

Verkeersslachtoffers

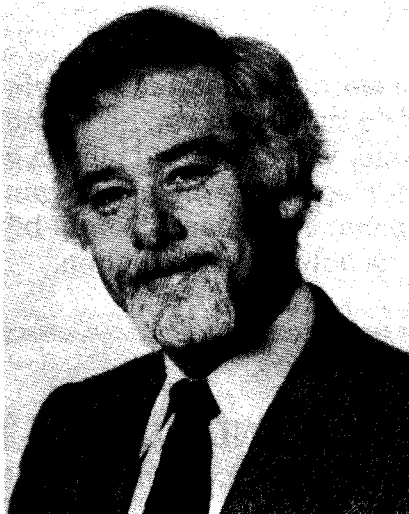
Een vergeten groep in onze samenleving zijn de verkeersslachtoffers. Het zijn er velen. Over het precieze aantal bestaat onzekerheid. Op basis van de verkeersongevallenregistratie komt men voor 1986 op een aantal van circa 50.000 per jaar. Het zogenaamde ontwerp-kern-document dat onder auspiciën van WVC wordt opgesteld, komt tot een cijfer van circa 250.000 voor hetzelfde jaar. Deze sfeer van onwetendheid is kenmerkend voor de lage prioriteit die de problematiek heeft in de Nederlandse samenleving.

Onlangs werd in een klein zaaltje in Utrecht de eerste jaarvergadering gehouden van de Landelijke Vereniging van Verkeersslachtoffers (LVV). De LVV wil meer aandacht vragen voor deze problematiek. In het bijzonder pleit ze voor een sterke verbetering van de eerste hulp, waarbij gedacht wordt aan de inschakeling van helikopters zoals in de Bondsrepubliek. Elke minuut telt bij dit soort ongevallen. Op het moment blijken de voorzieningen nog onvoldoende. Bij een van de academische ziekenhuizen, zo vertelde het hoofd traumatologie van dat ziekenhuis, is zelfs op een van de drie dagen geen mogelijkheid voor acute opname op de intensive care.

Indedaad leidt het verkeer tot hoge kosten. Per jaar zijn er circa 11.000 arbeidsongeschiktheidsverklaringen van meestal jonge mensen als gevolg van verkeersongevallen. Verder zijn er de kosten van medische verzorging, de materiële schade, de kosten van politiehulp en rechtspraak en de produktiviteitsverliezen. Zeer conservatief geschat zal de totale materiële schade per jaar zeker 1,5 miljard gulden bedragen. Om enig idee te krijgen wat dit betekent slaan we het bedrag om over het wagenpark van 5 miljoen. We komen dan op een bedrag van 3000 gulden per auto per jaar. Bij een kilometerage van 20.000 per jaar en een kilometerprijs van 50 cent staat dit gelijk aan een verhoging van 15 cent per kilometer. Hoe wordt dit bedrag op het moment opgebracht? Een groot gedeelte hiervan wordt betaald door de sociale verzekeringen, te weten de ziekenfondsverzekeringen, de WAO, de AWBZ en de Ziektewet. Ook de particuliere verzekeringen worden zwaar belast.

Natuurlijk is er aan deze problematiek wat te doen. We kunnen hierbij denken aan de bepleite maatregelen voor een betere beschikbaarheid van acute traumatologische zorg. Hier is een verantwoorde kosten-batenanalyse op zijn plaats. In de eerste plaats dient echter het kwaad bij de wortels te worden aan-

B.M.S. van Praag



gepakt. Ongevallen worden zelden zuiver door toeval veroorzaakt, maar ze zijn te danken aan roekeloos rijden. Dit betekent dat een behoorlijk deel kan worden voorkomen. Het betekent ook dat een hopelijk klein deel van de verkeersdeelnemers een belangrijk deel van de hierboven geschatte schade kan worden aangerekend. Gedachtig aan het adagium 'de vervuiler betaalt' zou men kunnen overwegen de schade te verhalen op de automobilisten. Wanneer dit op automobilisten in het algemeen zou worden verhaald, zou dit leiden tot een opslag van de wegenbelasting van minimaal 3.000 gulden. Dit lijkt echter te leiden tot grove onrechtvaardigheden voor al diegenen die op voorzichtige manier aan het verkeer deelnemen. Het is ook onbegonnen werk de schade slechts om te slaan over de schuldigen. Veelal kunnen schades van deze omvang niet verhaald worden, of is er sprake van gedeelde schuld. Het zou zich ook niet verdragen met de verzekeringsgedachte. Moeten we ons dan maar neerleggen bij deze situatie? Mijns inziens is er een tussenweg.

Ik denk hierbij aan de invoering van een no-claimkorting in de premies. De gedachte zou dan zijn dat degene door wiens schuld een verkeersongeval is veroorzaakt met schade in de vorm van ofwel medische kosten, ziekteverzuim, of arbeidsongeschiktheid een gedeelte van de schade zal moeten vergoeden door het betalen van hogere premies. Hij vertegenwoordigt immers een verhoogd risico voor de verzekeringen. We denken hierbij dan aan verdubbelingen van de te betalen premie. Ongetwijfeld klinkt dat

fors, maar de huidige no-claimkorting bij de autoverzekering bedraagt ook circa 50%, dat wil zeggen circa 1.000 gulden, en ik heb nog geen verzekerde daartegen horen protesteren. Integendeel, de no-claimkorting in de autoschadeverzekering werkt inderdaad preventief. De dreiging van een premieverhoging bij een schade leidt tot voorzichtiger rijden. Helaas werkt het niet sterk genoeg. De minder risico-aversen hebben sterkere prikkels nodig. Het geschetste plan reikt deze aan. Het aantrekkelijke van dit plan is dat het aansluit bij premies, die voor het grootste deel van de bevolking inkomensafhankelijk zijn. De man met een kleine beurs wordt dus gestraft met een veel lagere absolute premieverhoging dan de BMW-rijder. De bonus-malusregeling zou zonder meer kunnen worden overgenomen.

Men kan zich afvragen hoe de schuldvraag in deze wordt vastgesteld. Dit is echter geen nieuw probleem. Bij de schade-afwikkeling bij elk auto-ongeluk wordt dit met meer of minder strubbelingen vastgesteld, al of niet met tussenkomst van politie en rechter. En waar moeten de extra premie-inkomsten naar toe? Deze moeten uiteraard blijven bij de verzekeraar die ze ontvangt. Wel dient dit te impliceren dat er een herberekening van de premie plaats vindt waarbij de voorzichtige verkeersdeelnemers een no-claimkorting krijgen.

De betekenis van dit voorstel is in de eerste plaats, dat er een rechtvaardiger lastenverdeling plaats vindt. Deze reallocatie zal echter nooit optimaal zijn, omdat de astronomische schades van een behoorlijk verkeersongeval natuurlijk nooit kunnen worden verhaald op particulieren. Bovendien zou dat strijdig zijn met de verzekeringsgedachte, waarbij juist wordt getracht de gerealiseerde schade per geval te vervangen door een actuariële berekende schadeverwachting. Het tweede gunstige en belangrijkste effect is echter het opvoedende en preventiefwerkende effect dat we van deze maatregel mogen verwachten.

Ongetwijfeld zullen belangengroepen zoals BOVAG, ANWB en ook verzekeraars grote bezwaren uiten tegen deze voorstellen. Toch lijkt het de moeite waard in ieder geval eens een serieuze kwantitatieve analyse te starten. Een administratief probleem kan er niet zijn, want de huidige no-claimregeling in de autoverzekering loopt uitstekend.

B.M.S. van Praag