verminderen. De kosten variëren van nihil tot € 1500,- (in het meest extreme geval), maar de terugbetaaltijd bedraagt gewoonlijk minder dan een half jaar, soms zelfs maar een maand. Dus alleen al vanuit kosten oogpunt zijn dergelijke uitgaven volstrekt verantwoord, ieder economisch denkend bedrijf zou deze allang hebben ingevoerd. Neem daarbij de sterke vermindering van het gerelateerde menselijke leed, dan blijft voor ons de vraag die we al jaren stellen:

WAAR WACHTEN WE OP ??????? ?!!!!!!

De illusie van de 'schone' elektrische auto

Bij de discussie over de CO₂ uitstoot wordt vaak gesteld dat de elektrische auto 'schoon' is, geen uitstoot geeft en dat er derhalve ook geen reden zou zijn om elektrische voertuigen te beperken tot 100 km/h, maar dat deze rustig 130 zouden mogen (blijven) rijden. Dat lijkt in eerste instantie wel juist, maar daar valt toch wel het nodige op af te dingen, zowel op het gebied van uitstoot als op dat van veiligheid. Laten we eerst eens kijken naar de uitstoot.

Elektrische voertuigen moeten hun energie ergens vandaan krijgen. Deze wordt

gewoonlijk uit het lichtnet betrokken om daarmee een accu op te laden, waar het voertuig dan weer de energie uit betreft voor het rijden. Maar de stroom in Nederland wordt maar voor een kleine fractie (nu ca. 14%) door hernieuwbare bronnen, als zon en wind, opgewekt. De rest komt uit conventionele centrales die met fossiele brandstoffen worden gestookt. Weliswaar komt er geen CO₂ uit het elektrische voertuig, dat betekent nog niet dat er voor de energie voor de aandrijving geen CO₂ is uitgestoten. Dat het elders gebeurt maakt voor het klimaat niets uit, daarbij gaat het om de totale, wereldwijde, uitstoot. En iedere kWh die gebruikt wordt voor elektrische voertuigen kan niet gebruikt worden voor andere doeleinden. De groei van de bijdrage van 'hernieuwbare' bronnen kan nu niet de groei van het elektriciteitsgebruik bijhouden. Maar als het elektrisch rijden echt een grote vlucht zou nemen gaat dat niet eens meer lukken.

In reclames van o.a. de Duitse automobielindustrie wordt de suggestie gewekt dat elektrisch rijden veel beter is voor het milieu. Men is duidelijk bezig met een charme offensief om het imago te verbeteren na het dieselschandaal, maar in de vergelijking wordt altijd gesteld 'als de stroom met hernieuwbare bronnen' wordt opgewekt. Maar dat is in Nederland vooralsnog maar zeer beperkt mogelijk (zie boven) en dat zal dat nog de nodige jaren zo blijven.

Als tegenargument wordt vaak gesteld dat de meeste elektrische voertuigen 's nachts worden opgeladen als de stroom goedkoop is door een hoog aanbod. De hoofdreden waarom er 's nachts een (te) hoog aanbod is, is het gegeven dat kolen- en kerncentrales niet snel kunnen reageren op veranderingen in vraag en aanbod. Kerncentrales moeten eigenlijk op een constant vermogen draaien omdat deze niet in staat zijn de 24-cyclus van de vraag te volgen. Kolencentrales worden -in Nederland- op betrekkelijk korte termijn uitgefaseerd vanwege hun hoge CO₂ uitstoot en waarschijnlijk vervangen door gascentrales die veel flexibeler zijn en waarvan de CO₂ uitstoot ongeveer de helft is van kolencentrales (naast het ontbreken van vlieggas in de rookgassen). Dus het voordeel van 'nachtstroom' is van korte duur. En als de aantallen elektrische voertuigen sterk zou toenemen wordt de vraag naar 'nachtstroom' navenant hoger en dan is het maar de vraag of deze nog wel tegen laag tarief beschikbaar is.

