

APPENDIX 2025



WAAR VERKEERSSLACHTOFFERS NA HET ONGEVAL MEE GECONFRONTEERD WORDEN

APPENDIX 2025

ZWARTBOEK

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

Prof. Dr. Albert Einstein

Voorwoord

Zwartboek

Voor u ligt de Appendix 2025 van het Zwartboek van de (VVS) Vereniging Verkeersslachtoffers. Op 8 december 2015 hebben wij het Zwartboek aangeboden aan de Tweede Kamer der Staten Generaal. Teneinde de situatie van verkeersslachtoffers, als ook de verkeersonveiligheid onder de aandacht te brengen. Door jaarlijks een Appendix uit te brengen houden wij dit document “levend”. De samenleving heeft er recht op beter beschermd te worden na het plegen van wangedrag op de weg, door weggebruikers die de Wegenverkeerswet (WvW) niet naleven.

Wij roepen de politiek op, na de recente traumatische CBS cijfers, om met effectieve maatregelen te komen en harder op te treden bij het niet naleven van de Wegenverkeerswet. De gevolgen van de verkeersonveiligheid nemen verontrustende vormen aan. Een stevige recidive regeling is nodig in plaats van het in herhaling vallen van loze ‘beloften’ door de politiek.

Wij zijn genoodzaakt de situatie voortdurend te blijven volgen en ook over het jaar 2025 een Appendix uit te brengen. In het vertrouwen dat het gaat bijdragen aan de maatschappelijke discussie om de positie van verkeersslachtoffers te verbeteren en de verkeersonveiligheid effectief terug te dringen.

Wij nodigen een ieder uit om het VVS ‘Zwartboek’ en de jaarlijkse Appendices bij anderen onder de aandacht te brengen en in te zetten bij het maken van beleid voor het verbeteren van de veiligheid op onze Nederlandse wegen.

Namens de Vereniging Verkeersslachtoffers

Nelly Vollebregt-Vijverberg
Voorzitter Vereniging Verkeersslachtoffers
maart 2026

Inhoudsopgave

Zwartboek Appendix 2025

05	Voorwoord
09	Samenvatting en conclusies
17	Samenleving
19	Politiek
25	Wetgeving
29	Strafrecht
33	Civielrecht
37	Politie en andere Hulpdiensten
47	Verzekeringen
51	Aanhangsel 1: Veiligheid
57	Aanhangsel 2: Voorstel voor verbetering procedure voor keuringen



Samenvatting en conclusies

Er moet nog veel worden verbeterd, maar enige voortgang is er niet...

De samenleving is nog steeds niet doordrongen van de omvang en de gevolgen van de verkeersonveiligheid. Ook ziet zij verkeersslachtoffers en hun naasten nog steeds niet staan. Beide aspecten worden in de hand gewerkt door de geringe aandacht in de media, zeker wat betreft de gevolgen van aanrijdingen voor de slachtoffers. De aandacht voor de jaarlijkse Herdenking neemt iets toe, maar zou vele malen beter kunnen. Ook het navenant ontbreken van strafopleggingen voor verkeersshuften ondergraft de preventieve werking van het strafrecht. Waardoor veel mensen denken dat de wegenverkeerswet de enige wet is, die niet gevolgd hoeft te worden, waardoor het verkeer steeds verder verloedert. Een meerderheid (2/3) van de inwoners van Amsterdam ervaart het verkeer inmiddels als onveilig door wangedrag op de weg (en op de stoep). Wel wordt de roep om strenger te straffen bij verkeersmisdrijven sterker, maar dan is de ellende al aangericht, dus de preventieve werking is onvoldoende. Veel slachtoffers en nabestaanden ervaren de opgelegde straffen nog steeds als een schoffering. Verkeersmisdrijven zouden als levensdelicten moeten worden beschouwd, want de verkeerswetgeving is er voor ons aller leven, welzijn en veiligheid.

De pakkans voor overtredingen is nog steeds veel te laag en de opgelegde sancties 'bijten' veruit onvoldoende om tot gedragsverbetering te leiden. Daarom is de invoering van een recidiveregeling op zo kort mogelijke termijn noodzakelijk. Ook dient de Politie veel meer armslag te krijgen voor handhaving omdat deze nu zo ver is uitgekleed dat de pakkans als verwaarloosbaar wordt beschouwd. Het resultaat van dit alles is dat de verkeersonveiligheid verder toeneemt; de overheid staat erbij en kijkt de andere kant uit, ondanks dat ons aan de lopende band wordt beloofd dat verkeersveiligheid een 'speerpunt' is. We hebben er alleen nog niets van gemerkt.....

De politiek laat slachtoffers nog steeds in de kou staan. Er is geen zicht op wijziging van de wetgeving die slachtoffers veel te gemakkelijk 'dubbel slachtoffer' maakt. Weliswaar is de 'Gedragscode Behandeling Letselschade' eindelijk wettelijk verankerd, maar op overtreding zijn geen sancties gezet. En ook de Tweede Kamer vindt dat onnodig, de AFM moet maar een oogje in het zeil houden. Ervaringen hebben geleerd dat zonder sancties het volgen van de Gedragscode illusoir is omdat de AFM geen macht heeft, waardoor de afwikkeling van letselschadezaken nog steeds te lang duurt. Ook blijft alle bewijslast bij het slachtoffer liggen en mag de tegenpartij ongelimiteerd onzin uitkramen en nieuwe 'lezingen' van de aanrijding of 'oorzaken' van de klachten t.g.v. het opgelopen letsel verzinnen, dat is volkomen legaal! De 'gelijkheid van partijen' blijft zo een gotspé.

Een te groot gedeelte van de gevolgen en de kosten van de verkeersonveiligheid worden afgewenteld op slachtoffers en samenleving. Een veel groter deel zou dienen te worden betaald door veroorzakers als er sprake is van wangedrag of zelfs verkeersmisdrijven. Het zou toch onmogelijk moeten zijn om je te verzekeren voor schade, veroorzaakt door handelingen die bij wet verboden zijn! De mogelijkheid om de verzekering als 'schaamlap' te gebruiken dient daarom sterk beperkt te worden omdat een groot gedeelte van de kosten vermijdbaar en dus

onnodig zijn. Wij pleiten voor een regresplicht voor verzekeraars, evenals het verhalen van de kosten van politie en brandweer voor hun assistentie bij aanrijdingen. Een soort variant van de 'plukze' wetgeving. Bovenstaande aanpassingen zouden een sterke preventieve werking hebben.

Omdat de waarheidsvinding cruciaal is voor de strafrechtelijke, maar ook voor de civiel-rechtelijke afwikkeling van aanrijdingen dient altijd de 'Event Data Recorder' te worden uitgelezen. De huidige praktijk dat dit alleen bij 'ernstige' aanrijdingen gebeurt is veel te subjectief en dat toestemming van de betrokkene dient te worden verkregen is onbegrijpelijk. Lieden die wat te verbergen hebben zullen uiteraard medewerking weigeren, iemand die niets te verwijten valt wil dat graag aantonen door de EDR uit te laten lezen. Dit is in feite dezelfde discussie als destijds over de DNA-test: een onschuldige kan zo aantonen dat hij onschuldig is, een dader wil uiteraard niet meewerken. Zonder verplichting is uitlezing van de EDR tandoos. Waarom wil de overheid zo graag dat de waarheidsvinding onmogelijk wordt gemaakt? Dit ook weer ten nadele van het slachtoffer.

De wildgroei van voertuigcategorieën blijft maar doorgaan, wat de verkeersonveiligheid verder verhoogt. Is er eindelijk een helmplicht voor snorfietsers, mogen 'elektrische steps' en 'fat bikes' het fietspad onveilig gaan maken. Ook dit beleid laat zien dat verkeersveiligheid voor de overheid onbelangrijk is, de kreet 'ieder slachtoffer is er één teveel' is er alleen voor de bühne, niet om er iets aan te doen. Want er is nog nooit een minister naar huis gestuurd omdat de beloftes over de aantallen slachtoffers niet gehaald waren. Kortom, de doelen voor 2020 zijn niet gehaald, ook in de tussentijd is het beleid niet aangepast en het vooruitschuiven van de doelen voor 2020 naar 2030 is natuurlijk sowieso een zwaktebod. De stijgende cijfers maken echter duidelijk dat deze niet gehaald gaan worden, dat vergt een drastisch ander beleid, maar de politiek wil dat echt niet.

Het is ons al jaren een doorn in het oog dat 'doorrijden na een aanrijding' niet bestraft wordt als de bestuurder zich binnen 12 of 24 uur meldt. Het is een ideale manier om te verdonkeren dat hij op het moment van de aanrijding 'onder invloed' was. De termijn dient sterk ingekort te worden (tot drie uur) en een bloedproef moet dan verplicht zijn. Dan is terug te rekenen hoeveel alcohol in het bloed zat op het moment van de aanrijding. Overschrijding van deze termijn en/of weigering om mee te werken aan een bloedproef staat gelijk aan 'onder invloed', cq. hij zelf mag aantonen NIET onder invloed geweest te zijn. Want de huidige praktijk is ook weer erg nadelig voor slachtoffers.

Om betrouwbare cijfers over aanrijdingen, veroorzaakt door 'rijden onder invloed', te krijgen dienen ook dodelijke slachtoffers hierop getest te worden. Bij eenzijdige 'ongevallen' hoeft de uitslag niet aan de nabestaanden te worden medegedeeld, maar bij aanrijdingen waarbij slachtoffers gevallen zijn, is het sterk in het nadeel van slachtoffers als dit in het ongewisse blijft. Het vermoeden bestaat dat de cijfers sterk zullen oplopen als in alle gevallen een bloedproef wordt gedaan, nodig om het beleid er op aan te passen.

Het is overduidelijk dat de huidige sancties onvoldoende 'bijten' om een gedragsverandering

van de overtreder te bewerkstelligen. Het invoeren van een recidiveregeling is derhalve bittere noodzaak. Dit kan bijv. middels een 'Boete VermenigvuldingsFactor' (BVF), waarmee een nieuwe boete wordt vermenigvuldigd als deze binnen een bepaalde proeftijd wordt opgelegd. Dat gaat cumulatief, bijv. 2, 4, 8, 16, 32, 64, etc. Dan worden de bedragen op een gegeven moment voor iedereen wel een reden om het gedrag aan te passen. Tenslotte is een auto een moordwapen en dient de wetgever het ook als zodanig te behandelen. Dat de 'wet Mulder' dit in de weg zou staan is onzin. Dit kan worden ondervangen door de reguliere bestuurder verantwoordelijk te maken voor wat er met het voertuig wordt gedaan. Dit kan ook voor vuurwapens (ook dodelijk!), dus waarom niet voor andere moordwapens? Het 'argument' dat dit de uitvoering zou bemoeilijken is weer een typisch voorbeeld van de onwil van de overheid om de verkeersonveiligheid te verminderen.

Het innemen van het rijbewijs is tamelijk nutteloos: zo'n 90% blijft 'gewoon' doorrijden, want als je betrapt wordt (kans is minimaal) word je met een bekeuring weggestuurd. Omdat er lieden zijn die 24 keer binnen een jaar tijd (!) zijn betrapt op 'rijden zonder rijbewijs', is het duidelijk dat deze sanctie evenmin 'bijt'. De enige echte oplossing is een rijbewijsslot, in de tussentijd zou een onvoorwaardelijke gevangenisstraf wellicht een betere preventieve werking opleveren. Ook dienen de regels voor het innemen van het rijbewijs aangescherpt te worden. Zo is het onbegrijpelijk dat 48 km/h (na correctie!) te hard rijden in een 30 km/h zone NIET tot inname van het rijbewijs leidt omdat dit (net) geen 50 km/h te hard is en evenmin tot het verplicht volgen van een cursus bij het CBR. Maar dat het levensgevaarlijk is, is zo klaar als een klontje. Inname zou veel meer gerelateerd moeten zijn aan de lokale situatie en aan de 'bekeuringsgeschiedenis'.

De EU loopt nog steeds aan de leiband van de automobiellndustrie waar het aankomt op verkeersveiligheid en uitstoot. Vooral de invloed via de Duitse overheid is onmiskenbaar en wordt gekenmerkt door het frustreren van maatregelen om het verkeer minder onveilig te maken (denk aan het gekakker op de Autobahnen) en om de uitstoot te verminderen. De invloed van Duitsland is zo groot omdat ieder voertuigtype, dat is toegelaten in één van de EU-landen, ook toegelaten dient te worden in alle andere EU-landen. Uiteraard neemt Duitsland de eigen automobiellndustrie in bescherming, keurt hun voertuigen goed en bereikt daarmee dat andere EU-landen ze toe moeten laten. Veel hiervan kunnen waanzinnig hard rijden (tot meer dan 300 km/h) en geven een onnodige hoge uitstoot. Daarbij zij opgemerkt dat 'elektrische voertuigen' allesbehalve uitstootvrij zijn, integendeel, als je het 'cradle to grave' bekijkt. De bewering van Duitsland dat hun wegen tot de veiligste in de EU behoren wordt gelogenstraft door de kille cijfers, maar een snelheidsbeperking op de Autobahnen is nog steeds taboe. In schril contrast hiermee staan de nieuwe regels die Frankrijk heeft ingevoerd: een te grote overschrijding van de maximumsnelheid is een zwaardere categorie strafbare feiten geworden met hogere boetes en zelfs de mogelijkheid tot gevangenisstraf en/of een strafblad. Dit alles om de aantallen verkeersdoden terug te dringen. De kosten van de verkeersonveiligheid in de EU bedragen honderden MILJARDEN Euro's PER JAAR en zijn vele malen hoger dan de winsten van de automobiellndustrie. Deze kosten worden echter door de slachtoffers en de samenlevingen gedragen, evenals het menselijk leed dat ermee gemoeid is. Maar dat laat de automobiellndustrie koud, de vergelijking met de tabaksindustrie dringt zich op, ook die gaat

letterlijk over lijken. Het wordt hoog tijd voor een product-aansprakelijkheidsproces tegen de automobieliindustrie. Daarbij kan ook genoemd worden dat het wegverkeer een significante bijdrage levert aan de uitstoot (direct, indirect, fijnstof) en derhalve flink af zal moeten nemen als de EU haar ambitieuze doelstellingen voor 2030 wil halen. Dus minder gewicht, minder motorvermogen en lagere maximumsnelheden.

Er zijn nog steeds grote verschillen in de ongevallencijfers tussen de verschillende landen in de EU. Veel landen werken aan verbetering, een aantal niet. Nederland valt in de laatste categorie en dat blijkt duidelijk uit de daling van Nederland in de lijst van landen betreffende de verkeersveiligheid. Lang behoorde Nederland tot de beter presterende landen, maar daar is danig de klad in gekomen. Ook hier blijkt de onwil van de overheid om continu aan de vermindering van de verkeersonveiligheid te willen werken aan ten grondslag te liggen. De uitstoot van het wegverkeer wordt mede bepaald door het voertuigontwerp (zie boven), maar ook de rijstijl van de bestuurder. De uitstoot neemt exponentieel toe met de rijnsnelheid, dus het terugbrengen van de snelheid heeft grote milieuvoordelen. Weinigen realiseren zich dat de 'tijdwinst' door harder rijden voor een belangrijk deel teniet wordt gedaan door frequenter tanken / opladen omdat het energieverbruik per km fors hoger wordt en daarmee de actieradius kleiner. Maar lagere snelheden leiden ook tot een significante vermindering van de kans op aanrijdingen en de ernst van de gevolgen ervan.

Verzekeraars zouden meer aan het bevorderen van de verkeersveiligheid moeten bijdragen. Dit kan o.a. door het regresrecht toe te passen als er sprake is van wangedrag op de weg, daar gaat een preventieve werking van uit. Een regresplicht zou nog beter zijn. Het wordt hoog tijd dat verzekeraars het slachtoffer centraal stellen en niet als kostenpost benaderen. De kostenpost zijn de veroorzakers van aanrijdingen! Ook zou het afwentelen van de kosten op de samenleving middels de volksverzekeringen aan banden gelegd dienen te worden. Uitgangspunt dient te zijn dat 'de vervuiler betaalt'. Dit zou ook moeten gelden t.a.v. bijv. pensioenfondsen, de kosten voor de initiële hulpverlening (politie, brandweer, ambulance) en ziektekostenverzekeraars.

De politie en de andere hulpdiensten verdienen veel dank en respect voor hun aanhoudende inspanningen om slachtoffers bij te staan. Dat zij nogal eens agressief benaderd worden is niet alleen volkomen onbegrijpelijk, het is ronduit verwerpelijk.

De hulpdiensten krijgen (te) weinig middelen om hun taken goed uit te voeren, zoals o.a. de handhaving van de verkeersregels. Ook de vastlegging van een aanrijding in een Proces Verbaal is in het gedrang gekomen. Maar voor een slachtoffer is een goed PV essentieel voor een strafrechtelijke vervolging van de veroorzaker en voor het krijgen van schadevergoeding. De personele ontwikkeling van de politie (pensionering, werving, opleiding) is zorgwekkend waardoor de afwikkeling nog verder in het gedrang komt. Uitbreiding van de personele sterkte is derhalve noodzakelijk, maar een deel van de handhavingstaak kan door technologie worden overgenomen ('harde' snelheidsbegrenzers, alcoholsloten, rijbewijsloten) en de vastlegging kan sterk worden verbeterd, versneld en objectiever door het uitlezen van de 'Event Data Recorder'.

