

# 'Verkeerscontroles en fikse boetes zijn heel nuttig'

De Limburger

oktober 2004

SITTARD

DOOR WIM DOESBORGH

„Bij de afslag gebeurde het. 'Oei, een motorrijder', hoorde ik mijn vrouw zeggen. Op hetzelfde moment voelden we een klap rechts tegen het voorwiel. Een man buitelde over de motorkap. Mijn voet drukte op de rem. De auto stopte. Als verlamd bleven in onze stoelen zitten. Oh, laat dit niet waar zijn!”

Helaas het was waar. De Limburgse koster en zijn vrouw die hun ongeluk vertellen in het nieuwe boek *Na de klap* moeten tot hun ellende vaststellen dat de motorrijder morsdood tegen de autodeur ligt; en de vrouw die bij hem achterop zat, tien meter verderop zwaargewond op de weg ligt. Een traumatische ervaring volgt: de koster en zijn vrouw komen maar moeilijk met het ongeval klaar.

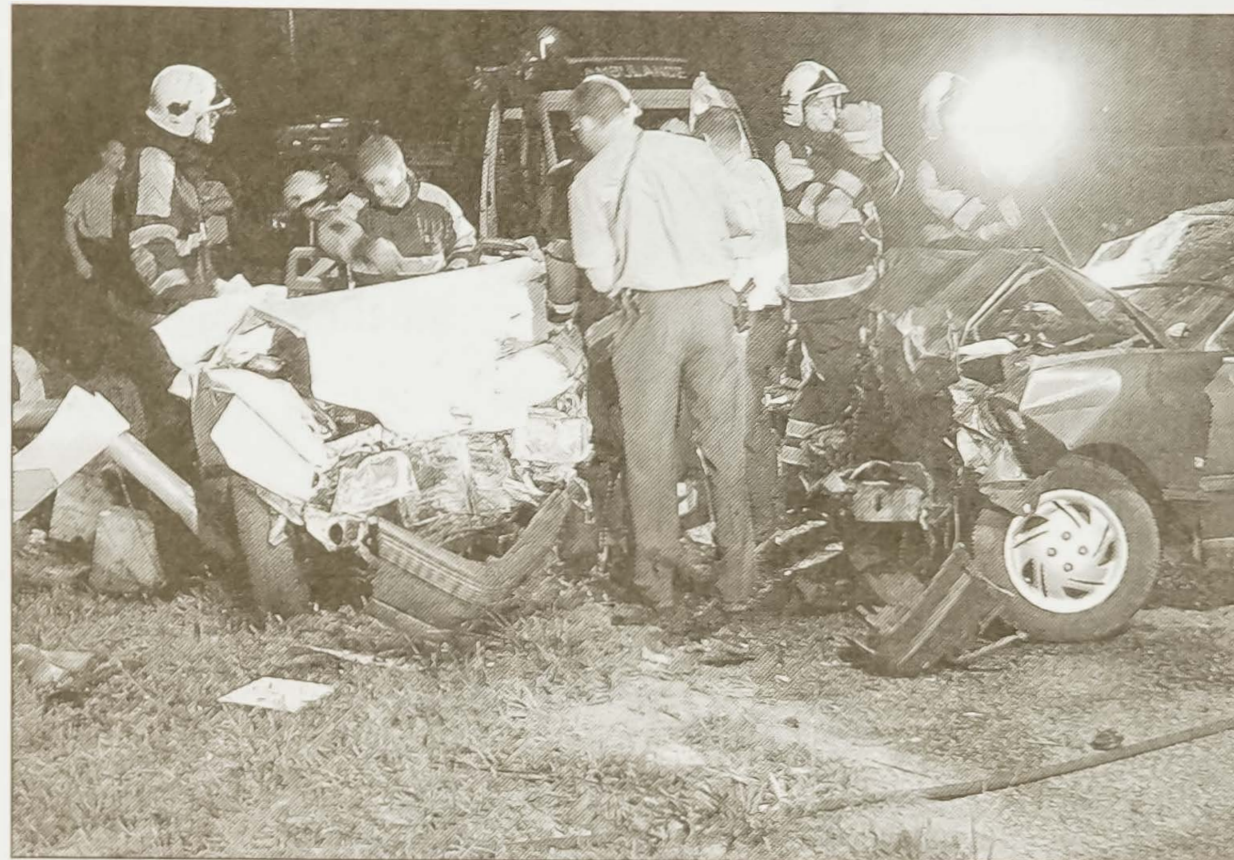
Het is één van de trieste verhalen over verkeersongelukken die psycholoog Huub Buijssen en verpleegkundige/journaliste Suzanne Buis hebben opgetekend in hun nieuwe boek. Een boek dat morgen verschijnt op Wereldgezondheidsdag en dat de lauwe aandacht die er in ons land voor dit thema is, moet ombuigen. Verhalen van slachtoffers en veroorzakers van ongelukken die met enorme problemen komen te zitten. Plus analyses en eerste adviezen voor zelfhulp van de auteurs. „Het verbaast me dat een boek over dit thema, de trauma's die mensen oplopen als gevolg van een verkeersongeluk, nog nooit in Nederland is geschreven”, zegt Buijssen. „En dat terwijl het verkeer voor mannen de belangrijkste oorzaak is van psychotrauma's. Bij vrouwen is dit, na seksuele intimidatie, nummer twee op de lijst van trau-