Maar er zit nog een andere kant aan de uitstoot-medaille. De accu's die elektrische voertuigen mee moeten slepen zijn nogal gewichtig: een Tesla accu weegt in de orde van 600 kg, die van een 'eenvoudige' Opel toch altijd nog 430 kg. De accu's verhogen derhalve het gewicht van het voertuig aanzienlijk en daarmee ook het 'kale' energiegebruik per km. En het 'kale' energiegebruik is natuurlijk niet de enige parameter die van belang is: wat is de efficiency van de stroomopwekking, welke verliezen treden op bij het transport en de distributie van de elektriciteit, welke verliezen treden op bij de conversie van wissel- naar gelijkstroom en welke verliezen treden op bij het laden van de accu? Als de hele keten in ogenschouw wordt genomen gaat een belangrijk deel van de winst verloren. Maar dat is nog niet alles: wat gewoonlijk niet genoemd wordt is, de verhoogde uitstoot van fijnstof van de banden. Dus hoewel de uitstoot van CO₂ en

andere schadelijke stoffen in woonwijken waarschijnlijk gunstiger is, is de uitstoot van fijnstof, en vooral van de schadelijke kleine deeltjes (< 2,5 µm) hoger.

Als derde punt kan genoemd worden dat het energieverbruik van de transportsector bepaald niet verwaarloosbaar is. Als alle voertuigen in Nederland elektrisch zouden zijn, zou dat een flinke verhoging van de capaciteit van centrales moeten inhouden (en waar worden deze dan mee gestookt?) en het distributienet zal fors uitgebreid moeten worden. Zo ongeveer iedere parkeerplaats zou van een laadpaal moeten worden voorzien en dat mag rustig een mega-operatie worden genoemd. Maar het distributienet wordt nu al in sommige regio's maximaal benut. In de omgeving van Amsterdam mogen er geen datacentra meer bijkomen omdat de stroomvoorziening dat niet aankan en in het noordoosten van Nederland kunnen zonneparken en windmolens niet meer op het net worden aangesloten omdat dit onvoldoende capaciteit heeft. Het uitbreiden van de capaciteit kost echter veel tijd, gewoonlijk wordt hier 10 jaar voor uitgetrokken. Dus het heeft wel degelijk zin om het energieverbruik per kilometer van elektrische voertuigen in ogenschouw te nemen en omdat deze voornamelijk bepaald worden door de rol- en luchtweerstand nemen deze op vergelijkbare wijze toe als bij 'traditionele' voertuigen, dus bij een snelheid van 130 km/h is dit in de orde van 33% (per kilometer!) meer dan bij 100 km/h. Een voordeel voor de eigenaar is dat bij lagere snelheden de actieradius (die toch nogal beperkt is i.v.m. 'conventionele' voertuigen) navenant hoger wordt, maar het beeld op de Nederlandse wegen wekt de indruk dat maar veel bestuurders van elektrische voertuigen van mening zijn dat ze toch bijtijds bij de volgende laadpaal zullen zijn en omdat de energiekosten per kilometer erg gering zijn, ze 'rustig' mogen jakkeren 'omdat ze toch 'groen' zijn en er nauwelijks energiekosten zijn'. (N.B. Zie ook de grafiek met daarin informatie over bekeuringen. Hoewel Tesla's gering in aantal waren, bleek dat ze hoog scoorden bij het aantal bekeuringen voor te hoge snelheid). Terzijde kan worden opgemerkt dat de actieradius van elektrische voertuigen in de dagelijkse praktijk aanzienlijk geringer is dan de opgegeven waarde, omdat de wijze waarop de gespecificeerde waarde tot stand komt weliswaar gestandaardiseerd is (waardoor onderlinge vergelijking wel zinvol is), maar zodanig sterk afwijkt van de dagelijkse praktijk dat de waarde sterk geflatteerd is. Hierover zijn interessante filmpjes op YouTube te vinden.