Voor gewonde slachtoffers is het eerste uur (het 'gouden uur') van groot belang: hoe sneller de medische behandeling begint, des te hoger de kans op herstel en/of het verminderen van blijvend letsel. Het oplopen van de aanrijtiden in vooral de 'buitengebieden' is derhalve zorgelijk en de korte-termijn 'kostenbesparing' zou wel eens zeer schamel kunnen zijn in verhouding tot de lange-termijn kosten van langere herstelperiodes en lagere arbeidsdeelname door blijvend letsel.

Het strafrecht dient het sluitstuk te zijn van de handhaving en er dient een preventieve werking van uit te gaan. Gezien de zeer hoge recidive voor verkeersovertredingen blijkt dat niet als zodanig te werken, de opgelegde sancties 'bijten' dus veruit onvoldoende. Maar om de verkeersonveiligheid significant te verminderen, dient een grote daling van het aantal 'gevaarzettende' situaties te worden bewerkstelligd door de sancties voor verkeers-overtredingen een preventieve werking te laten hebben. Dit is uitgewerkt in de bijlage 'Het verkeer veiliger maken'. In feite is het onbegrijpelijk dat veel kennis en inzicht in de dieperliggende oorzaken van aanrijdingen niet worden benut om de verkeersonveiligheid te verminderen. Bij andere transportmodi en in de industrie wordt dit wel gedaan, waardoor de onveiligheid daar sterk is gedaald.

Daarenboven worden de 'straffen', die worden opgelegd voor het veroorzaken van aanrijdingen met slachtoffers, vaak als 'schoffering' ervaren, waardoor ook hier weinig preventieve werking van uitgaat. Daarom dient er een recidiveregeling ingevoerd te worden, tot het invorderen van het rijbewijs aan toe en dit dient meegewogen te worden bij de strafoplegging na aanrijdingen met slachtoffers. Tenslotte is een auto een moordwapen en de omgang daarmee dient dus ook op dezelfde manier beoordeeld te worden.

Door de slachtoffervrijdige wetgeving is gelijk hebben iets heel anders dan gelijk krijgen. Het slachtoffer krijgt alle bewijslast op het bordje, de veroorzaker mag net zoveel liegen, bedriegen en 'lezingen' aanpassen als hij wil, het slachtoffer kan dat maar beter uit het hoofd laten. Het civielrecht gaat uit van 'gelijkheid van partijen', maar in de huidige situatie is dat een gotspé. Daarnaast is het voeren van een civiele procedure voor een slachtoffer een martelgang van vele jaren, waarbij alle financiële risico's bij het slachtoffer liggen, de veroorzaker krijgt gratis juridische bijstand van zijn verzekering. Dit wordt nog verergerd door het gegeven dat technisch bewijs gewoonlijk niet als bewijs wordt geaccepteerd (men snapt het niet), het slachtoffer is derhalve aangewezen op getuigenverklaringen en het Proces Verbaal (zie hierboven). Dus is de toegang tot het recht voor veel slachtoffers een illusie. Het gevolg is dat de helft van de kosten van de verkeersonveiligheid door de slachtoffers (!) moet worden gedragen. Te zot voor woorden en een schande voor een 'beschaafd' land.

Het verminderen van het aantal aanrijdingen is de beste remedie, maar helaas blijven nog teveel mogelijkheden onbenut. Daarom zijn 'passieve' veiligheidsmaatregelen, vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers, noodzakelijk en aanvullende vormen zouden verplicht dienen te worden gesteld. Zoals de helmplicht voor fietsers, zeker voor elektrische fietsen, en beter beschermende kleding voor brommer- en motorrijders. Gezien de aantallen slachtoffers met hersenletsel of aan ledematen is dat zeer verstandig. Want de kosten komen voor rekening

van de slachtoffers en de samenleving. Dus heeft de samenleving hier ook wat over te zeggen.

Het is niet mogelijk om achter iedere boom een agent te zetten, maar technologie kan zeer behulpzaam zijn om de verkeersonveiligheid te verminderen doordat dit 24/7/365 actief is. Allereerst de ‘Advanced Driver Verification Systems’ (alcoholslot, rijbewijslot, ‘harde’ snelheidsbegrenzer, Event Data Recorder), die controleren of de bestuurder bevoegd en in staat is om het voertuig te besturen en zich aan de verkeersregels houdt. Dan de ‘Advanced Driver Assistance Systems’, die de bestuurder corrigeren als hij iets verkeerd doet. Zolang deze niet de besturing overnemen kunnen deze helpen, maar dragen het risico in zich dat de bestuurder denkt de controle hieraan te kunnen overdragen. Dat is een gevaarlijke ontwikkeling, die averechts werkt. Afleiding is een andere belangrijke grondoorzaak en smartphones zouden geblokkeerd dienen te worden bij snelheden boven bijv. 10 km/h. Het idee dat ‘binnenkort’ de ‘zelfrijdende’ auto dit allemaal overbodig maakt is een illusie, het wegverkeer is dermate complex dat dit niet op afzienbare termijn gerealiseerd gaat worden, dus is de invoering van bovengenoemde systemen absoluut noodzakelijk om de verkeersonveiligheid terug te dringen. Ook zijn de risico's van ‘zelfrijdende’ voertuigen nog niet goed in kaart gebracht, zo is het concept om e.e.a. middels het 5G netwerk te laten verlopen uitermate onverstandig gezien de kans op stroomuitval, hacken en andere storingen.

Conclusies

De wettelijke positie van verkeersslachtoffers in Nederland is nog steeds uitermate beroerd en de wetgever zal eindelijk eens moeten gaan werken aan de verbetering van de slachtoffervrij-andige wetgeving. Hiertoe moet ook de straf- en civielrechtelijke afwikkeling op de schop en de ‘Gedragscode Behandeling Letselschade’ uitgebreid moeten worden met sancties. Ook dient de verhouding tussen slachtoffers en verzekeraars rechtgetrokken te worden, waarbij het slachtoffer centraal wordt gesteld. Verzekeringen zouden een regresplicht opgelegd dienen te krijgen om de kosten van de aanrijding te verhalen op de veroorzaker als er sprake is van wan- of zelfs misdadig gedrag op de weg. Ook zou het niet mogelijk moeten zijn om verzekerd te worden voor de kosten van aanrijdingen onder invloed van alcohol en/of drugs. Deze zijn niet voor niets verboden!

Het is voor slachtoffers van groot belang dat een aanrijding goed wordt vastgelegd in een Proces Verbaal. De Politie moet voldoende tijd en menskracht beschikbaar krijgen om dit zorgvuldig en gedetailleerd te doen. Daarom zou de politiek de politie meer middelen en mensen moeten verstrekken om dit, naast al hun overige taken, goed te kunnen doen. Want zonder een gedegen PV is strafrechtelijke vervolging ondoenlijk en is het voor het slachtoffer uitermate lastig om schadevergoeding te krijgen.

De verkeersonveiligheid in Nederland neemt duidelijk toe. Hier liggen meerdere oorzaken aan ten grondslag, maar nog steeds is het niet respecteren van de verkeersregels oorzaak nr. 1. Dat hierin noemenswaardige verbetering te brengen zou zijn middels voorlichting en ‘gedrags-beïnvloedende’ campagnes is een illusie. Die worden al tientallen jaren gevoerd (met goede bedoelingen, denk aan ‘Glaasje op, laat je rijden’), maar deze blijken juist de grootste overtreders niet te bereiken, alleen degenen die van goede wil zijn. Een noemenswaardige

daling zal bereikt moeten worden door een combinatie van:

- Technologie (alcoholslot, rijbewijslot, ‘harde’ intelligente snelheidsbegrenzer, uitlezen EDR, blokkering smartphones etc.)
- Effectieve en intensieve handhaving
- ‘Bijtende’ sancties bij overtredingen met een recidive regeling
- Wangedrag op de weg beschouwen als levensdelicten met navenante straffen
- Infrastructuur richten op ‘vergevingsgezinde’ inrichting (d.w.z. dat kleine fouten niet meteen tot ongelukken leiden)

Helaas bestaat er nog steeds een grote onwil van de overheid om de verkeersonveiligheid te verminderen. Onwil, waar wij geen enkel begrip op kunnen brengen, want we praten over MENSENLEVEN en WELZIJN, naast tientallen miljarden Euro's schade PER JAAR. Want het verminderen van de verkeersonveiligheid is geen kwestie van NIET KUNNEN, maar van NIET WILLEN!!!! Dit is ook duidelijk geworden door het ontbreken van enige actie toen de doelen voor de aantallen slachtoffers voor 2020 niet gehaald zouden gaan worden. Dus werd er het etiket ‘2030’ opgeplakt, maar er is geen beleid om de ontwikkelingen te volgen en bij te sturen. De ontwikkelingen laten zelfs een toename zien van de verkeersonveiligheid!

Om de gevolgen van aanrijdingen voor ‘onbeschermd’ verkeersdeelnemers te beperken zal het nodig zijn om voor meer categorieën een helm verplicht te stellen en deze voor gemotori-seerde voertuigen uit te breiden naar lijf en ledematen.

De milieuvervuiling door het wegverkeer is significant en om deze te verminderen is een groot aantal maatregelen nodig. De eisen aan nieuwe voertuigen dienen flink aangescherpt te worden door maxima te stellen aan gewicht, motorvermogen, specifiek energieverbruik, etc. Deze waarden dienen door onafhankelijke instanties te worden bepaald en niet door de fabrikanten zelf. De ‘echte’ uitstoot van elektrische voertuigen dient te worden bepaald van ‘cradle to grave’, inclusief de uitstoot van (ultra-)fijnstof, want dat deze uitstootvrij zouden zijn is volslagen onzin.

Het is volstrekt onbegrijpelijk dat kennis over de dieperliggende oorzaken van verkeerson-veiligheid niet benut worden om deze te verminderen. De ‘grote vier’ zijn al tientallen jaren bekend, maar worden niet effectief aangepakt. Met onaanvaardbare menselijke consequenties.

Lijst van afkortingen

AFM = Autoriteit Financiële Markten
AI = Artificial Intelligence (Kunstmatige Intelligentie)
ANP = Algemeen Nederlands Persbureau
CBR = Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
BVF = Boete VermenigvuldigingsFactor

EDR = Event Data Recorder
EU = Europese Unie
EV = Electric Vehicle (Elektrische Auto)
GBL = Gedragscode Behandeling Letselschade
ISA = Informerende SnelheidsAssistent
ISB = Intelligente (harde) SnelheidsBegrenzer
KiM = Kennisinstituut voor

Mobiliteitsbeleid
LEV = Licht Elektrisch Voertuig
NO_x = Stikstofoxiden die ontstaan bij verbranding
NVVC = Nationaal VerkeersVeiligheids Congres
PV = Proces Verbaal
SUV = Sport Utility Vehicle
SWOV = Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid



Samenleving

De consequenties van de verkeersonveiligheid voor de slachtoffers en de samenleving worden veel te laag ingeschat.

Dat de verkeersonveiligheid zeer grote gevolgen heeft voor slachtoffers, de mensen rond hen een en de samenleving wordt noch herkend noch erkend.

De verkeersonveiligheid en de gevolgen ervan worden nog steeds niet serieus genomen en te vaak wordt de onveiligheid op de weg gebagatelliseerd. We zien een steeds grootschaliger overtreden van de wegenverkeerswet, maar ook steeds meer asociaal weggedrag terwijl de boetebedragen als 'te hoog' worden weggezet. We zullen daar in de hoofdstukken over 'handhaving' en 'strafrecht' op terugkomen. Ook kan de politiek in dit kader niet onbenoemd blijven, om te beginnen met het gebrek aan handhaving en de herinvoering van de 130 km/h op een aantal wegvakken. Deze zaken zullen in het betreffende hoofdstuk dan ook uitgebreid aan de orde komen. Temeer daar ook t.a.v. van de afname van de emissie van schadelijke stoffen een flinke winst te behalen zou zijn die hard nodig is om de doelstellingen op dit gebied dichterbij te brengen. De kern van het probleem is geen kwestie van 'NIET KUNNEN', maar van 'NIET WILLEN'. Waarom men niet wil is ons al jaren volstrekt onduidelijk, want de omvang van deze continue ramp (iedere DAG twee dodelijke en 80 zwaargewonde slachtoffers naast 80 miljoen Euro schade) tart ieder voorstellingsvermogen.

Al decennia lang worden mooie beloften gedaan om de verkeersonveiligheid te verminderen en de aantallen slachtoffers omlaag te brengen. Maar daar komt NIETS van terecht, integendeel. Men beseft niet dat iedereen slachtoffer kan worden van het wangedrag van verkeersshuften, waardoor er onvoldoende maatschappelijke druk is om dit aan te pakken.

Het trieste gevolg is dat de slachtofferaantallen (en daarmee ook de economische gevolgen voor de samenleving) een duidelijk stijgende trend vertonen ondanks dat keer op keer weer mooie beloften worden gedaan om de aantallen slachtoffers te laten dalen. Maar maatregelen om het tij te keren blijven almaar uit en de samenleving laat het zich maar aanleunen. Van protestacties is geen sprake terwijl andere gebeurtenissen (ook in verre streken) wel velen op de been brengen. Maar de ellende, die 'thuis' wordt aangericht, wordt als 'normaal' ervaren, alsof het een onvermijdelijk griepje betreft. Wij vinden dan ook dat de samenleving veel meer geconfronteerd moet worden met de enorme omvang van de ellende en de kosten van de verkeersonveiligheid, want deze worden zwaar onderschat. Ook beseft men klaarblijkelijk niet dat iedereen slachtoffer kan worden en hoe meer verkeersshuften hun gang kunnen gaan, hoe groter de kans is dat U ook slachtoffer wordt. De roep om meer handhaving en strenger straffen zou luid moeten zijn, is nu nog amper te horen, maar begint wel iets luider te worden. Om echter effectief te zijn, zouden de sancties moeten 'bijten', maar gezien de zeer hoge recidive is duidelijk dat dit nu niet het geval is. En de sancties nog slapper maken zal dus nog meer recidive in de hand werken.

Verkeersmisdriven zijn in feite levensdelicten en dienen ook als zodanig bestraft te worden. Het gebruik van bestaande (!) technologie om de waarheidsvinding bij aanrijdingen sterk te verbeteren zou standaard moeten zijn.

Wij roepen al jaren dat verkeersmisdriven in feite levensdelicten zijn en dat deze ook als zodanig bestraft dienen te worden en langzaamaan zijn meer mensen dit met ons eens. Fouten maken we allemaal, maar het bewust overtreden van de verkeersregels is een ander verhaal. Dat niemand de weg opgaat om een ander het leven te ontnemen klinkt aannemelijk, maar als iedereen de verkeersregels zou respecteren, zou niet alleen het aantal aanrijdingen sterk verminderen, de **ernst** van de gevolgen van de aanrijdingen zou nog veel sterker afnemen. Daarom dient de aanpak 'aan de voorkant' veel effectiever te worden. Want je kunt alleen met droge ogen beweren dat het niet 'de intentie was' als de verkeersregels gerespecteerd zijn. Want wangedrag is een belangrijke onderliggende oorzaak van aanrijdingen: zie ook het hoofdstuk '*Strafrecht*'. En dan helpt het niet mee dat bestaande technologie om de analyse van de aanrijding objectief vast te leggen nauwelijks gebruikt wordt en door de politiek zelfs wordt tegengewerkt. Zie ook het hoofdstuk 'Politiek'.



Politiek

Verder dan mooie beloften komen we niet

Er is nog steeds onwil om de verkeersonveiligheid te verminderen (zoals nu al decennialang wordt beloofd) ondanks dat de cijfers oplopen! Ook de wettelijke positie van slachtoffers blijft nog even beroerd en zolang wettelijke maatregelen niet vergezeld gaan van effectieve sancties zal hier geen verandering in komen, wet of geen wet.

De slachtoffers staan nog steeds in de kou en de politiek doet veel te weinig om het aantal slachtoffers te verminderen, sterker nog, de aantallen lopen steeds verder op, toch worden er maar geen effectieve maatregelen getroffen om een daling te bewerkstelligen. De **onwil** van de politiek om zowel de verkeersonveiligheid te verminderen als de (wettelijke) positie van verkeersslachtoffers te verbeteren bleek weer eens duidelijk uit de verkiezingsprogramma's voor de verkiezingen van 2025. Als er al iets in te vinden was over verkeersveiligheid (wat niet altijd het geval was, zo onbelangrijk wordt dit dus gevonden!) dan bleef het bij het intrappen van open deuren als 'de verkeersveiligheid moet worden verbeterd'. Maar **hoe** men dat denkt te bereiken bleef weer in nevelen gehuld. En over de slachtoffervrijdige wetgeving geen woord. De 'Gedragscode Behandeling Letselschade' is dan nu eindelijk in een wet verankerd (de moties hierover waren al in november 2020 aangenomen!), maar zolang er geen sancties komen op het niet naleven ervan, zal het weinig verschil maken. Een motie, ingediend door de SP in november 2024, om wél sancties in te voeren is verworpen: de Tweede Kamer vindt het voldoende dat de schadeverzekeraar wettelijk verplicht wordt om zorg te dragen voor adequate procedures en dat de Autoriteit Financiële Markten (AFM) daar toezicht op houdt. Maar de AFM mag zelf bepalen waarop ze haar toezicht inzet. Het zal er in de praktijk wel weer op neerkomen dat er eerst jarenlang klachten moeten worden verzameld alvorens de AFM in actie komt, maar kan zij ook bijten? Wij hebben daar ernstige twijfels over. Daarom verwachten wij dat er vooralsnog geen enkele wijziging komt in het 'slachtoffertje pesten' door de verzekeringsmaatschappijen en dat we zo weer 10 jaar verder zijn zonder enige verbetering in de slechte, om niet te zeggen beroerde, positie van slachtoffers. Terwijl het rapport van de Universiteit Utrecht al acht jaar oud is, zijn er nog steeds geen consequenties aan verbonden. Pappen, nathouden en zoethoudertjes uitdelen. En maar roepen dat 'het slachtoffer centraal moet staan'. Vooralsnog geeft de politiek verzekeringsmaatschappijen alle ruimte om hun slachtoffervrijdige praktijken voort te zetten. Ook hier is de staande praktijk van 'vooruitschuiven' weer van toepassing, zoals op zo'n beetje alle grote maatschappelijke problemen de norm is.

