



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