## ACHTERGROND

**Morgen is het wereldgezondheidsdag, helemaal in het teken van de verkeersveiligheid. Een mooie dag om de aandacht voor dit thema ook in Nederland een extra injectie te geven. Want, vindt de Limburgse psycholoog Huub Buijssen, we beseffen nog maar half hoe ernstig het is gesteld met de trauma's van de tienduizenden slachtoffers die elk jaar vallen.**

ma-oorzaken. Een kwart van de mensen die een verkeersongeluk hebben gehad, heeft ernstige problemen met de verwerking daarvan, 10 procent ontwikkelt een ernstige depressie, en één op de vijf krijgt na het ongeval een zodanige fobie dat hij niet meer achter het stuur durft. Voor 90 procent van de zwaargewonde slachtoffers is ten minste drie jaar lang alle plezier uit hun leven verdwenen. Dat zijn enorme aantallen. Daar kunnen we niet schouderophalend aan voorbijgaan.”

Buijssen ergert zich groen en geel aan mensen die bij een verkeerscontrole worden aangehouden en dan tegen de agent zeggen: 'Zeg, kunnen jullie niet beter boeven gaan vangen?' „Een belachelijk verwijt. Nergens valt voor de politie zoveel 'gezondheids-winst' te boeken (zeg maar, minder do-



**Een kwart van de mensen die een verkeersongeluk hebben gehad, heeft ernstige problemen met de verwerking daarvan. Tien procent ontwikkelt een ernstige depressie, en één op de vijf krijgt na het ongeval een zodanige fobie dat hij niet meer achter het stuur durft.** foto archief DDL

den en gewonden) als in het verkeer. Verkeerscontroles zorgen aantoonbaar voor zo'n 250 doden minder per jaar, dat is evenveel als het aantal moorden dat jaarlijks in Nederland wordt gepleegd. Bij dat laatste komt de politie met veel manschappen achteraf in actie. Controles zijn preventief, kosten veel minder inzet en leveren dus veel meer op. Bedenk trouwens dat ook iemand die 'slechts' een whiplash oploopt in het verkeer er meestal veel langer slecht aan toe is dan een burger die een keer op straat in elkaar wordt geslagen. Dat is ook erg, maar die zit niet jarenlang met de pijn.” Behalve het belang van extra maatre-

gelen (geen nachtritten in het weekeinde voor beginnende, jeugdige chauffeurs bijvoorbeeld) wil Buijssen vooral het belang van de verkeerscontroles benadrukken. Hij vindt dat niet alleen radarverklikkers moeten worden verboden, maar ook de mededelingen op radio en in kranten waar op verkeerscontroles wordt gewezen. Voor de oproep die bijvoorbeeld 11 Radio aan lezers doet om door te bellen als ze verkeerscontroles hebben gezien (om die dan als waarschuwing aan de luisteraars door te geven), heeft Buijssen geen goed woord over. „Dat helpt geen zier. Is zelfs schadelijk. Veel mensen hebben nu eenmaal een

paar flinke boetes nodig om verkeersdiscipline te ontwikkelen. Dat geldt zeker voor de wegpiraten die de snelweg beschouwen als een racebaan. Als we deze gevaarlijke chauffeurs een filmpje laten zien met de desastreuze gevolgen van te hard rijden, maakt dat weinig indruk. Uit een recent onderzoek is gebleken, dat ze in de praktijk juist nog harder gaan rijden! Deze mensen leren alleen van forse boetes en van het tijdelijk intrekken van hun rijbewijs. Kijk trouwens maar naar België: daar wordt veel minder gecontroleerd dan bij ons - met als gevolg dat het aantal verkeersdoden per jaar twee keer zo hoog is als in Nederland.”

Behalve voor de gezondheid, becijfert Buijssen, is het ook voor de portemonnee van de Nederlandse samenleving gunstig als er meer maatregelen en controles zouden komen. „De medische en materiële kosten van verkeersongelukken kosten ons land elk jaar tien miljard euro per jaar. Een op de drie mensen in de WAO is een slachtoffer van een verkeersongeluk. Als je daarbij optelt dat behalve de slachtoffers ook alle nabestaanden, partners, collega's en andere relaties direct of indirect de gevolgen ondervinden van een verkeersongeluk, kun je uitrekenen dat bijna iedereen in zijn leven minstens één keer de last daarvan ervaart. Ik begrijp er dan ook niets van dat de overheid nog altijd geen groot plan, een 'deltaplan', heeft opgesteld om aan deze schrijnende situatie iets te doen.”

Huub Buijssen en Suzanne Buis: *Na de klap. Gids voor zelfhulp voor verkeersslachtoffers.* Uitgeverij De Stiel, ISBN 9070415348, 160 pag. Prijs 14,95 euro.