Dat verzekeraars nog steeds amper gebruik maken van het regresrecht zorgt ervoor dat wegmisbruikers hun verzekering als schaamlap kunnen gebruiken. Het instellen van een regresplicht zou zowel een rechtvaardiger verdeling van kosten als een preventieve werking opleveren.

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

	als een slachtoffer door wangedrag van een ander een uitkering moet krijgen, verhaal dat maar op de veroorzaker. We verzekeren ons tegen de gevolgen van fouten, die we allemaal kunnen maken, maar dit zou niet mogen gelden voor volkomen onnodig en afkeurenswaardig wangedrag. Pluk wegmisbruikers maar kaal, dat is veel effectiever dan een taakstraf en geeft veel preventieve werking.	
Noem man en paard en gebruik niet van die vage, rekbare begrippen voor wangedrag in het verkeer.	Als algemeen punt willen wij noemen dat veel omschrijvingen uitermate rekbaar zijn en derhalve onvoldoende concreet om duidelijkheid te scheppen. Want wat is het ‘in ernstige mate’ overtreden van de verkeersregels? Noem man en paard, dan hoeft er ook niet meer eindeloos over gesteggeld te worden. We hebben de ellende daarvan gezien bij het oorspronkelijke artikel over ‘roekeloos rijgedrag’, wat door de onduidelijkheid van de formuleringen in de wet door de hoge raad kon worden gesaboteerd.	
Dat het mogelijk is om je te verzekeren voor wetsovertreding is te zot voor woorden!	Wij vinden het onbestaanbaar dat het mogelijk is om je te verzekeren voor de gevolgen van wetsovertreding. Dat alcohol en verkeer niet samengaan is inmiddels toch echt wel bekend. Maar er zijn verzekeringen, die expliciet noemen dat, als je met (teveel) alcohol op aanrijdingen veroorzaakt, je toch verzekerd bent. Dat is een aanmoediging om bezopen achter het stuur te kruipen, want ‘de verzekering dekt toch de schade’. Maar slachtoffers zijn de dupe van dronken bestuurders en veel kosten worden daardoor afgewenteld op de samenleving. Het zou wettelijk onmogelijk moeten zijn om je te verzekeren tegen de gevolgen van wetsovertredingen. Alsof een huurmoordenaar een verzekering af kan sluiten, waardoor de nabestaanden ‘affectieschade’ vergoed krijgen. Te zot voor woorden.	te worden als ‘rijwielen met hulpmotor’.
Meer middelen voor het handhaven van de verkeersregels leveren in maanden besparingen voor de samenleving op die hoger zijn dan de kosten voor handhaving. Dit geldt overigens voor alle maatregelen om het verkeer minder onveilig te maken.	De huidige regering (in 2025) stelt onvoldoende middelen ter beschikking voor de handhaving van de verkeersregels. Hierdoor neemt de verkeersONveiligheid toe, vallen er meer slachtoffers, wordt meer schade aangericht en lopen de kosten voor de samenleving verder op, ook door de extra milieuvervuiling (zie ook <i>Verkeersveiligheid</i> en <i>Klimaat</i>). We hebben al eerder aangetoond dat maatregelen om de verkeersveiligheid te verhogen zich in <u>maanden</u> terugbetalen met daarnaast een vermindering van het -niet in geld uit te drukken- menselijk leed. Wij zullen wederom in deze Appendix met voorstellen komen om de koe bij de horens te vatten, we begrijpen echt niet waarom dit maar niet gebeurt. Deze continue ramp op de Nederlandse wegen zou toch zo snel mogelijk effectief aangepakt moeten worden! Waarom telt menselijke ellende ineens niet als dit in het wegverkeer wordt veroorzaakt, maar door andere oorzaken wel?	Speedelecs worden gemakkelijk verward met gewone fietsers, waardoor ze een grote kans lopen aangereden te worden.
De ratjetoe aan allerlei verschillende voertuigtypen dient sterk beperkt te worden omdat de ruimte op de weg onvoldoende is om alle typen een eigen weggedeelte te geven. Daarnaast dienen elektrische fietsen gekwalificeerd	Het is hoognodig dat er paal en perk wordt gesteld aan het aantal verschillende voertuigtypen en categorieën, de bonte verzameling die nu op de Nederlandse wegen rondrijdt leidt tot een zeer onrustig wegbeeld en gevaarlijke situaties. Ook moet er veel meer duidelijkheid komen over de eisen aan voertuigen. Wij vinden het onbegrijpelijk dat elektrische fietsen gewoon als ‘fiets’ worden beschouwd (met de daarbij behorende bescherming als ‘zwakke verkeersdeelnemer’) terwijl het in feite ‘rijwielen met hulpmotor’ zijn. Derhalve zouden aan de bestuurder dezelfde eisen moeten worden gesteld als aan ‘snorscooters’: rijbewijs (met inherent een leeftijdsgrens), verzekerings- en helmplicht. Ook zou daarmee de inmiddels volstrekt onlogische bescherming als ‘zwakke verkeersdeelnemer’ komen te vervallen omdat snorscooters	Het realiseren van een minder onveilig verkeer vereist een volstrekt andere aanpak, zoals het nu gaat is je reinste volksvertakkerij zoals de cijfers ondubbelzinnig aantonen.
		(die ook op 25 km/h begrensd dienen te zijn) dat ook niet zijn. Ook zou bij aanrijdingen en ongevallen duidelijk worden dat het een elektrische fiets betreft en geen ‘gewone’ fiets. De Fietzersbond gebruikt de vage omschrijving om een fiets te karakteriseren dat het ‘voornamelijk’ door menskracht moet worden voortbewogen. Weer zo’n onduidelijk en rekbaar begrip, maak het veel concreter! Maar in de wet staat er helemaal niets over, alleen dat het voertuig niet harder dan 25 km/h mag gaan. Met het niveau van de huidige handhaving en de niet-bij-tende sancties resulteert dit in volstrekte anarchie op het fietspad, de problematiek van de ‘fatbike’ is er o.a. het gevolg van. Naast het aanscherpen van de regelgeving zal de handhaving flink verbeterd dienen te worden. Als bij een controle geconstateerd wordt dat een elektrische fiets harder gaat dan 25 km/h dient dit als een illegaal voertuig te worden behandeld door onmiddellijke inbeslagname. Om dit nog effectiever te laten zijn, zou ook verbeurdverklaring aanbevelenswaardig zijn.
		Speedelecs voldoen wel aan de eisen voor motorvoertuigen, maar wij zijn er tegenstander van omdat de snelheid zoveel hoger is dan van andere fietsers, dat andere verkeersdeelnemers deze heel vaak verkeerd inschatten. Deze extra categorie voertuigen draagt daarmee bij aan verdere verwarring op de weg en daarmee aan de verkeersonveiligheid. De oplopende aantallen slachtoffers, vooral onder fietsers, verbaast ons ook niets en om deze cijfers omlaag te krijgen zullen de maatregelen, die wij hierboven hebben beschreven, doorgevoerd dienen te worden. Daarnaast zullen maatregelen genomen dienen te worden om de gevolgen van aanrijdingen en eenzijdige ‘ongevallen’ te beperken. Daarop zullen wij uitgebreider op ingaan in de bijlage ‘Het verkeer veiliger maken’.
		Verkeersveiligheidsexperts weten dat eigenlijk ieder type voertuig zijn eigen weggedeelte zou moeten hebben, maar de realiteit is dat de Nederlandse straten en wegen daarvoor onvoldoende ruimte bieden. Het toelaten van nog meer voertuigcategorieën is daarom vragen om moeilijkheden met een toename van de verkeersonveiligheid als onvermijdelijk gevolg. De veiligheid van voetgangers komt, door de gebrekkige handhaving steeds meer in het gedrang, vooral voor senioren die vaak ook hulpmiddelen gebruiken zoals rollators. Kijk maar naar de slachtofferaantallen en de ernst van het letsel. Het moge duidelijk zijn dat het beleid betreffende de verkeersveiligheid van het kabinet Schoof, niet in staat zal zijn om de reductie tot 500 dodelijke slachtoffers en 10.500 ziekenhuisgewonden in 2030 tot stand te brengen, evenmin zoals in 2008 als doel voor 2020 gesteld was! En dat het doel van nul doden in 2050 een volslagen illusie is. Om beide doelen te bereiken moet er uit een heel ander vaatje worden getapt. Dat is ook de conclusie van een rapport van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), G.J. Wijnhuizen, G. Schermers, F.D. Bijleveld, N.M. Bos, “Veiligheidsprognose voor de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021”, Rapport R-2021-8. Het is afwachten wat een volgend kabinet van plan is, maar gezien de andere problemen in dit land zal de aanpak van de verkeersonveiligheid wel weer op de lange baan worden geschoven, hoewel een vermindering ervan de schatkist miljarden op kan leveren, die beter aan bijv. extra uitgaven voor Defensie kunnen worden.
		Maar ook in deze Appendix zijn weer een aantal voorstellen voor een beter beleid te vinden, die de politiek gratis en voor niets uit ons Zwartboek en Appendices over zou kunnen nemen.

De politiek krijgt ook nu weer gratis en voor niets meerdere voorstellen om het verkeer minder onveilig te maken. Ieder commercieel denkend bedrijf had deze allang ingevoerd want er is veel geld te besparen.

Het standaard uitlezen van de Event Data Recorder maakt de waarheidsvinding rond de toedracht van aanrijdingen een stuk nauwkeuriger en betrouwbaarder, hetwelk voor de slachtoffers een zeer goede zaak zou zijn. Daarnaast kan het aantonen dat de veroorzaker zich aan de verkeersregels gehouden heeft, maar een fout heeft gemaakt. Tegenstanders van het uitlezen van de EDR zijn dus uiteraard lieden die de regels niet hebben gerespecteerd.

Dat dit niet gebeurt betekent dat de kreet 'ieder slachtoffer is er een teveel' uitsluitend voor de bühne bedoeld is en verder niet serieus bedoeld is. Want het wordt niet vertaald in concrete beleidswijzigingen, er zijn zelfs genoeg voorbeelden te vinden van wijzigingen die het tegenovergestelde bewerkstelligen. De gevolgen zijn dan ook **duidelijk** in de trieste cijfers terug te vinden..... en blijft de overheid verzaken in haar grondwettelijke plicht om een veilige leefomgeving te bieden.

Omdat de waarheidsvinding over de toedracht van de aanrijding essentieel is voor zowel de strafrechtelijke als de civielrechtelijke afwikkeling van een aanrijding, vinden wij het volkomen onbegrijpelijk dat de politiek zo terughoudend is met het verplichten van de uitlezing van de 'Event Data Recorder' (EDR). Deze bevat zeer nauwkeurige en objectieve informatie over het voertuig in de aanloop naar de aanrijding en de eerste tijd erna, zoals snelheid, verlichting, richtingaanwijzers, stuurbewegingen, remacties, etc. Deze informatie maakt het daarmee voor de politie een stuk eenvoudiger om de toedracht vast te leggen en er gaat zowel een preventieve als een beschermende werking vanuit. Preventief, omdat liegen over bijv. de snelheid niet zinvol meer is, beschermend omdat daarmee ook aangetoond kan worden dat een bestuurder keurig alle verkeersregels gevolgd heeft. De 'argumenten' tegen het uitlezen van de EDR snijden in het geheel geen hout:

- Het schendt de privacy: hoezo? De aanrijding heeft op de openbare weg plaatsgevonden. We praten over het mogelijk veroorzaken van (ernstig) lichamelijk letsel of zelfs het doden van slachtoffers. Alsof dat geen zware inbreuk op de privacy en de lichamelijke integriteit van het slachtoffer is. Wat een wangedrocht van een redenatie! Ieder weldenkend mens komt met een andere belangenafweging. De redeneringen doen ons sterk denken aan de discussie destijds over het verplichten van DNA-testen. Het afnemen van een beetje wangslim 'zou een onacceptabele inbreuk op de lichamelijke integriteit' zijn. Oftewel het afnemen van een beetje wangslim met een wattenstaafje is erger dan verkrachting?????? Ook hier bleek dat alleen de dader tegen een DNA test was, een onschuldige verdachte wil daarmee juist zijn onschuld aantonen. Dus ook hier: iemand die weigert om de EDR uit te laten lezen heeft iets te verbergen. Dus zonder verplichting kun je de verkeershufters en verkeersmisdadigers niet goed aanpakken, net zoals DNA tegenwoordig als een uitermate effectief middel tegen misdrijven wordt beschouwd. De tegenstand van bepaalde politieke partijen lijkt dan ook meer ingegeven door de angst voor verlies van stemmen dan door empathie met slachtoffers en de onwil om de verkeersonveiligheid te verminderen. Net zoals het invoeren van de 130 km/h op de snelwegen trouwens.....



Wetgeving

Veel verbetering kan worden bereikt door de wetgeving te herzien, maar het blijft al jaren oorverdovend stil...

Onbegrijpelijk dat 'doorrijden na een aanrijding' zo gemakkelijk gebruikt kan worden om 'onder invloed' te verdonkeremanen. Breng de periode terug tot maximaal drie uur met een verplichte bloedproef.

Wij roepen al jaren dat 'doorrijden na een aanrijding' veel strenger moet worden aangepakt omdat het met de huidige regeling wel heel eenvoudig is om 'onder invloed' te verdonkeremanen. Geleidelijk aan beginnen ook anderen dit probleem te onderkennen en vinden zij ook dat hier wat aan dient te gebeuren. Maar nog steeds wordt er bij vier aanrijdingen per dag (!) doorgereden zonder dat men zich bekommert om de andere partij. Met helaas nog legio voorbeelden van het -laten we het diplomatiek zeggen- oneigenlijk gebruik van deze 'escape'. Want dit werkt bovendien erg in het nadeel van slachtoffers: als aangetoond is dat de veroorzaker 'onder invloed' verkeerde, maakt dat de civielrechtelijke positie van een slachtoffer een stuk sterker. Wij stellen weer voor dat de regeling flink wordt aangescherpt: er mag maximaal drie uur verstrijken tussen de aanrijding en het moment van (vrijwillig) melden, maar men dient dan wel een verplichte bloedproef te accepteren. Aan de hand van de verstreken tijd is dan terug te rekenen wat het alcoholpromillage was op het moment van de aanrijding, want het tempo van de afbraak van alcohol in het menselijk lichaam is een biologisch gegeven en is bekend. Andere verdovende middelen blijven langer aantoonbaar in het bloed en zijn dus eenvoudig te bepalen. Alleen lachgas verdwijnt erg snel, maar is sowieso lastig aantoonbaar. Gelukkig is de populariteit van lachgas sterk afgenomen door het verbod en de bijwerkingen. Als er meer dan drie uur zijn verstreken of de bloedproef wordt geweigerd moet de veroorzaker maar aantonen dat hij op het moment van de aanrijding NIET 'onder invloed' was. Als hij dat niet kan aantonen, geldt dat hij op het moment van de aanrijding WEL 'onder invloed' was.

Een recidiveregeling voor notoire overtreders is bittere noodzaak. Een 'boete vermenigvuldigingsfactor' is het meest effectief.