Als vierde punt kan worden vermeld dat ook gekeken moet worden naar de hele 'cradle to grave' cyclus van elektrische voertuigen. Het maken Lithium-ion accu's is nu niet bepaald een schoolvoorbeeld van een milieuvriendelijk proces. Dat deze productie niet in Nederland plaatsvindt is nog geen reden om de gevolgen voor het milieu maar onder het tapijt te vegen. Daarnaast zijn de voorraden van Lithium en andere benodigde zeldzame aarden (metalen) beperkt tot zelfs schaars en ook de bouw van windmolens doet een sterk beroep op de voorraden van vooral de zeldzame aarden. Dus het is maar de vraag of het wel mogelijk is om alle voertuigen in Nederland elektrisch te maken als ook in het buitenland op grote schaal elektrische voertuigen gebruikt gaan worden. Berekeningen leren dat een elektrische auto pas na zo'n 80.000 km een vermindering van de milieubelasting levert t.o.v. een 'conventionele'

auto. Maar dat zou inhouden dat dit cijfer t.o.v. hybrides een stuk ongunstiger is.

Het volgende punt is veiligheid. Het maakt voor de kans op een aanrijding en de gevolgen ervan in eerste instantie niets uit of het een elektrisch dan wel een 'traditioneel' voertuig betreft: de ernst van de klap wordt bepaald door de snelheid op het moment van de aanrijding. Maar door de hogere massa van een elektrische auto komt deze klap wel harder aan. Dus wat betreft snelheid is er geen voordeel voor elektrische voertuigen. Maar naast de hogere massa is er nog een heel groot nadeel: Lithium-ion accu's zijn nogal licht ontvlambaar en blijven lang branden. En als er regenwater bijkomt wordt het 'feest' nog 'leuker'. De Tesla die iemand een aantal jaren geleden met 155 km/h tegen een boom in de buurt van Soest heeft 'geparkeerd', heeft 7 uur (!) gebrand. De hulpdiensten hoefden niet met gevaar voor eigen leven de bestuurder uit het wrak te bevrijden, want hij was op slag dood, maar het illustreert de bijkomende gevaren als elektrische voertuigen bij aanrijdingen betrokken zijn omdat de gebruikelijke blusmethoden onvoldoende effectief zijn. Daarom wordt als 'blusmethode' maar voorgesteld om een 'dompelbad' te gebruiken: een grote bak met water, waar het hele voertuig in wordt ondergedompeld als deze in brand is gevlogen. Het moge duidelijk zijn dat het aanvoeren, installeren en vullen van een dergelijke bak niet in een handomdraai is gedaan en ook het hanteren van een brandend voertuig is niet van gevaar ontbloot.

Op basis van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat het nog steeds sterk is aan te bevelen om ook elektrische voertuigen op 100 km/h te begrenzen om de uitstoot van vervuilende stoffen en fijnstof te beperken en om de onveiligheid op de weg te verlagen.

Onder de huidige omstandigheden is het een illusie, zo niet een waanidee, om te stellen dat elektrische voertuigen 'schoon' en 'groen' zijn. Dat is niet het geval en het is zeer de vraag of ze dit binnen een redelijke termijn ook zullen worden. Wel kan gesteld worden dat de nadelen en de problemen, die samenhangen met elektrische voertuigen, flink worden onderschat en er vanuit de fabrikanten een veel te rooskleurig beeld wordt geschetst van elektrische voertuigen. Het is dus maar de vraag of een volledige overgang op elektrische voertuigen wenselijk en mogelijk is. In ieder geval is het beleid om vanaf 2025 alleen de verkoop van elektrische auto's toe te staan op z'n minst voorbarig en waarschijnlijk niet uitvoerbaar.

De zelfrijdende auto: een fata morgana?

Al de nodige jaren wordt ons voorgespiegeld dat de 'zelfrijdende' auto er aan zit te komen. Maar vooralsnog gaan de ontwikkelingen een stuk moeizamer dan destijds verwacht. Volgens de voorspellingen van een jaar of vijf geleden zouden nu al de nodige 'zelfrijdende' auto's de Nederlandse wegen veiliger maken, maar dat is nog niet bewaarheid. En het is maar de vraag of dat binnen afzienbare tijd gaat gebeuren.

Door de ontwikkelaars wordt geschermd met ‘kunstmatige intelligentie’, die het wel even beter zou doen dan mensen. Maar daar kunnen wel wat vraagtekens bij worden geplaatst.

