



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 'vooruit-schuiven' 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 redenties 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.....