Voor veel bestuurders is het krijgen van een bekeuring een corrigerende tik, die aangeeft dat de verkeersregels beter dienen te worden nageleefd. Maar helaas zijn er te veel bestuurders waarvoor een dergelijke sanctie niet genoeg 'bijt' om hun gedrag aan te passen. Daarom is het noodzakelijk en urgent om een recidiveregeling in te voeren. Dat is eenvoudiger dan de hoogte van de bekeuring te koppelen aan het inkomen (het belastbaar inkomen wordt pas in het volgende jaar vastgesteld en de belastingdienst heeft het al moeilijk genoeg om ook deze klus erbij te kunnen nemen). Cora van Nieuwenhuizen heeft (destijds in haar hoedanigheid als minister) op het Nederlands VerkeersVeiligheids Congres (NVVC) 2020 zelf verklaard dat een auto een moordwapen is. Daar zijn wij het helemaal mee eens, maar pas dan ook de wetgeving van moordwapens daarop toe! **De verkeersregels zijn er voor ons aller leven, veiligheid en welzijn!** Het bewust aan de laars lappen ervan verhoogt de kans op aanrijdingen aanzienlijk en de **ernst** van de gevolgen nog veel sterker. Want het is toch onbegrijpelijk dat we het, als samenleving, toestaan dat er lieden (zo'n 31 000) zijn die 10 of meer bekeuringen per jaar (!) krijgen voor zware verkeersovertredingen, zeker gezien de zeer lage pakkans. Er zijn er zelfs bij die er 50 of meer (hoe bestaat het!) in een jaar aan de broek krijgen, maar toch gewoon door mogen blijven rijden zolang ze de ze boetes maar blijven betalen. Want de minister vindt 'intrekken van rijbewijzen te heftig'. Onder welke steen leeft deze persoon? In andere landen kan het wel, dus ook hier is het domweg geen kwestie van niet kunnen, maar van NIET WILLEN! Voer een 'boetevermenigvuldigingsfactor' in, waarmee het boetebedrag van een volgende bekeuring wordt vermenigvuldigd. En de boetevermenigvuldigingsfactor (BVF) wordt dan ook weer verhoogd. Voorbeeld: de BVF is initieel 1. Bij een flinke overtreding wordt deze 2. Wordt binnen de proeftijd (bijv. 2 jaar) weer een flinke overtreding vastgesteld wordt deze $2 \times 2 = 4$. Dan

gaat ook een nieuwe proefperiode in en wordt dan weer een flinke overtreding vastgesteld wordt deze $4 \times 2 = 8$. Dan begint het allemaal wat kostbaar te worden en dan gaat men er waarschijnlijk voor zorgen dat er geen bekeuringen meer binnenkomen. Overigens wordt na de proefperiode de BVF één stap teruggebracht, dus 8 gaat naar 4, pas na het verstrijken van weer een proefperiode gaat deze naar 2, etc. Dus naarmate er een hoger BVF is duurt het langer voordat deze weer op 1 staat (lager kan uiteraard niet).

De 'wet Mulder' heeft geen belemmering te zijn, spiek bij de wapenwet!

Tegen een recidiveregeling wordt vaak aangevoerd dat de 'Wet Mulder' (bekeuren op kenteken) dit onmogelijk maakt. Wij delen deze mening niet: als een auto een moordwapen is, dan kan vergelijkbare wetgeving als voor vuurwapens worden toegepast. Als iemand een wapenvergunning heeft en door zijn wapen sterft iemand, komt deze persoon niet weg met de verklaring 'ik had het geweer aan mijn buurman uitgeleend'. Terecht. Dus voor ieder kenteken wordt een primair verantwoordelijk persoon aangewezen. De BVF komt op zijn naam / rijbewijs te staan en als hij het niet eens is met de verhoging van de BVF moet hij maar aangeven wie tijdens de overtreding dan wel de bestuurder was met naam, toenaam, adres, rijbewijsnummer en handtekening van de betreffende persoon. Voor verhuurbedrijven is dat geen probleem, deze informatie is daar beschikbaar. Oftewel, je moet maar weten aan wie je de auto uitleent..... Het is tenslotte een moordwapen.

Zolang er geen rijbewijsstolp is, is het invorderen van het rijbewijs weinig effectief. Het is inmiddels 2026!

Een ander argument dat wordt gebruikt is dat het de verwerking bemoeilijkt. Lijkt ons geen wezenlijk probleem, de BVF kan softwarematig worden verwerkt. Het kan nu ook met het puntenrijbewijs, dus dit hoeft geen belemmering te zijn. Maar de voordelen voor de verkeersveiligheid -en de daarmee samenhangende kosten van 33 MILJARD Euro PER JAAR- zijn evident. En de vermindering van het menselijk leed is niet in woorden of geld uit te drukken.

Het ontzeggen van de rijbevoegdheid is voornamelijk een papieren tijger: het gros van de lieden die hun rijbewijs hebben moeten inleveren blijft vrolijk doorrijden. Degene die denkt dat dit soort lieden, die overduidelijk blij hebben gegeven zich NIETS van de verkeersregels aan te trekken, zich nu wel aan de rijontzegging zullen houden, is wel erg naïef. Dus dienen de sancties op rijden zonder geldig rijbewijs veel zwaarder te worden, zoals bijv. een onherroepelijke gevangenisstraf. Dat mensen in anderhalf jaar tijd negentien (!!!) keer betrapt kunnen worden op rijden zonder geldig rijbewijs en dan met een bekeuring worden heengezonden is natuurlijk bespottelijk: dit soort lieden zijn een levensgroot gevaar op de weg en brengen dus leven en welzijn van andere weggebruikers in ernstig gevaar. Maar een echt effectieve oplossing is natuurlijk een rijbewijsstolp. Waarom dit maar niet wordt ingevoerd is ons een volslagen raadsel, want we hebben het wel over MENSENLEVEN! Zie ook het hoofdstuk *'Technologie'*.

De regels voor het invorderen van het rijbewijs moeten veel strenger en concreter. Dat je meer dan 80 km/h gereden moet hebben in een 30 km zone voordat dit kan is te zot voor woorden!

Wij vinden dat de regels t.a.v. het invorderen van het rijbewijs (flink) aangescherpt dienen te worden. Nu gebeurt dit pas als iemand het al (on-)aardig bont gemaakt heeft. Zo kan het rijbewijs pas worden ingevorderd als de lokaal geldende maximumsnelheid (na correctie!) met minimaal 50 km/h is overschreden. Dus ook als de lokale maximumsnelheid 30 km/h is. Wij vinden dit niet alleen een onbegrijpelijke, maar zeker een onacceptabele regel. Want 80 km/h na correctie is dan bijna 3 maal de lokale maximumsnelheid. Dat een aanrijding in een 30 km/h zone met een dergelijke snelheid vrijwel zeker een dodelijke afloop heeft laat zich raden. Wij pleiten er daarom voor om het rijbewijs in te vorderen als de lokale maximumsnelheid met 50% of meer wordt overschreden en voor woon-erven met meer dan 10 km/h. Dit is tevens een goed voorbeeld hoe duidelijkheid wordt verschaft

door concrete waarden te stellen i.p.v. vage omschrijvingen. Daarnaast zou het rijbewijs ingevorderd dienen te worden als er sprake is van frequent overtreden van de verkeersregels, zoals kan worden bepaald aan de hand van de BVF. Een auto is een moordwapen, pas dan ook de wapenwet toe!

Het begrip 'kwetsbare verkeersdeelnemer' moet hoognodig worden aangepast aan de huidige situatie. De realiteit heeft de regelgeving van vijftig jaar geleden achterhaald en volkomen onlogisch gemaakt.

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

Om betrouwbare statistieken te krijgen, dient een bloedproef voor overleden bestuurders ingevoerd te worden. Door dit niet te doen lijkt het alsof het aantal aanrijdingen 'onder invloed' veel lager is dan het in werkelijkheid.

Er is al jaren discussie over de 'bloedproef' voor veroorzakers die bij de aanrijding zelf om het leven zijn gekomen. Nu gebeurt dit niet, 'uit piëteit met de nabestaanden'. Tot op zekere hoogte kunnen wij begrip opbrengen voor dit standpunt, maar er zijn ook nog andere kanten aan de medaille: voor de aansprakelijkheid is het wel degelijk van belang of een veroorzaker 'onder invloed' was of niet. Dus voor overlevende slachtoffers kan dit zeer belangrijk zijn voor de afwikkeling en de verwerking. Daarnaast blijft er zo onduidelijkheid over de dieperliggende oorzaken van de aanrijding: wij zijn ervan overtuigd dat bij veel meer aanrijdingen, waarbij doden en/of gewonden te betreuren zijn, alcohol en/of drugs in het spel waren. Maar daar wordt nu niet op gecontroleerd, waardoor een dergelijke aanrijding niet als zodanig in de boeken wordt opgenomen. Zo geven de statistieken een vertekend beeld. Want nu gaat een dergelijke aanrijding de boeken in zonder mogelijke aantekening dat alcohol / drugs in het spel waren, maar is dat wel zo? Ook bij veel 'eenzijdige' aanrijdingen blijft de onduidelijkheid knagen en blijft het probleem van 'onder invloed' kleiner dan het in werkelijkheid is. Daarom zijn wij van mening dat, waar dit bestuurders betreft, een 'bloedproef' ook gedaan dient te worden als deze is overleden. De uitslag hoeft niet aan de nabestaanden te worden verstrekt (als ze dat willen, mag dat wel). Maar voor zowel de andere betrokkenen als voor een betere statistiek is dit van groot belang.

Gezien de zeer ernstige consequenties van de verkeersonveiligheid dient het nieuwe kabinet onverwijld in actie te komen. Zou ook erg goed zijn voor de staatskas!

Het kabinet dat in 2023 is aangetreden en inmiddels dubbel-demissionair is, had verkeersveiligheid nou niet bepaald hoog in het vaandel staan. Zoals wij al verwachtten is dit kabinet weinig daadkrachtig geweest met het aanpakken van de -veel te lang- vooruitgeschoven problemen waar dit land mee worstelt. Verkeersveiligheid is daardoor helemaal onderaan de prioriteitenlijst komen te staan en deze is logischerwijze verder verslechterd, mede door het invoeren van 130 km/h op sommige trajecten waardoor het aantal slachtoffers en de gerelateerde schade verder toenemen in plaats van afnemen, zoals ons aan de lopende band is en wordt beloofd. Het enige dat wij kunnen doen is blijven hameren dat veel van de zaken, die wij ook weer in deze Appendix aan de orde stellen, geen uitstel kunnen velen, want het gaat om mensenlevens! Maar wij vrezen dat ook dit jaar onze noodkreet aan dovemansoren is gericht.



Strafrecht

Sancties 'bijten' nog steeds veel te weinig, waardoor er nauwelijks preventieve werking is.

Een recidive-regeling is inmiddels bittere noodzaak! De huidige sancties zijn onvoldoende effectief om het gedrag in overstemming te brengen met de wegenverkeerswet. Het overtreden ervan verhoogt volkomen onnodig het risico voor andere weggebruikers. De opgelegde straffen dienen derhalve veel meer in overeenstemming te worden gebracht met de ernst van de overtredingen en de mogelijke gevolgen ervan. Daarnaast is het respecteren van de wegenverkeerswet beter voor het milieu en de leefomgeving.

Er is enige beweging te constateren in het toepassen van het strafrecht bij zware overtredingen en bij aanrijdingen waarbij er eerder sprake is van een misdrijf dan van een 'ongeluk'. Ook vanuit de samenleving komt er gemor over de aanpak van verkeersshuften. Maar vooralsnog is dit onvoldoende om veel preventieve werking op te leveren. Want het strafrecht heeft twee primaire doelen: vergelding voor de ernstige gevolgen van het wangedrag en preventie, zodat anderen geen vergelijkbaar gedrag gaan vertonen. Wat nog steeds ontbreekt is een recidive-regeling voor notoire overtredders. Wij begrijpen dat niet, dus ook dit jaar maar weer een oproep om dit zo snel mogelijk in te voeren. Zie ook het hoofdstuk 'Politiek'. Want dat de wegenverkeerswet er voor ons aller leven, veiligheid en welzijn is, is bij notoire overtredders overduidelijk niet ingedaald met alle (nadelige en vaak ernstige) gevolgen van dien. Hiervoor is het nodig dat de sancties op overtredingen voldoende 'bijten'. Dat werkt voor de meeste regels en wetten redelijk tot goed. **Behalve voor de wegenverkeerswet.** Met ellendige en kostbare gevolgen voor slachtoffers en samenleving (de verkeersonveiligheid kost de samenleving 33 MILJARD Euro PER JAAR, aanzienlijk meer dan de schade door de georganiseerde misdaad!). Maar de pakkans voor overtreding van de wegenverkeerswet is veel te laag en uit de praktijk blijkt dat opgelegde sancties veruit onvoldoende 'bijten' om gedragsverandering bij de overtredders te bewerkstelligen: de recidive is veel te hoog, reden waarom een recidiveregeling heel erg hard nodig is. Want de veiligheidsleer vertelt ons dat om ongevallen met ernstige gevolgen te verminderen, het cruciaal is om de 'lichte' overtredingen te verminderen. Dit wordt nader toegelicht in het aparte aanhangsel 'Het verkeer veiliger maken'. Want we kunnen veel leren van andere gebieden waar veiligheid van belang is, zoals de luchtvaart en de industrie. Methodes, die daar gebruikt worden zouden ook toegepast moeten worden in het wegverkeer en daarmee een wezenlijke bijdrage kunnen leveren aan het verminderen van de onveiligheid op de weg. Dat dient waarschijnlijk samen te gaan met een herziening van de wetgeving en het strafrecht. Want dat iemand een voorwaardelijke ontzegging van de rijbevoegdheid krijgt nadat hij met 126 km/h door de bebouwde kom geknald heeft, is voor een normaal denkend mens volkomen onbegrijpelijk. Als er ernstige gevolgen, zoals zwaar lichamelijk letsel of zelfs overlijden blijken te zijn, worden de opgelegde 'straffen' te vaak door veel slachtoffers en nabestaanden als schoffering ervaren i.p.v. een genoegdoening voor het aangedane onrecht. Zij ervaren een aanrijding, veroorzaakt door het zwaar overtreden van de verkeersregels niet als een 'ongeval', maar als een misdrijf, een levensdelict, en dat is het in feite ook. Daarom geven wij hen daarin gelijk: **de verkeersregels zijn er voor ons aller leven, welzijn en veiligheid** en als deze wel waren gerespecteerd had de aanrijding waarschijnlijk nooit plaatsgevonden en als het toch was gebeurd, waren de gevolgen aanzienlijk minder ernstig geweest. Zeker als er sprake is van wat als 'roekeloos rijgedrag' of 'hufferig gedrag op de weg' wordt gezien. Dan was het overlijden van een slachtoffer onnodig en worden de milde 'straffen' onbegrijpelijk gevonden. Want de consequenties voor de slachtoffers zijn gewoonlijk veel ernstiger dan die voor de veroorzaker. Wij zijn het dan ook volledig oneens met de 'visie' van de hoge raad, dat een veroorzaker niet de intentie had om iemand anders van het leven te beroven of zwaar te verwonden. Afgezien nog van het feit dat iemands intenties niet objectief bepaald kunnen

worden, stellen wij dat het bewust negeren van de verkeersregels het risico voor andere weggebruikers, volkomen onnodig, sterk verhoogt en dat dit dus volstrekt onacceptabel gedrag is. Daarom vinden wij dat de veroorzaker geheel verantwoordelijk is voor alle gevolgen van dit gedrag en dus ook dat het strafrecht op dit punt scherper dient te worden toegepast. Een half jaar gevangenisstraf voor het doodrijden van een jonge vrouw als je ter plekke minstens 100 km/h reed waar je 50 mag, is, in onze ogen, een vrijbrief voor moorden: het staat in geen enkele verhouding tot het aangerichte leed. Tevens maakt dit voorbeeld duidelijk dat hier hoegenaamd ook geen preventieve werking van uitgaat. Terzijde willen wij opmerken dat een ieder die de verkeersregels niet wenst te respecteren, minachting heeft voor het leven en welzijn van zijn medeweggebruikers, het milieu en onze leefomgeving. Voor het laatste: zie *‘Verkeersveiligheid en Klimaat’*. Ook daarmee zou het strafrecht rekening moeten houden. Gelukkig zien we wel een toename van de zwaarte van de opgelegde straffen als er sprake is van verkeersmisdrijven, maar dit is nog steeds te veel afhankelijk van de betreffende rechtbank en het is nog maar de vraag of de hoge raad zwaardere straffen intact laat. De ervaringen uit het verleden stellen ons niet echt gerust. Zoals het saboteren van het artikel uit 2002 over ‘roekeloos rijgedrag’, waardoor een aangescherpte versie in 2020 moest worden ingevoerd. Dat een aangescherpte versie nodig bleek, toonde aan dat de ‘interpretatie’ van het artikel uit 2002 haaks stond op de bedoelingen van de wetgever, zoals duidelijk werd verwoord in de ‘Memorie van Toelichting’. Dat de ‘interpretatie’ deze woorden verdraaide tot ‘slechts in zeer uitzonderlijke gevallen’ is naar onze mening het herschrijven van de wet, een bevoegdheid die de hoge raad niet heeft en dus haar boekje te buiten is gegaan. Met het gevolg dat gedurende die jaren verkeershufters een straf kregen opgelegd die niet in verhouding stond met het begane misdrijf.

Bekeuringen zijn een sanctie voor wetsovertreding. Respecteer de wet en je wordt niet bekeurd!

De ‘opbrengsten’ van bekeuringen zijn een schamele 3% van de kosten van de verkeersonveiligheid. Om dit te gebruiken om een begroting rond te krijgen is nogal dom. Het verminderen van de verkeersonveiligheid levert de staatskas en de samenleving heel veel meer geld op.

Er is dit jaar een uitgebreide discussie geweest over de hoogte van de bekeuringen voor verkeersovertredingen. Deze worden door een aantal mensen als ‘te hoog’ weggezet en daardoor zouden bekeurden in financiële problemen komen, vooral door de verhogingen wegens te late betaling. Zelfs de vergelijking met de toeslagenaffaire werd gemaakt. Wij vinden dat hier toch enige nuancering noodzakelijk is.