Allereerst is er nog steeds geen goede definitie van ‘intelligentie’. Wat in ieder geval wél een kenmerk van intelligentie is, is het op een geheel nieuwe manier kunnen reageren op onverwachte situaties. Wat bij ‘kunstmatige intelligentie’ gewoonlijk gebeurt is het ‘trainen’ van het systeem met een ‘trainingsset’. Het is dan maar de vraag of het systeem dan in staat is om op een geheel nieuwe manier te reageren op een onverwachte situatie, oftewel of het systeem ‘buiten de doos’ kan ‘denken’. Vooralsnog zijn de systemen die als ‘kunstmatige intelligentie’ worden aangeduid ondoorzichtige systemen met vele lagen ‘weegfactoren’, waardoor zelfs de ontwerpers niet meer kunnen achterhalen waarom het systeem reageert zoals het doet. Een andere klasse van ‘intelligente’ systemen kunnen beter als ‘expert systems’ worden aangemerkt. Een bekend voorbeeld is ‘Deep Blue’, de IBM schaakcomputer die zelfs grootmeesters verslaat. Maar is Deep Blue wel intelligent? Deep Blue loopt alle mogelijkheden van het schaakbord tot 17 zetten vooruit eerst na voordat Deep Blue een zet doet. Dat kan Deep Blue door een enorme rekencapaciteit, niet omdat Deep Blue zo intelligent is. Probeer Deep Blue maar eens bij de bakker een heel gesneden volkoren te laten halen.

Gewoonlijk wordt een ‘zelfrijdende’ auto voorzien van allerlei sensoren, camera’s, LIDAR, etc. Daarbij treden de volgende aspecten naar voren:

- 1.Hoe worden de gegevens geïnterpreteerd?
- 2.Hoe wordt op de gegevens gereageerd?
- 3.Wat doet het systeem als een of meerdere systemen uitvallen, of, nog vervelender, foutieve informatie doorgeven?

Ad 1

Het interpreteren van gegevens is een vak apart. Ook hier worden vaak ‘trainingssets’ voor gebruikt, maar dat wil niet zeggen dat de gegevens altijd correct worden geïnterpreteerd. Zo is er een test geweest om een systeem honden te laten herkennen. Na een uitgebreide trainingsset deed het systeem het heel redelijk totdat er in een foto 3(!) pixels werden gewijzigd. Toen bleken de interpretaties van de foto’s volslagen absurde resultaten op te leveren. Dat geeft dan aanleiding tot twijfel over de reactie op dit soort gegevens. Zie ook Ad 3.

Ad 2

Hierboven hebben we al opgemerkt dat de interpretatie van de gegevens niet altijd vlekkeloos zal verlopen. Maar een nog groter probleem is hoe op de gegevens gereageerd moet worden. Het aantal verschillende situaties in het verkeer is schier oneindig en eigenlijk vereist iedere situatie een andere reactie. Het is dan ook in feite ondoenlijk het systeem voor iedere situatie te trainen en adequaat, of liever, optimaal te laten reageren. Het resultaat zal dan ook zijn dat in veel gevallen een verre van

ideale reactie van het systeem zal volgen, zelfs als de interpretatie van de gegevens perfect is verlopen (wat op zich al niet gegarandeerd kan worden, zie Ad 1). Wij komen hier ook nog op terug bij de sectie over software ontwikkeling.

Ad 3

Alle sensoren en andere data-verzamelande systemen zijn niet gevrijwaard van storingen. Als het duidelijk is dat een systeem geheel is uitgevallen, is het waarschijnlijk wel mogelijk om dit geheel te negeren, maar dat betekent wel dat minder informatie beschikbaar is, waardoor de kwaliteit van de responsie achteruit gaat. Dat zoiets ronduit onwenselijk is laat zich raden. Maar nog vervelender wordt het als een sensor *incorrecte* informatie doorgeeft. Dan moet het systeem herkennen dat de informatie incorrect of incompleet is en dat is lang niet altijd eenvoudig. Denk aan het voorbeeld genoemd bij Ad 1. Het grote risico is dan ook dat het systeem volkomen ongewenst reageert. Als afschrikwekkend voorbeeld kan genoemd worden de crashes van de Boeing 737-8 MAX, waarbij de sensor, die de luchtstroom langs het toestel moest doorgeven, een foute waarde rapporteerde. Dat de informatie incorrect was, werd niet herkend, waardoor twee toestellen zijn neergestort, met 346 doden tot gevolg. Bij de ‘zelfrijdende’ auto zijn natuurlijk de camera’s een voor hand liggende Achilleshiel, want wat vuil op de vensters is onvermijdelijk. Zie ook de opmerkingen bij Ad 1.