Allereerst is een bekeuring een sanctie voor het overtreden van de wet. Gezien de hoge kosten van de verkeersonveiligheid vinden dit wij een sanctie volkomen op zijn plaats. Want men loopt geen bekeuring op als men de verkeersregels respecteert. Dus het zijn -in principe- geheel vermijdbare kosten. Dus is de vergelijking met de toeslagenaffaire volkomen onterecht. En gezien de gevolgen van een aanrijding voor een slachtoffer als de verkeersregels niet gerespecteerd zijn, is het bedrag van de bekeuring er maar een kleine fractie van. Zelfs de totale ‘opbrengst’ van de bekeuringen komt niet veel verder dan zo’n 3% van de kosten van de verkeersonveiligheid. Dus dat de hoogte van de bekeuringen niet in verhouding staan tot de overtreding klopt, maar precies de andere kant uit dan veel mensen denken. Als deze de kosten van de verkeersonveiligheid zouden moeten dekken, moeten deze minstens 30 maal HOGER worden! Wel vinden wij de motivatie door het ministerie van Justitie en Veiligheid voor het aanpassen van de hoogte van de bekeuringen volstrekt onjuist: de opbrengsten van de bekeuringen zouden niet moeten dienen om een begroting rond te krijgen. Allereerst dienen de opbrengsten aan de algemene middelen toegevoegd moeten worden. Daarnaast geeft het

Bij een recidive-regeling zouden de incidentele bekeuringen voor een vergissing omlaag kunnen omdat deze voor notoire overtreders fors gaan oplopen.

Het alcoholslot is cruciaal, niet alleen om het aantal aanrijdingen ‘onder invloed’, maar ook de gevolgen ervan flink te verminderen. Het ‘op cursus sturen’ heeft waarschijnlijk maar tijdelijk effect en er zijn nog teveel bestuurders die deze dans ontspringen.

tegenstanders het ‘argument’ in handen dat ‘bekeuringen er alleen maar zijn om de schatkist te spekken en niet voor de verkeersveiligheid’. Maar juist het laatste zou moeten worden benadrukt! Want als het opleggen van bekeuringen effectief zou zijn, drogen de inkomsten voor het ministerie van Justitie & Veiligheid op en zal een andere financiering moeten worden gevonden.

Als argument tegen bekeuringen wordt aangevoerd dat ‘iedereen wel eens een foutje maakt’ en daardoor bekeuring oploopt. Dat is mogelijk, niemand is onfeilbaar, maar gezien de huidige pakkans is het zeldzaam dat je hier ook nog voor bekeurd wordt. Maar dit probleem is te verminderen als er een recidiveregeling ingevoerd zou worden. Dit hebben we al meermalen aan de orde gesteld, ook in deze Appendix, en een mogelijkheid zou zijn om de ‘incidentele’ bekeuring te verlagen. Wij denken daarbij aan een bestuurder die, zeg, eens in de drie jaar of minder vaak een bekeuring oploopt. De toename van de hoogte van de bekeuringen voor notoire overtreder compenseert dan de lagere bijdrage van de ‘incidentele’ bekeuringen. Naar onze mening is een dergelijk systeem rechtvaardiger dan het huidige.

Los hiervan zou het eenvoudiger moeten worden om een betalingsregeling te treffen voor de ‘incidentele’ bekeuringen, zodat exorbitante verhogingen voor ‘niet-tijdig’ betalen kunnen worden vermeden.

Het is inmiddels al meer dan twaalf jaar geleden dat het alcoholslot werd ‘afgeschoten’ omdat het ‘dubbel’ straffen’ zou zijn. Maar er zou ‘snel’ een effectieve vervanger voor komen. Nu begrijpen wij dat ‘snel’ een relatief begrip is, maar wat er in de tussentijd naar voren is gekomen kan op z’n best als een proppenschietter worden gekwalificeerd. Met als gevolg dat alcohol & drugs nog steeds tot de ‘grote vier’ behoort bij de dieperliggende oorzaken van aanrijdingen. Wij hebben al meerdere malen voorgesteld om de kosten van alcoholsloten te betalen uit de boetes voor ‘rijden onder invloed’, die daarvoor verhoogd mogen worden om de kosten te dekken. Dan vervalt het ‘argument’ van ‘dubbel straffen’, de alcoholsloten worden dan door de alcomobilisten gezamenlijk betaald. Dat alcoholsloten effectief zijn en afschrikwekkend werken is inmiddels al wel gebleken uit de ervaringen uit het buitenland, op deze wijze zouden deze ook in Nederland kunnen worden geïmplementeerd. Dus waar wachten we op? Want er komen steeds meer alcomobilisten op de Nederlandse wegen. In 2025 zijn 31 000 bestuurders, die betrapt werden voor ‘rijden onder invloed’ op cursus gestuurd naar het CBR. Maar gezien de pakkans in Nederland is dit nog niet eens de ‘top van de ijsberg’ en je moet pas naar zo’n cursus bij een flinke overtreding. Het aantal bestuurders ‘onder invloed’ moet dus zo snel mogelijk en sterk worden verminderd om het aantal aanrijdingen en daarmee ook het aantal slachtoffers naar beneden te krijgen. Zie ook het aparte aanhangsel *‘Het verkeer veiliger maken’*, want alcomobilisme is een ‘prachtig’ voorbeeld van de effectiviteit van het verkleinen van het grondvlak van de Piramide.



Civielrecht

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

Slachtoffers worden nog steeds veel te gemakkelijk 'dubbel slachtoffer' door de zeer zwakke wettelijke positie en het ongelimiteerd rekken door verzekeringsmaatschappijen.

De wetgever gaat er volkomen ten onrechte vanuit dat het slachtoffer geen enkel lichamelijk en psychisch letsel heeft opgelopen bij de aanrijding en 'dus' alle aandacht en energie kan geven aan de afwikkeling, daarbij geen enkele financiële belemmering heeft en alle tijd van de wereld. Op basis daarvan wordt 'gelijkheid van partijen' aangenomen.

Door de ellenlange procedures en de zeer beperkte mogelijkheden om de schuldvraag te onderbouwen ('geen getuigen, geen bewijs') wordt de helft (sic!) van de kosten van de verkeersonveiligheid op slachtoffers afgewenteld. Onbegrijpelijk en stuitend.

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

Gelijk hebben in Nederland betekent niet automatisch ook gelijk krijgen. En dat is zeker bij aanrijdingen een groot probleem voor slachtoffers, want de wetgever ziet het slachtoffer nog steeds als de 'sterke partij' en benadert verschillen van mening op dezelfde wijze als de ruzie over de boom in de achtertuin. Alsof het slachtoffer geen enkel letsel heeft opgelopen bij de aanrijding (en zeker geen hersenletsel!) en alle aandacht kan geven aan de afwikkeling van de aanrijding en geen prioriteit hoeft te geven aan het lichamelijke en psychische herstel. Verder is er volgens de wetgever sprake van 'gelijkheid van partijen', waarbij het slachtoffer moet vechten tegen verzekeringsmaatschappijen met hele diepe zakken en alle tijd van de wereld, maar vooralsnog zelf alle financiële risico's moet dragen. Daardoor krijgt, op basis van de huidige wetgeving, het slachtoffer alle bewijslast toebedeeld en zal er een grote ongelijkheid blijven bestaan tussen de twee partijen, ten nadele van het slachtoffer.

We hebben dit ieder jaar weer aan de orde gesteld en tevens de nodige voorstellen ter verbetering in het 'Zwartboek' en de jaarlijkse Appendices naar voren gebracht, maar tot enig resultaat heeft dit helaas nog steeds niet geleid. Evenmin is er enige verbetering te bespeuren in het versnellen van de procedures in een Civiele Rechtszaak, het is nog steeds een jarenlange martelgang voor slachtoffers. Kortom, slachtoffers worden nog steeds in veel (on)gevallen vaak 'dubbel slachtoffer' van wat hen is aangedaan! De klachten hierover blijven dan ook maar aanhouden. Het civielrecht moet daarom hoognodig op de schop. Want de huidige praktijk is een fatsoenlijk land als Nederland onwaardig!

De wetgeving in dezen kan als ronduit slachtoffervijandig worden gekenschetst en dit wordt verder geïllustreerd door het volkomen ontbreken van wettelijke termijnen waarin bepaalde fasen dienen te zijn afgewikkeld, waardoor procedures 'ad infinitum' kunnen worden gerekend om het slachtoffer murw te beuken. De rechterlijke macht draagt hier ook aan bij omdat het jaren kan duren alvorens er een uitspraak in eerste lezing alleen al over de aansprakelijkheid is, te lang voor veel slachtoffers om vol te houden, zeker als het slachtoffer inkomensderving heeft ten gevolge van de aanrijding. De positie van slachtoffer wordt verder verzwakt doordat in de praktijk alleen getuigen als 'bewijs' worden geaccepteerd, technisch bewijs wordt niet begrepen en daarom vrijwel nooit als zodanig geaccepteerd. En dat terwijl

technisch bewijs veel betrouwbaarder is dan getuigenverklaringen. Dus als je wordt aange-
reden op een stille weg en niemand de aanrijding zelf heeft gezien ('klapgetuigen' tellen niet!)
sta je als slachtoffer al gauw met lege handen en ben je formeel niet eens verkeersslacht-
offer! Maar wel keurig volgens de regels van het Nederlandse 'recht'. Het is noodzakelijk
dat er een goed Proces Verbaal (PV) wordt opgesteld, maar zolang de bewijslast bij het
slachtoffer blijft liggen en de 'Event Data Recorder' vrijwel nooit wordt uitgelezen, kun je
als slachtoffer gemakkelijk worden geruïneerd. Zeker als de veroorzaker ook nog eens is
doorgereden, iets dat de laatste jaren steeds vaker voorkomt (nu zo'n vier maal per dag!).
Doorrijden na een aanrijding is tenslotte de perfecte manier om 'onder invloed' (alcohol en/
of drugs) op het moment van de aanrijding te verdonkeremanen. Wij begrijpen de uitermate
coulante houding t.o.v. de veroorzaker dan ook in het geheel niet, want ook dit werkt weer
sterk in het nadeel van het slachtoffer. Zie ook het hoofdstuk '*Strafrecht*' hiervoor.

Wij zijn van mening dat de wetgeving en de procedures veel meer gericht zouden moeten
zijn op het belang van het slachtoffer en niet, zoals gebruikelijk, de veroorzaker de hand
boven het hoofd te houden. De huidige situatie kan worden verbeterd door de volgende
wijzigingen:

- De verklaringen, die de betrokkenen direct na de aanrijding afleggen, dienen te worden
'bevroren'. Te vaak worden de verklaringen over de toedracht in een later stadium
(veelal na ruggenspraak met de verzekering) aangepast om alsnog onder de aanspra-
kelijkheid uit te komen.
- De 'Event Data Recorder' (EDR) dient altijd te worden uitgelezen omdat deze objectieve
informatie bevat rond de aanrijding en daarmee liegen over de toedracht onaantrekke-
lijk maakt.
- Aantijgingen jegens de gedragingen van het slachtoffer bij de aanrijding (bijv. dat deze
veel te hard gereden zou hebben) dienen onderbouwd te worden en anders slechts als
een 'niet objectieve mening' terzijde te worden geschoven.
- Het verzinnen van andere 'oorzaken' voor (blijvende) klachten van het slachtoffer
dienen onderbouwd te worden, anders als 'niet ter zake dienende' terzijde te worden
geschoven.
- Er moeten wettelijke termijnen komen waarin bepaalde fasen van de afwikkeling dienen
te zijn afgewikkeld, inclusief sancties als hieraan niet wordt voldaan. De 'Gedragscode
Behandeling Letselschade' is nu weliswaar in een wet verankerd, maar de termijnen die
daarin worden genoemd kunnen op geen enkele wijze kunnen worden afgedwongen en
op overschrijding ervan zijn geen sancties gezet. Dus heeft de wetgever het slachtoffer
geen enkel machtsmiddel gegeven jegens de verzekeraar van de veroorzaker. En het
slachtoffer heeft de verzekeraar van de veroorzaker niet zelf uitgekozen. Gelijkheid van
partijen??????

Het slachtoffer moet maar eens vaker het voordeel van de twijfel krijgen en niet altijd en
alleen het nadeel van de twijfel en er de wettelijke termijnen voor het doorlopen van de
verschillende stadia dienen met sancties te worden afgedwongen.

In de huidige situatie is de toegang tot het recht voor veel slachtoffers praktisch onmogelijk.

De toegang tot het
recht is voor veel
slachtoffers illusoir om
dat procedures veel te
lang duren en er in het
geheel GEEN sprake
is van 'gelijkheid van
partijen'.

Het gevolg is dan ook dat de helft (!) van de kosten van de verkeersonveiligheid door de
slachtoffers gedragen moet worden. Wij vinden dit een volstrekt onacceptabele situatie
waar zo snel mogelijk verbetering in moet komen. De wetgever moet weg van het idee dat
het beter is als 100 slachtoffers ten onrechte met lege handen worden weggestuurd dan dat
er eentje ten onrechte geld van de verzekering ontvangt. De rechterlijke macht moet veel
meer oog krijgen voor de situatie van slachtoffers en ervoor zorgen dat het recht toegan-
kelijk wordt voor iedereen en dat de afwikkeling binnen een redelijke termijn gedaan wordt
(het slachtoffer wil verder met zijn leven en niet eindeloos de ellende van afwikkelingen
blijven ervaren). Procedures die soms tientallen jaren duren zijn te idioot voor woorden, een
slachtoffer heeft niet het eeuwige leven! Zorgvuldigheid klinkt prachtig, maar dient ook t.a.v.
het slachtoffer in acht te worden genomen!

De hele procedure
voor de afwikkeling
dient hoognodig op
de schop te worden
genomen, waarbij het
slachtoffer centraal
staat en niet alle nadeel
van de twijfel krijgt.
Veel te vaak wordt er
door veroorzakers en
verzekeringen in de
loop van de afwikkeling
allertei 'nieuwe'
verklaringen geopperd
om twijfel te zaaien,
het slachtoffer moet bij
zijn eerste verklaring
blijven. Dat dit kan en
mag is op z'n minst
onfatsoenlijk.



Diep respect voor
alle Hulpdiensten en
afkeuring van agressie
jegens hen.

Beschikbare capaciteit
en middelen voor de
Politie zijn volstrekt
onvoldoende. Hierdoor
is er onvoldoende
handhaving en
aandacht voor de
afwikkeling van
aanrijdingen.

De Politie heeft al
teveel taken 'op het
bord' en door de
vergrijzing daalt de
personeelssterkte.
De kosten van de
verkeersonveiligheid
zijn dusdanig hoog
geworden dat meer
handhaving zich snel
terugverdient en de
hoeveelheid menselijke
ellende afneemt.

Politie en andere Hulpdiensten

De menskracht is te beperkt, dus alle hulp is welkom

Laten we beginnen met onze dank uit te spreken voor de Politie en alle andere Hulpdiensten, die als eersten worden geconfronteerd met de menselijke ellende van aanrijdingen. Dat gaat je niet in de kouwe kleren zitten en wij hebben daarom veel respect voor de mensen van alle hulpdiensten. Daarom is dan ook volkomen onbegrijpelijk, onverteerbaar en verwerpelijk dat er mensen zijn die agressief optreden tegen de hulpverleners. Hoe haal je het in je hoofd om degenen die anderen helpen zo te bejegenen, waaronder nota bene ook degenen die hen belagen! Wat ons betreft mogen hier flinke sancties op staan, wellicht dat het dan tot hen doordringt dat dergelijk gedrag volstrekt onacceptabel is.

Maar de hulpdiensten moeten natuurlijk wel de middelen krijgen om hun werk uit te voeren. Wij zien dat de Politie zoveel mogelijk werk wil maken van o.a. haar handhavingstaak, maar hier blijkt wederom de politieke onwil om de verkeersveiligheid te verhogen: de (veel te) geringe capaciteit en financiële middelen die de Politie hiervoor beschikbaar krijgt is ons al jaren een doorn in het oog. Terwijl de verkeersonveiligheid alleen fors verminderd kan worden als het aantal 'gevaarzettende gedragingen' significant wordt verminderd. Dit is een bekend resultaat van de veiligheidsleer, zoals deze al tientallen jaren in de industrie wordt gehanteerd. Dit wordt verder uitgewerkt en toegelicht in de bijlage *'Het verkeer veiliger maken'*.