Het ontwikkelen van software is een complex proces en het is onvermijdelijk dat hierbij fouten worden gemaakt, gewoonlijk aangeduid als ‘bugs’. Er kunnen grofweg twee soorten software worden onderscheiden: ‘real time’ en ‘non real time’. Met ‘real time’ wordt bedoeld software die moet reageren op de gebeurtenissen van nu. De software voor de ‘zelfrijdende’ auto valt daaronder. ‘Non real time’ is bijv. een programma om foto’s te bewerken. Daarbij is de responstijd niet van groot belang, in tegenstelling tot ‘real time’ software. Bij ‘real time’ software kan nog weer onderscheid worden gemaakt tussen ‘interrupt driven’ en ‘non interrupt driven’. Bij ‘interrupt driven’ kunnen signalen binnenkomen, die onmiddellijk actie vereisen, bij ‘non interrupt driven’ is dat niet het geval. Een voorbeeld van het eerste is het afgaan van de telefoon: men wordt geacht om binnen een korte tijd de telefoon op te pakken en de beller te beantwoorden. Een voorbeeld van de tweede is TV kijken, dat loopt gestaag door zonder dat de kijker actie hoeft te nemen. Het moge duidelijk zijn dat software voor de ‘zelfrijdende’ auto interrupt driven moet zijn, omdat de situatie heel snel kan veranderen, zoals een kind dat plotseling de straat op rent. Uit de praktijk is gebleken dat software eigenlijk altijd wel ‘bugs’ bevat (denk aan de frequente ‘updates’ van Windows), maar voor interrupt driven software is dat nog veel problematischer, omdat het ondoenlijk is om alle mogelijke situaties, waarbij interrupts worden gegenereerd van tevoren te analyseren. Daar komt nog bij dat voor dit soort complexe situaties, zoals het wegverkeer, er verschillende niveaus van interrupts met verschillende niveaus van prioriteiten moeten worden gehanteerd. Dit maakt de interpretatie van de gegevens (zie Ad 2) uitermate ingewikkeld en software voor de ‘zelfrijdende auto’ zal veel bugs bevatten, waardoor niet-optimale tot gevaarlijke reacties zullen worden genomen.

De 'zelfrijdende auto' moet middels het 5G netwerk met de omgeving gaan communiceren. Dit lijkt ons een uitermate gevaarlijke ontwikkeling. Want hoewel de betrouwbaarheid van het Internet tegenwoordig wel hoog is, is dit niet 100%. Wat gaat er gebeuren als het uitvalt? Moeten dan alle 'zelfrijdende' auto's stilgezet worden? Dat lijkt ons een risicovolle zaak. Maar nog erger wordt het als de software in de 'zelfrijdende' auto's gehackt wordt. Dan is het risico dat de overige weggebruikers gehackt (zonder 'c' dus) worden, verre van denkbeeldig. Tot op heden is nog geen enkele beveiliging bestand gebleken tegen kwaadwillende hackers, dus moeten we dit risico gaan lopen? En wat te denken van een cyber attack? Een effectieve manier om een ander land op de knieën te krijgen is het hacken van het 5G netwerk en de 'zelfrijdende' auto's tot moordwapens op de weg te maken. De chaos is dan niet te overzien en het zal voor de hulpdiensten zo goed als onmogelijk zijn om de slachtoffers te bereiken, laat staan te helpen, zelfs als de hulpdiensten zelf niet afhankelijk zijn van 'zelfrijdende' auto's. Dit lijkt ons een weinig aantrekkelijk vooruitzicht.