Iedereen die de berichtgeving volgt, weet dat de Politie al veel taken 'op haar bordje' heeft en de laatste jaren is de werklast alleen maar toegenomen. Reden waarom uitbreiding hard nodig is, temeer daar door de 'vergrijzing' een groot aantal dienders de komende jaren met pensioen gaat. Gezien de enorme kostenpost die de verkeersonveiligheid met zich meebrengt (de SWOV schat dit op 33 MILJARD Euro PER JAAR!) is het 'argument' dat hier geen geld voor beschikbaar zou zijn je reinste flauwekul: de terugverdiëntijd voor de samenleving moet eerder in maanden dan in jaren worden uitgedrukt. Met daarnaast als 'bonus' een significante daling van de menselijke ellende, die ermee gepaard gaat. En een vermindering van de druk op de zorg. Omdat de aantallen 'gevaarlijke situaties' door betere handhaving terug zullen lopen, dalen de aantallen aanrijdingen, de aantallen slachtoffers en de kosten. Acties aan de 'voorzijde', die preventief werken, zijn derhalve zeer effectief. Wij hebben al in eerdere Appendices de 'businesscase' van een veiliger verkeer uitgebreid onderbouwd en wij blijven het volstrekt onbegrijpelijk vinden dat deze onnodige kostenpost niet met gezwinde spoed wordt aangepakt, zeker in een tijd met oplopende tekorten en flink hogere uitgaven voor o.a. Defensie. Wij ergeren ons aan de houding van velen, dat de bekeuringen alleen maar zouden dienen om de staatskas te helpen vullen en dat gaat zo ver dat sommigen klagen dat men in financiële problemen is gekomen omdat men de bekeuringen niet (meer) kan betalen. De 'opbrengsten' van de bekeuringen bedragen ca. 1 miljard Euro per jaar en dit staat in schril contrast met de kosten van de verkeersonveiligheid, die ca. 33 miljard per jaar bedragen. Daarnaast is er een heel eenvoudige en effectieve manier om geen bekeuring te krijgen: houd je aan de wegverkeerswet! Klaarblijkelijk beschouwen een aantal mensen het krijgen van een bekeuring als iets 'normaals', wij zijn van mening dat het krijgen van een bekeuring het schaamrood op de kaken zou moeten brengen, want dan heb je de verkeersregels overtreden wat had kunnen resulteren in een aanrijding, met alle ellende

van dien! Wel zouden wij het verstandig vinden als de overheid meer duidelijkheid verschafte over de kosten van de handhaving, de 'opbrengsten' van de bekeuringen en de kosten van de verkeersonveiligheid. En de 'opbrengsten' van de bekeuringen zouden geheel gebruikt moeten worden voor de handhaving, want zonder een veel steviger handhaving zullen alle mooie doelen betreffende de aantallen slachtoffers met geen mogelijkheid gehaald worden. Zie ook het hoofdstuk 'Wetgeving' en de bijlage 'Het verkeer veiliger maken'.

De kwaliteit van het Proces Verbaal is van zeer groot belang voor slachtoffers omdat dit in de civiele afwikkeling een belangrijke rol speelt. Door de capaciteitsproblemen bij de Politie neemt de kwaliteit af, waardoor strafrechtelijke vervolging van veroorzakers moeilijker wordt en slachtoffers met lege handen worden weggestuurd.

Een belangrijk probleem, dat wordt veroorzaakt door de geringe beschikbare capaciteit bij de Politie, is dat bij aanrijdingen het vergaren van de benodigde informatie en de vastlegging in het Proces Verbaal (PV) in het gedrang komen. Ons zijn zelfs aanrijdingen ter ore gekomen waar, ondanks serieuze schade en letsel, er GEEN PV is opgesteld. Wij vinden dat de Politie voldoende mogelijkheden beschikbaar moet hebben om bij aanrijdingen een gedegen, gedetailleerd en correct PV op te stellen. Een goed PV, dat niet alleen op de mogelijke strafrechtelijke vervolging, maar ook sterk gericht dient te zijn op de civielrechtelijke kant van de aanrijding voor het vaststellen van de aansprakelijkheid. Ook als initieel lijkt dat er geen ernstig letsel is, kan dit in een later stadium nog wel degelijk optreden. Zo blijkt dat een whiplash zich vaak pas later manifesteert, maar kan voor een slachtoffer tot zeer ernstige beperkingen, ook wat betreft inkomen, leiden. Juist omdat de Nederlandse wetgeving slachtoffervrijandig is (zie ook het hoofdstuk 'Civielrecht'), is het slachtoffer, dat veelal niet in staat is om ter plekke van de aanrijding zelf enige actie te ondernemen, helemaal aangewezen op het PV. Bij een (strafrechtelijk) sepot, omdat de kwaliteit van het PV onvoldoende is, wordt het voor een slachtoffer uitermate lastig, zo niet onmogelijk, om schadevergoeding te krijgen. Als het slachtoffer arbeidsongeschikt raakt en het inkomen wegvalt betekent dit uiteindelijk de bijstand, waardoor eerst het eigen huis 'opgegeten' moet worden en daarna het meeste spaargeld. Hierdoor wordt een slachtoffer al heel gauw 'dubbel slachtoffer', iets wat we helaas maar al te vaak meemaken en dat ook tijdens de jaarlijkse Herdenkingen van de Verkeersslachtoffers veelal werd genoemd. Door wat het slachtoffer is aangedaan. Maar wel 'keurig' volgens de regels van het Nederlandse 'recht'. Kortom, een PV van onvoldoende kwaliteit kan een slachtoffer ruïneren!

De waarheidsvinding rond aanrijdingen zou veel beter worden als standaard de Event Data Recorder wordt uitgelezen.

Wij pleiten er al jaren voor om na alle aanrijdingen de 'Event Data Recorder' uit te lezen, de informatie die hierin is opgeslagen is zeer nauwkeurig en betrouwbaar en is daarom van groot belang voor de waarheidsvinding en dus ook voor de vaststelling van de aansprakelijkheid. Dit is weer van cruciaal belang voor zowel de strafrechtelijke als civielrechtelijke afwikkeling van de aanrijding. Het zou ook veel kostbare onderzoeken naar de toedracht besparen en er gaat bovendien een preventieve werking van uit: liegen over de snelheid e.d. is niet meer zinvol, maar werkt eerder tegen de leugenaar.

Het zo snel mogelijk behandelen van gewonde slachtoffers vermindert de blijvende gevolgen en daarmee ook de lange-termijn kosten voor de samenleving.

Omdat voor gewonden een snelle behandeling erg belangrijk is (het eerste uur na de aanrijding wordt als het 'gouden uur' aangemerkt) maken wij ons ernstig zorgen over de terugloop van de ambulante zorg, vooral in de 'buitengebieden', waardoor slachtoffers ernstiger benadeeld worden en wellicht vaker blijvend letsel overhouden aan de aanrijding. Voor de beoordeling van de 'eerste hulp' moet niet alleen worden gekeken naar de directe kosten, maar zeker ook naar de indirecte kosten en de kosten op lange termijn: een slachtoffer wiens inkomen minder wordt of zelfs helemaal wegvalt kost ook de samenleving veel geld. Daarnaast verhoogt het de (traumatische) stress voor de medewerkers van de ambulante zorg.



Technologie

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

Bestaande technologie kan veel effectiever ingezet worden voor zowel de veiligheid als de civiele afwikkeling.

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

Technologie zou veel intensiever moeten worden aangewend om zowel de strafrechtelijke als civielrechtelijke afwikkeling van aanrijdingen te verbeteren en te versnellen. Ook is er veel technologie beschikbaar (!) om de verkeersonveiligheid te verminderen. Dat zal hieronder behandeld worden.

Het is onbegrijpelijk dat een zeer goede bron van objectieve informatie rond de toedracht van aanrijdingen zo goed als onbenut blijft. Het geeft slachtoffers een verdere achterstand tegenover veroorzakers en verzekeringsmaatschappijen. Ook zou de preventieve werking ervan wangedrag op de weg verminderen.

Het verzamelen van allerlei gegevens omtrent de toedracht van aanrijdingen is nu veelal 'handwerk' met de kans dat sommige aspecten over het hoofd worden gezien, subjectief geïnterpreteerd of onjuist vastgelegd. Het is echter van groot belang voor de afwikkeling dat zoveel mogelijk gegevens accuraat en in onderling verband worden vastgelegd. Zeker gezien de toch al abominabele wettelijke positie van slachtoffers, is het Proces Verbaal (PV) voor het vaststellen van de aansprakelijkheid van doorslaggevend belang. Daarom vinden wij het onbegrijpelijk dat de nauwkeurige en objectieve informatie, opgeslagen in de 'Event Data Recorder' (EDR) slechts in bijzondere gevallen gebruikt wordt. Het 'argument' dat dit de privacy zou schenden staat in geen enkele verhouding tot het schenden van de lichamelijke integriteit van het slachtoffer. Daarnaast heeft de aanrijding plaatsgevonden op de openbare weg. Maar de informatie, opgeslagen in de EDR kan ook duidelijk maken dat de aansprakelijke partij zich keurig aan de regels gehouden heeft maar helaas een fout heeft gemaakt, iets dat ons allemaal kan overkomen. Iemand die de verkeersregels heeft gerespecteerd zal dus geen enkel bezwaar hebben tegen het uitlezen van de EDR, alleen iemand die wat te verborgen heeft zal bezwaar maken. Dit herinnert aan de discussie destijds over de DNA-test bij aanrandingen en verkrachtingen. Ook daar werd als kul-argument aangevoerd dat het afnemen van wat wangslijm een 'onacceptabele schending van de lichamelijke integriteit' zou zijn. Maar een onschuldige verdachte wilde uiteraard zo snel mogelijk een DNA-test om zijn onschuld aan te tonen. Alleen de dader uiteraard niet. Ook daar moest een belangafweging gemaakt worden tussen dader en slachtoffer die, logischerwijze, beslist is in het verplicht stellen van een DNA-test. In dit geval zou dit o.i. dienen te betekenen dat de EDR standaard wordt uitgelezen, wij kunnen geen zinnig argument bedenken om dit niet te doen. Want van een dergelijke maatregel gaat ook een preventieve werking uit: als je de verkeersregels hebt overtreden en er komt een aanrijding, legt de EDR jouw gedrag objectief (en dus eerlijk)

bloot. Liegen helpt niet meer..... Zoals we al eerder hebben opgemerkt is veel meer aandacht nodig voor preventieve maatregelen, want minder ‘gevaarlijke’ situaties betekent een lager aantal aanrijdingen. En als bonus zouden deze gegevens de Politie veel werk besparen bij het opstellen van het PV, dat ook nog eens van hogere kwaliteit wordt.

De veiligheidsmaatregelen van motorvoertuigen zijn nog teveel gericht op de inzittenden en onvoldoende op de overige weggebruikers. Rijhulpsystemen zouden ook gericht moeten zijn op het respecteren van de verkeersregels om de ‘grote vier’ onderliggende oorzaken af te dwingen.

Ook wat betreft het verbeteren van de verkeers(on)veiligheid kan technologie nog een flinke bijdrage leveren. Daarbij kan een onderscheid gemaakt worden tussen ‘passieve’ en ‘actieve’ veiligheidssystemen, gericht op de inzittenden van het voertuig, systemen om de veiligheid van de overige verkeersdeelnemers te verhogen en systemen om de verkeersregels te handhaven. De automobiellndustrie heeft zich voornamelijk gericht op passieve en actieve systemen die de veiligheid van de inzittenden moeten bevorderen. Denk aan kooiconstructies, kreukelzones, gordels, airbags, anti-blokkeersystemen, lane keeping systemen, dode-hoek detectie, etc. Deze hebben veel verbetering gebracht voor de inzittenden van het voertuig, maar wel met twee kanttekeningen:

- Als mensen zich veilig voelen gaan ze gemakkelijker risicovol gedrag vertonen. Dat maakt de situatie voor de overige weggebruikers er niet veiliger op, zoals hieronder zal worden besproken.
- Rijhulpsystemen maken bestuurders ‘lui’, waardoor de aandacht op de weg afneemt. Kortom, dit soort zaken maken de situatie voor de overige, vooral de ‘kwetsbare’, verkeersdeelnemers, er niet noodzakelijkerwijze beter op. Want de belangrijkste, dieperliggende oorzaken worden er niet door verminderd. De ‘grote vier’ van de onderliggende oorzaken van aanrijdingen zijn al jaren bekend:
- Te hard rijden
- Rijden ‘onder invloed’ van alcohol en/of drugs
- Rijden zonder geldig rijbewijs
- Afleiding (bijv. door gebruik van de ‘smartphone’)

Als bestuurders risicovolle gedragingen in ernstiger mate gaan vertonen (want door de op de verhoogde veiligheid de inzittenden gerichte maatregelen neemt de risicoperceptie af), worden de andere verkeersdeelnemers aan grotere risico’s blootgesteld. Daarom is het te betreuren dat de automobiellndustrie weinig aandacht geeft aan het tegengaan van de bovengenoemde belangrijkste oorzaken van aanrijdingen. Sterker nog, voorstellen daartoe worden zoveel mogelijk tegengewerkt! Dit wordt hieronder nader toegelicht.

De tegenwerking van de automobiellndustrie bij het invoeren van rijhulpsystemen die het respecteren van de verkeersregels afdwingen betekent dat zij graag wil dat deze NIET worden gerespecteerd. De automobiellndustrie

Het handhaven van de verkeersregels, die er zijn voor ons aller leven, welzijn en veiligheid, is nu in de handen van de Politie, die echter al heel veel op haar bordje heeft. Het respecteren van de verkeersregels is echter nog steeds de verantwoording van de bestuurder, maar daar is steeds meer de klad in gekomen. Steeds meer bestuurders zijn klaarblijkelijk van mening dat deze regels niet voor hen gelden en deze worden massaal overschreden, wat de handhaving door de Politie tot een schier onmogelijke taak maakt. Wij begrijpen dan ook niet dat hiertoe de beschikbare (!) technologie niet wordt aangewend. Want de volgende technieken staan ons al jaren (!) ter beschikking:

- De ‘harde’ intelligente snelheidsbegrenzer (ISB)

is daarmee geen haar beter dan de tabaksindustrie, voor hogere winsten gaat men letterlijk over lijken.

- Het alcoholslot
- Het rijbewijsslot
- Blokkeren van smartphones bij snelheden boven een bepaalde waarde (bijv. 10 km/h)

De ISB werkt net als de ISA, maar grijpt in als er te hard wordt gereden door de snelheid te begrenzen tot de lokale maximumsnelheid. Het is een uitbreiding van de indicatie op routeplanners: deze geven de lokaal geldende maximumsnelheid aan, de ISB zorgt ervoor dat deze niet kan worden overschreden. Deze technologie is al in 1999 (!!!!) succesvol getest, maar nog steeds niet ingevoerd waardoor vele onnodige dodelijke en zwaargewonde slachtoffers te betreuren zijn. **Waarom wil de automobiellndustrie toch zo graag dat de verkeersregels aan de laars worden gelapt????** Want het respecteren ervan zou ook de veiligheid van de inzittenden ten goede komen!

N.B. *Terzijde kan worden opgemerkt dat de automobiellndustrie een hele waaier aan ‘Advanced Driver Assistance Systems’ rondstrooit, maar systemen die de bestuurder helpen de verkeersregels te respecteren worden systematisch tegengewerkt. We mogen dus rustig concluderen dat de automobiellndustrie geen haar beter is dan de tabaksindustrie: ook hun winsten gaan letterlijk over lijken!*

Het opleggen van cursussen voor ‘ernstige’ hardrijders is ineffectief, een ‘harde’ snelheidsbegrenzer wel.

Het aantal ‘ernstige’ hardrijders (betrapt op meer dan 50 km/h boven de lokaal geldende maximumsnelheid groeit zeer snel (bron: CBR) en er worden dan ook veel meer cursussen aan verkeersshuften opgelegd. Maar het standaard invoeren van een ISB zou dit probleem veel effectiever oplossen, het aantal aanrijdingen, veroorzaakt door te hard rijden drastisch verlagen en de ernst van de gevolgen van aanrijdingen sterk verminderen. En als bonus wordt de handhavingstaak van de Politie veel geringer, zodat de Politie tijd en menskracht beschikbaar krijgt om andere misstanden in het verkeer aan te pakken. Want er zijn nog genoeg overtredingen van de wegenverkeerswet, die niet met beschikbare technologie kunnen worden aangepakt, zoals veel (brom-)fietsers dagelijks laten zien, waardoor 2/3 van de inwoners van Amsterdam het verkeer als onveilig ervaart.

Een harde snelheidsbegrenzer zou de ernst van aanrijdingen aanzienlijk beperken omdat de enige parameter die van belang is, de snelheid op het moment van de klap is. Deze neemt heel snel toe met de aanrijnsnelheid.

In Nunspeet heeft kort voor Kerstmis een ernstige ramp plaatsgevonden. Een auto is met hoge snelheid ingereden op een groep mensen, die stonden te wachten op de ‘lichtjesparade’. Op het moment van schrijven is over de onderliggende oorzaak nog onvoldoende bekend om hier uitspraken over te doen. Was het een ongeval doordat de bestuurder onwel is geworden? Was het bewust overtreden van de maximumsnelheid de oorzaak? We zullen dat moeten afwachten, maar als de ISB ingevoerd zou zijn geweest, had deze in alle gevallen ingegrepen en was de auto met een veel lagere snelheid aan komen rijden. De gevolgen zouden dan ook navenant minder ernstig geweest zijn. Er is, naar nu bekend is, minstens één dode te betreuren en zijn veertien mensen gewond geraakt.

Ook vinden er, heel vaak in weekenden, veel eenzijdige ongevallen plaats, waarbij veel slachtoffers vallen. Wij vermoeden dat hierbij vaak (te) hoge snelheden een grote rol in spelen en met de invoering van een ISB zou dit beperkt kunnen worden. De ISB helpt dus op twee manieren met het verminderen van slachtoffers.

Het alcoholslot is een zeer effectieve manier om 'rijden onder invloed' te bestrijden. Zeker in combinatie met een rijbewijsslot zouden deze twee 'groten' goed aangepakt kunnen worden.

Een rijbewijsslot verhindert dat lieden zonder (geldig) rijbewijs achter het stuur kruipen en maakt het onmogelijk om een voertuig te besturen waarvoor het niet geldig is. Als bijv. iemand alleen met een alcoholslot mag rijden kan dat niet in een voertuig waarin dit niet is geïnstalleerd.

Het 'alcoholslot' is vooralsnog de enige effectieve manier om 'rijden onder invloed' aan te pakken, maar is door juridische haarkloverij 'afgeschoten' en de 'krachtige opvolger' die ons destijds (in 2013!) beloofd werd is, optimistisch gezien, te vergelijken met een proppeschietster en verder is het stil gebleven. Maar het 'rijden onder invloed' neemt hand over hand toe, zo zijn er in 2025 31 000 mensen naar een cursus bij het CBR gestuurd nadat zij waren betrapt op rijden onder (een flink te hoge) invloed. Gezien de pakkans is dit waarschijnlijk nog niet eens het topje van de ijsberg en het is maar de vraag of men zich daarna beter gedraagt en blijft gedragen. Gebleken is dat bij steeds meer aanrijdingen alcohol een rol speelde, dus begint de roep om herintroductie van het alcoholslot luider te klinken. En de argumentatie van de Raad van State ('dubbel straffen') kan op eenvoudige wijze worden opgelost door de alcoholsloten te betalen uit verhoogde boetes voor 'rijden onder invloed'. Dan betalen de alcomobilisten deze gezamenlijk. Daarnaast is het inbouwen van een alcoholslot in nieuwe(re) auto's een stuk eenvoudiger en goedkoper dan in 2013. Ook gaat er een preventieve werking uit van het risico een alcoholslot opgelegd te krijgen. Met ook hier weer als bonus dat de handhavingstaak van de Politie wordt versimpeld.

Het 'rijbewijsslot' is een aangepaste kopie van de bankpas (chip in het rijbewijs met daarop de essentiële informatie) en maakt het uitermate lastig om zonder geldig rijbewijs te gaan rijden. Maar als je dit voorstelt vraagt men zich af waar je het over hebt en word je aangekeken of je niet goed bij je verstand bent. Maar de voordelen zijn legio:

- Je hebt dan meer nodig dan alleen een sleutel om een moordwapen aan de praat te krijgen, wat nu het geval is
- Als de rijbevoegdheid is ingetrokken kan niemand meer weggkomen met de smoes 'dat hij, heel toevallig, net vandaag het rijbewijs is vergeten'. Veel lieden, waarvan het rijbewijs is ingevorderd, komen hiermee op de proppen. Daarbij kan worden opgemerkt dat zo'n 90% van de lieden, waarvan het rijbewijs is ingenomen, toch door blijft rijden
- Zolang de rijbevoegdheid is ingetrokken, kan de persoon niet meer rijden
- Bij het invorderen kan de dienstdoende beambte het rijbewijs blokkeren door de informatie op de chip aan te passen, zodat weggrijden zodra de Politie vertrokken is, niet meer mogelijk is
- Het wordt veel eenvoudiger om opgelegde beperkingen (bijv. alcoholslot of ISB) te handhaven, want bij het starten wordt gecontroleerd of het ingevoerde rijbewijs geldig is voor het betreffende voertuig
- Het uitlenen van een voertuig aan iemand, waarvan het rijbewijs is ingevorderd, wordt zo ook een stuk onaantrekkelijker, want dan zou je ook je eigen rijbewijs mee moeten geven. Als er zware sancties komen op het uitlenen van rijbewijzen, zoals het overnieuw moeten afrijden, wordt dit erg onaantrekkelijk

(N.B. Voor de duidelijkheid: het is niet mogelijk om na het starten het rijbewijs te verwijderen. Dit blijft in de lezer zitten totdat het voertuig helemaal gestopt is. Om opnieuw te starten is het rijbewijs weer nodig. Het 'rijbewijs van een ander even gebruiken om te starten' werkt dus niet.) En ook hiervoor weer de bonus dat de handhavingstaak voor de Politie wordt vereenvoudigd. Nu weet de (lokale) Politie vaak wie geen geldig rijbewijs (meer) heeft en dan wordt zo'n figuur staande gehouden. Maar ook dat is weer extra werk voor de Politie, dat door een rijbewijsslot veel effectiever overgenomen kan worden.

Smartphones kunnen bij beweging worden geblokkeerd.

De uitstoot van vervuilende stoffen en fijnstof zouden flink dalen als de maximumsnelheden op alle wegen effectief gehandhaafd zouden worden.

Invoering van bestaande technologie zou de samenleving miljarden Euro's per jaar besparen en veel menselijk leed voorkomen. Ook het milieu zou er grote baat bij hebben. Het is onbegrijpelijk dat deze mogelijkheden onbenut blijven. Het is geen kwestie van niet KUNNEN, maar van niet WILLEN !

Rijhulpsystemen kunnen gemakkelijk averechts werken.

De 'zelfrijdende auto' is voorlopig nog geen realiteit en deze koppelen

Afleiding door 'smartphones' kan worden geblokkeerd middels een app. Inmiddels hebben de (a-) sociale media al de nodige slachtoffers op hun geweten, maar handhaving kan alleen door het gebruik 'live' te constateren vanuit een bus, van waaruit in cabines van vrachtauto's kan worden gekeken of een 'slimme' camera, die misbruik van de smartphone achter het stuur kan detecteren. Maar gezien de zeer geringe pakkans is dat nog niet eens een druppel op een gloeiende plaat. Verplicht stellen zou veel effectiever zijn.

Een groot pluspunt, naast wat hierboven al genoemd is, zou zijn dat de uitstoot van vervuilende stoffen sterk zou verminderen en dat het energieverbruik significant zou dalen. Het energieverbruik per kilometer neemt snel toe met de gereden snelheid. Een toename van 100 naar 130 km/h geeft zo'n 30% hoger energieverbruik over dezelfde afgelegde afstand. Dit geldt zowel voor voertuigen net een verbrandingsmotor als voor elektrische voertuigen (EV). Maar vaak zijn EV's een stuk zwaarder (door de accu's) en hebben daardoor al een relatief hoog energieverbruik per kilometer. Daarnaast geven het hoge gewicht en het hoge accelererend vermogen meer bandenslijtage met de uitstoot van ultra-fijnstof. Maar door het effectief handhaven van de maximumsnelheid op ALLE wegen zou het energieverbruik door het wegverkeer met zo'n 25% dalen en de uitstoot van CO₂, NO_x (direct of indirect) en ultra-fijnstof navenant.

Als je al deze voordelen en winstpunten op een rijtje zet, is het volstrekt onbegrijpelijk dat deze technologieën niet worden benut. Het zou de samenleving miljarden Euro's per jaar besparen en een berg, niet in geld uit te drukken, menselijk leed voorkomen. Want als we de 'vier groten' zouden weten aan te pakken zou niet alleen het aantal aanrijdingen afnemen, ook de **ernst van de gevolgen** van de aanrijdingen zou sterk afnemen. Het effect van snelheid op de gevolgen van een aanrijding worden duidelijk geïllustreerd in een video, die samen met 'ShanaSafe' (genoemd naar Shana, die is doodgereden door een wegpiraat) gemaakt is en die te bekijken is via de volgende link naar de VVS-website: <https://verkeersslachtoffers.nl/nieuws/180-video-impact-verhoogde-snelheid-op-remweg> Wat weerhoudt de politiek om deze maatregelen te treffen? Want we hebben het wel over mensenlevens en menselijk welzijn! Daarenboven geeft het, naast alle voordelen, ook nog een verbetering van het milieu (zie het hoofdstuk 'Verkeersveiligheid en Milieu'), wat ook nog weer ten goede komt aan welzijn.

Een veel gehoord argument is, dat het binnenkort allemaal niet meer nodig is. Er komen steeds meer 'rijhulpsystemen' in nieuwe voertuigen en straks is de 'zelfrijdende' auto de panacee. Nou, daar vallen wel wat kritische kanttekeningen bij te maken. Laten we beginnen met de duistere kant van 'rijhulpsystemen': het maakt de bestuurder 'lui', waardoor de aandacht voor de weg verslapt en de verleiding, om maar wat anders te gaan doen, sterk wordt (afleiding!). Het moge duidelijk zijn dat dit tot heel gevaarlijke situaties kan leiden. Veel bestuurders denken dan vaak dat de auto semi-zelfrijdend is, maar dat is niet het geval. En de zelfrijdende auto is voorlopig nog ver weg, als deze er ooit komt.

Het is de laatste tijd wat stil geworden rond de 'zelfrijdende' auto en wij zijn niet verbaasd. Er zijn nl. een aantal wezenlijke problemen, die door de ontwikkelaars zwaar zijn onderschat. Allereerst hebben we nog steeds geen sluitende definitie van 'intelligentie'. Alleen daarom al

aan het Internet een gevaarlijk concept. De verkeerssituatie in Nederland is zeer complex en verandert ook. Het vinden van een bruikbare trainingsset voor de AI systemen is zeer lastig en situaties die niet in deze set voorkomen kunnen leiden tot irrationele reacties van het systeem.

is het onmogelijk om over 'kunstmatige intelligentie' te spreken. Een schaakcomputer kan dan wellicht een grootmeester verslaan, maar probeer niet om het ding een halve gesneden volkoren te laten halen. Het lijkt dan wel dat ChatGPT mooie stukken kan schrijven, maar als je het vraagt om een mop te schrijven, komt er alleen een herhaling van bestaande grappen uit. Nogal wiesde: het is niet intelligent, het is na-papegaaien van de enorme hoeveelheid gegevens, die eerder in het systeem zijn ingevoerd, maar daar is niets creatiefs aan. Niet geheel toevallig wordt dan ook steeds meer geklaagd dat ChatGPT inbreuk maakt op auteursrechten. 'Kunstmatige intelligentie' kan niet wat mensen wel kunnen: 'buiten de doos' denken. Daarnaast is het 'begrijpen' van context niet voor AI weggelegd. Want het 'begrijpt' niets. Net zomin als de papegaai die de betekenissen snapt van de zinnen die het uitspreekt. In ieder geval zijn de optimistische inschattingen voor het verschijnen van 'zelfrijdende' voertuigen op de wegen niet bewaarheid. In 2014 was de verwachting (van de ontwikkelaars) dat er in 2019 al de nodige op de Nederlandse wegen zouden verschijnen. Het is inmiddels 2026, maar ze zijn er in Nederland nog steeds niet. In de USA rijden in een aantal steden wel 'zelfrijdende taxi's' rond, maar de omstandigheden zijn daarvoor beter geschikt (o.a. door een veel eenvoudiger stratenpatroon en het zo goed als ontbreken van bijv. fietsers) en het gebied is beperkt qua afmetingen. Inmiddels is een aantal grote bedrijven gestopt met de ontwikkeling, die inmiddels al veel geld gekost heeft. Wij zijn niet verbaasd omdat het geheel in lijn is met de bovenbeschreven problemen: het besturen van een motorvoertuig vergt echte intelligentie! Ook de problemen, genoemd in vorige Appendices zijn nog steeds geen stap dichterbij een oplossing gekomen. Het is dan ook zeer twijfelachtig of de 'zelfrijdende' auto binnen enigszins afzienbare tijd gerealiseerd zal worden. Onze inschatting is dat dit alleen binnen strak omliggende systemen mogelijk zal zijn (zoals binnen een aantal Amerikaanse steden en bijv. het spoor netwerk). Maar dat is natuurlijk heel wat anders dan het wegverkeer op snelwegen, in steden en dorpen en in landelijke gebieden. En of het dan nog 'gemengd' met menselijke bestuurders te doen is, is nog maar de vraag. Blijft het probleem dat het systeem (in welke vorm dan ook) om moet kunnen gaan met storingen en kwalitatief laagwaardige informatie van alle sensoren (denk aan spetters op vensters voor camera's, sneeuw, mist, e.d.). Een cruciaal probleem voor dit soort 'deep learning' systemen is dat deze 'getraind' moeten worden met een 'training set', die alle situaties omvat. Dat impliceert ook dat er na de training geen nieuwe situaties meer bijkomen, dus dat de toepassing bedoeld is voor een in feite stationair, stabiel systeem. Aan beide voorwaarden kan niet worden voldaan: allereerst is het aantal verschillende situaties in het verkeer dusdanig groot dat het ondoenlijk is om een allesomvattende trainingsset samen te stellen en is het verkeer nogal aan verandering onderhevig, zoals iedereen zelf kan constateren. Daarnaast is de situatie in de verschillende landen en verschillende plaatsen verschillend, dus dat maakt het er ook niet eenvoudiger op. En dan steekt het probleem de kop op dat een AI-systeem volkomen irrationeel kan reageren als de situatie, waarmee het wordt geconfronteerd, niet in de 'trainingsset' voorhanden was. Maar daar blijft het niet bij.

'Real time interrupt software' is niet bug-vrij te krijgen en dat is een cruciaal probleem voor de AI van de zelfrijdende auto.

Softwareontwikkelaars hadden moeten weten dat 'real-time', 'interrupt driven' software niet bug-vrij te krijgen is. Uiteraard moet de software van de 'zelfrijdende' auto real-time zijn, want een reactie na een minuut is onbruikbaar en omdat alle camera's en sensoren zaken kunnen detecteren waarop onmiddellijk gereageerd dient te worden, zullen deze 'interrupts' genereren. Als voorbeeld: een kind dat plotseling tussen de stilstaande auto's tevoorschijn komt en de straat op rent. Een dergelijke interrupt heeft uiteraard hoge prioriteit, maar deze kan interfereren met een

andere, al lopende, 'interrupt handling'. En het is al tientallen jaren bekend dat dit soort software niet bug-vrij te krijgen is, omdat het aantal mogelijke combinaties van verschillende interrupts met verschillende prioriteiten en fasen van lopende 'interrupt handling' oneindig is. Dat geldt dus ook voor de software van de 'zelfrijdende' auto. Men had zich moeten realiseren dat dit een groot struikelblok is, zeker in combinatie met de bovengenoemde beperkingen en problemen.

Aangevoerd wordt dat de 'training set' continu aangepast wordt doordat steeds meer nieuwe 'ervaringen' gebruikt worden. Maar dat vergt tevens een continue aanpassing van de software in de auto. Daarom is het concept om de 'zelfrijdende' auto middels 5G te laten communiceren om de software te 'updaten' en met de omgeving te communiceren. Maar dat, is, diplomatiek uitgedrukt, uitermate onverstandig. Enerzijds vergt dit 100% betrouwbaarheid van het 5G netwerk, inclusief de stroomvoorziening, anderzijds een 100% tegen hackers beveiligd systeem. Geen van beiden kan worden gegarandeerd en wie de oorlog in de Oekraïne volgt weet dat je hierdoor, als land, uitermate kwetsbaar wordt. Daarenboven is een hack uitermate riskant omdat software geladen kan worden die auto's in zelfrijdende (!) moordwapens omdoopt of het 5G netwerk corrupteert, waardoor onjuiste informatie wordt doorgegeven. Het wegverkeer zou daardoor volledig lamgelegd worden, een volstrekt onacceptabele situatie. Omdat gebleken is dat geen IT-systeem 100% veilig is tegen hacken, lijkt ons dit een weg, die vooralsnog maar beter niet bewandeld kan worden, zeker met het groeiende aantal sabotageacties op het internet en cruciale infrastructuur door ons niet welgezinde landen.

Het continue aanpassen van de AI software data maakt het systeem erg kwetsbaar voor malafide acties van kwaadwillenden. Auto's zouden ingezet kunnen worden om chaos op de weg te veroorzaken en daarmee het hele land plat te leggen.

Ook kan worden opgemerkt dat AI staat en valt met de juistheid van de gegevens in de trainingsset. Zo wordt inmiddels gevreesd voor trainingssets, gebaseerd op 'complot theorieën', die daardoor een gevaar zijn voor de informatievoorziening. De wijze waarop mensen al verstrikt raken in hun eigen 'bubbel' op sociale media waarbinnen dit soort onzin verder verspreid wordt, geeft al een idee wat er kan gebeuren als de informatie voor zelfrijdende voertuigen gecorrumpeerd raakt met onjuiste informatie. Het zal nog een groot probleem worden om dergelijke systemen 100% veilig te maken. Maar als dat niet gebeurt zal de puinhoop op de weg niet te overzien zijn en kan het hele wegennet worden geblokkeerd. En dan ligt de hele samenleving plat.



Het 'slachtoffertje pesten' zal ondanks de invoering van de Gedragscode blijven bestaan omdat er geen sancties staan op het niet naleven ervan en het toezicht door de AFM gedaan moet worden, maar heeft deze daartoe de middelen?

De wetgever is nog steeds veel te toegeeflijk naar de verzekeraars toe en staat het verzekeren voor de gevolgen van wettelijk verboden gedrag toe. Tot onze ergernis mogen zij almaar nieuwe 'lezingen' van de toedracht en/of gevolgen blijven spuien en moet het slachtoffer deze maar weer zien te ontkrachten. De 'gelijkheid van partijen' is een gotspél!

Verzekeringen

Slachtoffers zijn het probleem niet, veroorzakers wel!