Kortom, de 'zelfrijdende' auto is voorlopig meer een 'fata morgana' dan een realiteit en wij zijn dan ook niet verbaasd dat van sommige kanten de opmerking is gekomen dat deze er nooit zal komen. Wellicht dat er ooit een afgeschermd systeem komt voor zelfrijdende voertuigen, waar geen andere verkeersdeelnemers gebruik van kunnen maken, enigszins vergelijkbaar met de spoorwegen. In een dergelijk systeem zijn de gedragingen van de voertuigen veel voorspelbaarder en overzichtelijk dan in ons huidige verkeerssysteem. Maar dat vergt wel een geheel andere inrichting van Nederland dan nu het geval is.

Er wordt door de nodige mensen gedacht dat de 'zelfrijdende' auto op korte termijn de verkeersonveiligheid significant zal gaan onderdrukken. Maar voor zover we nu weten dienen we er niet van uit te gaan dat de 'zelfrijdende' auto op korte termijn gemeengoed gaat worden en daarom is het uitstellen of zelfs afblazen van allerlei maatregelen om de verkeersonveiligheid aan te pakken niet alleen onverstandig, het is zelfs immoreel, gezien de gevolgen voor de slachtoffers en de samenleving als geheel.

— De kritiek van de European Transport Safety Council op het Nederlandse besluit tot beperken van de snelheid op de autosnelwegen tot 100 km/h gedurende de dag.

Commenting on the Dutch government's plans to decrease the speed limit on motorways during daytime from 130 km/h to 100 km/h, Antonio Avenoso, Executive Director of the European Transport Safety Council commented:

"Higher speeds are always associated with a higher frequency of collisions and more severe consequences. So a reduction in speeds on Dutch motorways will save lives. That's to be welcomed, especially as motorway deaths in the Netherlands reached their highest level in a decade last year. (1)

"However, it is important to point out that almost 40% of deaths on motorways in the EU occur during hours of darkness. (2) Switching back at night to 130 km/h – a relatively high limit by European standards – cannot be recommended from a safety point of view.

"It should go without saying that enforcement will be critically important to the effectiveness of this measure. But in recent years the Netherlands has cut back on enforcement of traffic offences. We hope the new measure will go hand-in-hand with a boost to police checks."

(1) <https://etsc.eu/more-enforcement-needed-to-reverse-decline-in-dutch-motorway-safety/>

(2) https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/statistics/dacota/bfs2017_motorways.pdf#page=18

Vertaling door de redactie (dus niet door een professional):

Antonio Avenoso, de uitvoerend directeur van de European Transport Safety Council reageert als volgt op de plannen van de Nederlandse overheid om de snelheden op de autosnelwegen gedurende de dag terug te brengen van 130 naar 100 km/h:

"Hogere snelheden leiden altijd tot een hoger aantal aanrijdingen met ernstiger gevolgen. Dus zal een verlaging van de snelheden op de Nederlandse autosnelwegen levens besparen. Dat mag verwelkomd worden, zeker gezien het feit dat dat het aantal doden op de Nederlandse autosnelwegen het afgelopen jaar het hoogste niveau in tien jaar heeft bereikt". (1).

"Het is echter belangrijk om er op te wijzen dat bijna 40% van de doden op autosnelwegen in de EU vallen gedurende de uren van duisternis. (2) Het terugschakelen gedurende de nacht naar 130 km/h -een relatief hoge waarde naar Europese standaarden- kan niet worden geadviseerd vanuit veiligheidsoogpunt."

"Het zou onnodig moeten zijn om op te merken dat handhaving cruciaal is voor de effectiviteit van deze maatregel. Maar in de afgelopen jaren heeft Nederland de handhaving van de verkeersregels teruggebracht. Wij hopen dat de nieuwe maatregel hand-in-hand zal gaan met een flinke uitbreiding van de controles door de Politie."

Naschrift van de redactie:

Het moge duidelijk zijn dat deze woorden uit ons hart gegrepen zijn. Ook bevestigen zij onze standpunten die in ons Zwartboek en de jaarlijkse Appendices, inclusief deze, zijn neergelegd.

10TORRIJDERS



GEELS DE CRASH (SLOT)

Ik heb er wel eens kritische artikelen over geschreven, maar grosso modo ben ik heel erg vóór de politie. Aan zo'n positieve grondhouding blijk je echter verkeerde weinig te hebben als je wilt weten hoe je eigen bijna-doodervaring is afgehandeld.

Begin dit jaar schreef ik op deze plek hoe ik op een zondagavond rond half twaalf bij Alkmaar van achteren werd aangereeden door een woesteling in een Audi A8. Ik reed keurig 100, hij 150, bekende hij na de crash tegen mij. Wat er flink inhakte, was het besef dat ik op de motor morsdood zou zijn geweest. Nu redde mijn grote Mazda 6 mijn leven. De vraag is: hoe reageert de rechtsstaat op zo'n aanslag? Hoe maken 'wij' zo'n medeburger duidelijk dat hij dit potdomme nóóit meer moet doen?

De politie verwijst me naar het zogeheten Slachtofferloket, waarin politie en Openbaar Ministerie samenwerken. Ik zet mijn vraag tweemaal uit, maar terugbellen is daar duidelijk een dingetje. De persvoorlichters van de politie reageren niet op mijn e-mail. Maanden na de aanrijding hoor ik dat 'wordt overwogen' om een dossier naar het Openbaar Ministerie te sturen. Dat lijkt me een uitstekend idee.

Een tijdje later wil ik weten of het is gelukt met dat dossier. Nu belt het Slachtofferloket wel snel terug: er is geen dossier naar justitie gegaan, want het zaakje is verzekeringstechnisch netjes afgehecht en daarmee is het klaar. Vervolgens zegt de beambte dreigend dat zijn woorden niet bedoeld zijn voor publicatie, anders zal hij 'stappen ondernemen'. Ik, verbaasd: 'Maar het is mijn eigen zaak! En de persvoorlichters bellen niet terug!'

Dit wordt wel kafkaësk zo: een persvoorlichter moet bevestigen wat ik via een andere weg al had gehoord en dán pas mag ik het opschrijven? Ik hou vol en jawel, eind oktober neemt Erwin Sintenie de telefoon op. Deze vriendelijke politiewoordvoerder snapt mijn frustratie - 'Ik rij zelf ook motor' - en legt het uit. 'Bij een aanrijding gaat er een dossier naar het Openbaar Ministerie als er sprake is van grove verwijtbare schuld, er ernstig gewonden zijn of als de toedracht onduidelijk is.'

Van het eerste is sowieso sprake, antwoord ik. Getuigen genoeg. Speelt hier wellicht capaciteitsgebrek een rol? Sintenie erkent dat dat 'een factor' kan zijn en verwijst me door naar de politievrouw die op die zondag de 'eerste verbalisant' is geweest. 'Bel haar maar.'

Dat gaat echter zomaar niet. Wederom krijg ik het Slachtofferloket aan de telefoon. Een aardige mevrouw dit keer. Ze kijkt in de computer en zegt: 'Onze afdeling Verkeersongevalanalyse heeft een onderzoek gedaan en geconcludeerd dat er niet genoeg aanleiding was om de andere bestuurder overtreding van artikel 5 van de Wegenverkeerswet ten laste te leggen.' Snel google ik het artikel: 'Het is eenieder verboden zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt'. Me dunkt! Op mijn Honda X11 had ik het niet naverteld! De aardige mevrouw van het Slachtofferloket moet me echter teleurstellen: 'De precieze reden is voor u als burger niet na te gaan. En nee, ook niet voor u als journalist.' Hiermee houdt mijn speurtocht dus op. Ik heb geleerd: als je wilt dat een wegpiraat een douw krijgt van het systeem, moet je je eerst invalide laten rijden. Minimaal.

De straffende instantie, denk ik nu dan maar, is vast de dame geweest die ook in de Audi zat. Op die krankzinnige zondagavond richtte ze haar woede in eerste aanleg op een agent. Ik mag hopen dat ze na thuiskomst haar snelweghooligan onder handen heeft genomen.

COLUMN
BOUDEWIJN
GEELS

Colofon

Zwartboek Appendix 2019

Redactie: dr. Hans van Maanen en Tjakko Bouwman

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.