Het is al meermalen aan de orde gesteld dat de afwikkeling van letselschadezaken te vaak te lang duurt. Maar nog steeds weigert de wetgever om slachtoffers een sterkere positie te geven en is de -per motie opgelegde plicht- om de Gedragscode Behandeling Letselschade in een wet te verankeren pas in 2025 ingegaan. En waarom het allemaal zo lang heeft moeten duren? Maar zelfs nu dit in een wet wordt vastgelegd zal er in de praktijk niet veel veranderen, want de Tweede Kamer vindt het niet nodig om sancties te verbinden aan het schaamteloos negeren van termijnen. Nee, de Autoriteit Financiële Markten (AFM) moet maar een oogje in het zeil houden of de verzekeraar zorgdraagt voor de adequate procedures. Maar hoeveel bereidheid en armslag de AFM heeft voor deze taak staat te bezien en omdat de AFM zelf bepaalt waar haar toezicht op gericht is (en mag zich de komende jaren richten op de ontwikkelingen rond vuurwerk) blijft dit afwachten. Het zal er wel weer op neerkomen dat er eerst jarenlang klachten moeten worden verzameld alvorens de AFM in actie komt en zo blijft dit probleem maar dooretteren. En kan de AFM ook bijten? Wij hebben daar ernstige twijfels over. Want **zonder sancties zal er niets veranderen**, dat is inmiddels wel duidelijk en zullen verzekeringen hun beproefde tactiek van rekken, rekken en nog langer rekken ongestraft uit kunnen blijven oefenen. Wij begrijpen NIETS van deze lakse houding van de overheid, die slachtoffers nog steeds veel te gemakkelijk 'dubbel slachtoffer' laat worden van wat hen is aangedaan. Als verzekeringen door het invoeren van bovenstaande maatregelen genoodzaakt zouden worden om eerder en vaker tot schadevergoeding over te gaan, zou hen dat stimuleren om meer aandacht te geven aan de **oorzaak** van deze kosten: de **verkeersonveiligheid**. En omdat deze de laatste jaren weer duidelijk aan het stijgen is, zou dat een veel betere benadering zijn dan de huidige praktijk van 'slachtoffertje pesten'. Want zo ervaren veel slachtoffers dit. En niet ten onrechte.....

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

- Naast het verplicht opleggen van de 'Gedragscode Behandeling Letselschade' sancties opleggen voor overtreden ervan
- Verbod op het verzekeren van verboden weggedrag zoals 'rijden onder invloed' en te hard rijden
- Regresrecht omzetten in een regresplicht
- Sancties zetten op het verzinnen van nieuwe 'lezingen' van de toedracht van aanrijdingen
- Sancties zetten op het verzinnen van andere 'oorzaken' van de klachten van letselschade-slachtoffers
- Anonimiseren van de medische keuringen middels een intermediair (zie Aanhangsel 1)

Want het is natuurlijk volstrekt onacceptabel dat slachtoffers door de huidige praktijken de helft (!!) van de kosten van de verkeersonveiligheid moeten dragen tot aan het terugvallen tot bijstandsniveau. Het is onbegrijpelijk dat voor de verkeersonveiligheid klaarblijkelijk het principe 'de vervuiler betaalt' niet geldt. Kan iemand ons dat uitleggen?

Het wordt hoog tijd dat verzekeraars een represplicht opgelegd krijgen, want slachtoffers zijn niet het probleem, veroorzakers wél. De huidige praktijk is dat de overige premiebetalers de rekening voor het wangedrag van anderen gepresenteerd krijgen en het beginsel 'de vervuiler betaalt' wordt geschonden.

Verzekeringen leggen hun prioriteiten nog steeds verkeerd: niet de slachtoffers zijn het probleem, maar de veroorzakers. Zij zouden zich veel meer moeten richten op de gedragingen van de veroorzakers en als de oorzaak wangedrag is, deze veel vaker moeten verhalen middels hun regresrecht. Nog veel te vaak gebruiken wegmisbruikers de verzekering als 'schaamlap'. Het is toch, als je er goed over nadenkt, te zot voor woorden dat de gevolgen van forse overtredingen van de wegenverkeerswet worden gedragen door premiebetalers die de wet wel respecteren? Te hard rijden, 'onder invloed' en zonder rijbevoegdheid rijden zijn overduidelijk door de wetgever verboden. Dat dit dan te verzekeren zou zijn, staat daar haaks op. Als de verzekeraars dit soort schades zouden gaan verhalen, zou dit tevens een flinke preventieve werking hebben en preventie van gevaarzettende gedragingen is absoluut noodzakelijk om de verkeersonveiligheid te verminderen, zoals uitgebreid is aangetoond in het hoofdstuk *'Het verkeer veiliger maken'*. En ook verzekeringsmaatschappijen zijn gebaat bij een daling van de verkeersonveiligheid! De huidige praktijk van het streven om de uitbetalingen aan slachtoffers zo gering mogelijk te laten zijn door de vaak laakbare werkwijze van de verzekeringen, dient zo snel mogelijk te omgezet in het aanpakken van de veroorzakers. De verzekeraars zouden duidelijk moeten maken dat verzekeringen er slechts zijn om de schade door fouten, die we allemaal kunnen maken, te dekken, maar niet voor schades, veroorzaakt door wangedrag. Dat soort schades dient door de veroorzaker zelf te worden opgehoest en niet door de overige premiebetalers die wel respect hebben voor andermans leven en welzijn. De 'argumenten' die tegen het gebruik van het regresrecht worden ingebracht getuigen van gemakzucht en korte-termijn denken:

- De kosten van het verhalen van de schade zijn te hoog
- 'Van een kale kip kun je niet plukken'

Waarschijnlijk zullen de kosten van het verhalen aanvankelijk relatief hoog zijn, maar door de preventieve werking zullen deze na verloop van tijd teruglopen. Daarnaast zullen wegmisbruikers de neiging hebben om hun verzekering onder te brengen bij een verzekeraar die het regresrecht niet toe wil passen. Maar dat betekent dat notoire schadeveroorzakers naar de concurrentie gaan, waardoor de kosten voor de verzekeraar dalen en dan kan deze de premies verlagen, wat juist meer veilige rijders aantrekt. Ergo, op termijn is het aantrekkelijk voor een verzekeraar om het regresrecht uit te oefenen omdat de kosten dalen en de concurrentiepositie verbetert. En dan gaat eindelijk het principe 'de vervuiler betaalt' werken.



Aanhangsel 1: Veiligheid

Het verkeer veiliger maken. Welke opties zijn er? Wat kunnen we leren van anderen?

Veiligheid is niet alleen van belang voor het wegverkeer, maar voor veel meer activiteiten in onze samenleving. Het is dus niet verwonderlijk dat er al het nodige gedaan is aan het verbeteren van de veiligheid op vele gebieden en het is onbegrijpelijk dat de inzichten, die daarbij zijn verworven, niet of nauwelijks gebruikt worden in het wegverkeer. Wij zullen de kennis in twee gebieden toelichten en bezien in hoeverre dit gebruikt kan worden in het wegverkeer.

De luchtvaart:

De luchtvaart is zich al van begin af aan bewust geweest van de veiligheid, allereerst omdat veel rampen in de luchtvaart een fatale afloop hebben. De burgerluchtvaart dient derhalve zo veilig mogelijk te zijn, wil men er gebruik van willen maken. Daarnaast is een vliegtuig niet echt goedkoop en als dit verloren gaat, is dat een grote kostenpost. Daarom wordt ieder (on)geval tot in detail onderzocht om er lering uit te trekken en maatregelen te nemen teneinde herhaling te voorkomen. Hierdoor is de burgerluchtvaart nu een van de veiligste manieren van reizen geworden, waarvan dagelijks miljoenen mensen gebruik maken. Daarentegen is ongevalsanalyse in het wegverkeer zo goed als onbekend en als het al gebeurt beperkt het zich meestal tot de strafrechtelijke kant, het gebruik van de uitkomsten voor het nemen van maatregelen om herhaling te voorkomen is niet gebruikelijk. Dit staat haaks op de aanpak in de industrie.

De industrie:

Veiligheid wordt in de industrie erg belangrijk gevonden, rampen zijn uitermate nadelig door een combinatie van (lokale) milieuvervuiling, kapitaalvernietiging en reputatieschade. Ook kan een overheid strafrechtelijke maatregelen treffen en/of vergunningen weigeren. Kortom rampen zijn 'a must to avoid' en daarom heeft men er lering getrokken uit en beleid uit afgeleid. Twee kanten van deze medaille zullen wij daarbij in ogenschouw nemen: het voorkomen van een ramp en het beperken van de gevolgen. Deze zijn ook toepasbaar op het wegverkeer.

Voorkomen van rampen in de industrie:

Een ramp heeft zelden maar een enkele oorzaak, bij vrijwel alle rampen spelen vele (onderliggende) oorzaken een essentiële rol. Juist het vinden daarvan is een belangrijk aspect van de totale analyse. Een bekend voorbeeld is het vergaan van 'Herald of Free Enterprise'. Het eigenlijke vergaan werd inderdaad veroorzaakt doordat de boegdeuren nog openstonden, maar waarom stonden deze nog open? Daar bleek een hele trits aan onderliggende oorzaken voor verantwoordelijk te zijn, maar deze waren niet aangepakt. Met alle rampzalige gevolgen van dien.

Om hier meer duidelijkheid in te krijgen wordt de 'Veiligheidspiramide' gebruikt, afgebeeld in figuur 1.



In 1966 Frank Bird contributed to the theory based on his analysis of over 1.5 million accident reports. He produced a new triangle that showed a relationship of one serious injury accident to 10 minor injury accidents, to 30 damage causing accidents, to 600 near misses. Bird, like Heinrich, claimed that the majority of accidents could be predicted and prevented by acting on minor incidents and the behaviour of employees.

De achtergrond van de Veiligheidspiramide is dat de onderliggende oorzaken, die op zich niet direct tot rampen leiden, wel leiden tot een kleiner aantal gevaarlijke situaties, op hun beurt weer tot een aantal 'bijna rampen', etc. totdat je bij een echte ramp uitkomt. Voor het wegverkeer kan dit grofweg worden vertaald tot:

- bij 1 000 000 overtreding ontstaan
- 100 000 gevaarzettende situaties waarvan
- 10 000 'bijna aanrijdingen' zijn en
- 1 000 'echte aanrijdingen' zijn met bliksschade
- 100 lichtgewonden vallen
- 10 zwaargewonden vallen en
- 1 dodelijk slachtoffer te betreuren is.

Maar de les is dat om de aantallen aanrijdingen en daarmee slachtoffers naar beneden te krijgen het NOODZAKELIJK is om de **onderkant**, de voet van de piramide te verkleinen, zoals ondubbelzinnig wordt gesteld in de laatste zin van de Engelstalige tekst onder de piramide (vrij vertaald: Bird stelde, net als Heinrich, dat de meerderheid van de ongevallen kon worden voorspeld en **voorkomen** door het nemen van acties op kleine incidenten en het gedrag van werknemers). Daar richt zich dan ook het veiligheidsbeleid van de industrie op. Voor het verkeer betekent dit dat de overtredingen flink aangepakt dienen te worden, de pakkans moet omhoog en de sancties moeten dusdanig gaan 'bijten' dat men het gedrag verbetert.

Dat die voet enorm is blijkt wel uit het gegeven dat in Nederland jaarlijks 6 miljoen bekeuringen worden opgelegd. Als we heel optimistisch de pakkans op 1% schatten (waarschijnlijk is deze kleiner!) betekent dit alleen al 600 miljoen bekeurenswaardige overtredingen. Het effectief aanpakken hiervan is cruciaal om de verkeersonveiligheid naar beneden te krijgen.

Beperken van de gevolgen:

In de industrie wordt vaak met het 'vlinderdas'-model gewerkt. In het kort komt het hierop neer:

er zijn een aantal mogelijke situaties, waardoor een ongeval kan ontstaan. Om dat te voorkomen worden een aantal maatregelen genomen (een soort blokkerende muur), maar deze vertonen in veel gevallen een aantal tekortkomingen, 'gaten', waardoor de situatie verder kan escaleren naar de volgende beperkende maatregel. Maar als al de 'gaten' van de verschillende muren op één lijn staan, kan er alsnog een ongeval plaatsvinden. Dit is de linkerzijde van de 'vlinderdas'. Het ongeval zelf is de 'knoop' van de vlinderdas en de rechterkant wordt gevormd door de gevolgen van het ongeval. Daar dienen dan ook de mitigerende maatregelen (om de gevolgen te beperken) aanwezig te zijn. In de industrie is dat 'staande praktijk', denk aan helmen, veiligheidslaarzen, brandwerende overalls, handschoenen, automatische brandbestrijding, etc. Bij het wegverkeer zijn een aantal inmiddels gemeengoed in motorvoertuigen, zoals gordels en kreukelzones met kooien voor het passagiersgedeelte, maar voor de 'zwakke' verkeersdeelnemers valt er nog veel te verbeteren. Alleen helmen zijn verplicht voor motor-, brommer- en (snor)scooterrijders, maar verder is er niets verplicht, dat wordt aan de bestuurder overgelaten. De meeste motorrijders zijn zo verstandig om, naast een helm, ook een beschermend pak, laarzen en handschoenen aan te trekken (zie fig. 2), maar bij de andere categorieën is dit veel minder tot afwezig. Vooral de tegenstand tegen de fietshelm vinden wij volstrekt onbegrijpelijk. Ja, helmen en beschermende kleding voorkomen geen ongevallen, die zijn juist bedoeld voor de rechterkant van de vlinderdas. Maar beschouw het als een verzekering: je hoopt het nooit nodig te hebben, maar als het nodig is, ben je wel blij dat je er een hebt.



Figuur 2: Een motorrijder in 'vol ornaat' van top tot teen. Naast de bescherming van het pak bij een aanrijding of slippartij, beschermt dit ook tegen bijv. insecten, steentjes e.d. en afkoeling door de rijwind. Bij een (te) lage temperatuur van het lichaam worden reacties trager en het bedienen van het voertuig slechter.

Voor zover er duidelijkheid is over de (onderliggende) oorzaken van aanrijdingen zijn er vier 'grote' bekend:

1. Te hard rijden
2. Rijden onder invloed van alcohol en/of drugs
3. Rijden zonder geldig rijbewijs
4. Afleiding

Als we dit combineren met de 'Veiligheidspiramide' is duidelijk dat de handhaving op deze vier punten sterk verbeterd dient te worden omdat deze de bulk van het grondvlak van de piramide vormen. Maar niet alleen dat, de opgelegde sancties dienen zodanig te 'bijten' dat men zijn gedrag aanpast (lees: verbetert). Dat zal voor een gedeelte gedaan moeten worden door het introduceren van moderne elektronica en voor een gedeelte middels een 'recidive-regeling'. Hierover meer in 'Strafrecht'. Daarbij dient ook in ogenschouw te worden genomen dat door de toename van de massa van auto's de krachtsverhouding tussen motorvoertuigen en zwakkere verkeersdeelnemers steeds meer in het nadeel van de laatsten komt te liggen.

De rechterzijde van de vlinderdas dient meer aandacht te krijgen. Dat alleen een helm verplicht is voor een aantal bestuurders / passagiers en verder niets is op z'n minst onverstandig. Wij achten het raadzaam om voor snellere motorvoertuigen beschermende kleding verplicht te stellen. Weliswaar zijn veel motorrijders zo verstandig om een stevig pak aan te trekken, bij scooterrijders is dit ongebruikelijk evenals bij bromfietzers. En het ontbreken van een helmplicht voor mensen op een elektrische fiets is een onbegrijpelijke omissie. Gezien de oplopende aantallen slachtoffers onder fietsers met vaak ernstig hoofd- en hersenletsel is dat bittere noodzaak. Daarnaast dienen de steeds zwaardere motorvoertuigen mitigerende eigenschappen te hebben voor zwakkere verkeersdeelnemers, zoals bijv. 'zachte' fronten. De interactie tussen verschillende categorieën voertuigen dient veel meer aandacht te krijgen. Want dat speelt bij een groot aantal aanrijdingen een belangrijke rol.



Aanhangsel 2: Voorstel voor verbetering procedure voor keuringen

Het probleem is dat medische adviseurs nu rechtstreeks door de verzekering worden betaald en dat dit soort opdrachten een leuke bijverdienste voor hen zijn. Ook is het niet onlogisch om te veronderstellen dat een medisch adviseur, die rapporten terugstuurt die de verzekering veel geld kosten, minder snel opnieuw met een dergelijke opdracht wordt belast. Om het beleefd uit te drukken: hier ligt belangenverstrengeling op de loer (*wiens brood men eet, wiens woord men spreekt*⁴). Wij pleiten derhalve voor een andere aanpak middels een intermediair, die de kans op belangenverstrengeling een stuk kleiner zou maken. De voorgestelde procedure werkt als volgt:

- Een verzekering stuurt een verzoek voor een medisch rapport naar de intermediair
- De intermediair zoekt in het bestand van medische adviseurs naar een geschikte medicus met de juiste kennis en ervaring, gelet op het letsel van het slachtoffer
- De medicus onderzoekt het slachtoffer en rapporteert de bevindingen terug naar de intermediair
- De intermediair stuurt het rapport van de medicus geanonimiseerd door aan de verzekering

Op deze wijze kan de verzekering geen invloed uitoefenen op de keuze van de medicus en hoeft de medicus ook niet bang te zijn voor represailles in welke vorm dan ook van de verzekering wanneer de verzekering niet blij is met de gerapporteerde bevindingen. Omdat deze procedure een objectievere beoordeling van het letsel van het slachtoffer mogelijk maakt, kan daarmee (hopelijk) het aantal keuringen van het slachtoffer beperkt blijven en kan een einde gemaakt worden aan de carrousel van keuringen en kan daardoor hopelijk de afwikkeling van de letselschade bespoedigd worden.

Colofon

Zwartboek Appendix 2025

Redactie: dr. Hans van Maanen en Tjakko Bouwman

Auteur: dr. Hans van Maanen

Beeld: Shutterstock / iStock / eigen archief

Vormgeving: Jasper Hulleman

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