

Aan Provinciale Staten van Zeeland
t.a.v. de Voorzitter,
Postbus: 6001
4330 LA Middelburg

-1-

vS/Mw. 735370 / BOIP 2605 (i-Depot) Bmp,
Nieuwe bestuursstructuur / EU-beleidskader.

Made, 28 november 2024

Het Eu-65+/67bonusplan verkeersveiligheid vinding van de 21^{ste} eeuw én het echte ei van Columbus!

Hooggeachte Voorzitter,

Via het internet en verschillende presentaties vanuit de EU-Commissie vernam ik onlangs van de inspanningen om de verkeersveiligheid van de 27-EU-lidstaten naar een hoger peil te stuwen. Gegevens: European Road Safety-Annual statistics report on road safety in the EU 2020 / European Commission (2021) Road safety thematic report-Fatigue. (Bron: [REDACTED] Vias institute B/en de SWOV NL; deze aanhalingen zijn te goeder trouw). Als auteur ben ik ontwerper van een verkeersveiligheidsplan een geregistreerd innovatieplan van een bovengemiddeld gehalte met een breed werkend sociaal karakter. (BOIP 2605, Intellectuele Eigendom tot 23 juli 2029).

Wat is de feitelijke doelstelling van het bonusplan, wat beoogt het plan? Het plan heeft een financiële beloning in petto voor de verkeersdeelnemer die andere geen letsel toebrengt, laat staan met dodelijke afloop. Een jaarlijkse beloning die bij 65+ over gaat in een maandelijks, zie voor e.e.a. het rapport. Bij toepassing van voormeld plan ben je als verkeersdeelnemer wel doende met een iets bredere intentie inzake verkeersveiligheid. Immers het systeem werkt wel met een passende straffkorting bij toebrengen van letsel en, men zal dus wat meer attent zijn om toebrengen letsel juist proberen te voorkomen en al zeker met dodelijke afloop. (Strafkorting bonus van 10% tot 40%, het laatste geeft aan betrokkenheid bij een dodelijk verkeersongeluk). Het bonusplan werkt erg aantrekkelijk is absoluut uitdagend en beschikt over een nuttig én uitgebalanceerd **competitie-element**, wat andere plannen aan de basis helaas missen! Vandaar dat evenaren van het innovatieplan nog niet zo eenvoudig is, laat staan van verbeteren; ervaring leert!

Als de waarde tot redden van mensenlevens in het verkeer niet meer is als de twee plaatsen achter de komma, dan moeten er toch nog veel plannen even langs de zogenaamde 'reanimatie!' Een dergelijk plan afserveren om ruimte te creëren voor niet haalbare illusies, is derhalve niet slim of verstandig te noemen. Zeker bij veroorzaken van verkeersongelukken die voor 90% worden toegeschreven door falen van menselijk gedrag. Het bonusplan wat hier gezien mag worden als een leerzaam innovatieproject brengt dat zeker terug naar maximaal nog 60% à 50%. Het bonusplan staat voor een aantrekkelijke uitdaging en tastbaar rendement. Verkeersdeelnemers hebben aan het bonusplan een soort 'geleidehond' die zorgt en fungeert voor veiligheid met succes om voorgestelde doelstelling te bereiken en ook nog waakzaam is en blijft voor eventuele nare verrassingen. M. a. woorden, door verkeersveiligheidsplannen bij 'voorkeur' of voorrang te aanvaarden zonder nuttig én uitgebalanceerd competitie-element is dat toch overwegend gezien wél erg riskant te noemen.

Men zou kunnen stellen dat sommige plannen inhoudelijk gezien, alles doen om 't bonusplan wél te benaderen maar op de lijn van het subjectieve. Meer uitgaande dus van de persoonlijke zienswijze of smaak uit de *eigen leefwereld* waarbij het 'ritme' planidee niet geheel wordt begrepen en zijn positie dus nijgt richting achtergrond. Actie ondernemen ná het voorval leidt gewoonlijk tot toename aantal slachtoffers; de put is bijna gedempt! Maar dit planidee biedt uitkomst met een uitgekiend scenario om de aanwezige pandemie succesvol te bestrijden!

Grondslagen van de wereldformule:

Men vraagt zich wellicht af is dit innovatieplan zijn tijd dan zover vooruit? Nou nee, door auteur bonusplan is gewoon gekozen voor logica en voorts een formule die al eeuwen zijn vruchten in continuerende stijl heeft afgeworpen en dat nog steeds doet; zo simpel is dat. Het plan kan op bestuurlijk niveau uitkomst bieden richting beoogde doelstelling en wanneer er dan voor verkeersdeelnemers ook nog geld om de hoek komt kijken, spreken ze gewoonlijk allemaal dezelfde taal en zijn er mondiaal gezien ook maar weinig 'cultuurverschillen!' Het bonusplan werkt aantrekkelijk én uitdagend, beschikt over dynamiek en 'n gezonde rivaliteit wat de een kan wil de ander óók bereiken. En wekt aldus voldoende inspiratie op om door te gaan richting reductie slachtoffers middels het aanwezige beloningssysteem. We kunnen nu tevens vaststellen hoe we de aantallen verkeersdoden en ook zwaargewonden onnodig zagen oplopen. En er nu gezamenlijk in kunnen slagen om dat eindelijk wél om te buigen in een neerwaartse beweging richting wens ministers en doelstelling EU-beleidskader / Brussel!!

Beleidsstudie met visie:

Het bonusplan als een geregistreerd innovatieplan kan niet alles wegnemen ondanks m.i. een uitgelezen motivatie en onderbouwing alsook zijn doelstelling met tastbaar rendement. Bij tussenvoeging citaat minister mw. van Nieuwenhuizen van I & W: 'In uw plan gaat u uit van belonen van goed verkeersgedrag, dat is een prima uitgangspunt. Het Eu-65+bonusplan is in essentie een vindingrijk plan met 'n onconventioneel idee voor verbetering van de verkeersveiligheid, een financiële bonus voor diegenen die zich veilig gedragen in het verkeer. Met deze filosofie belonen i.p.v. bestraffen, zou meer geëxperimenteerd kunnen worden in de aanpak van de verkeersveiligheid. En zij besluit vervolgens: Wij ondersteunen de gedachte 'belonen werkt beter dan bestraffen dat mag praktijkgericht toch wel even duidelijk zijn!' (Voor elke keuze die de overheid maakt, bestaat er regelmatig onzekerheid over het niet gekozen alternatief!).

Resumerend kan hier als verbreding gesteld worden het bonusplan anticipeert met alle inzet, juist om de volgende 'misoogst' te voorkomen. Het bonusplan werkt preventief, dus vooraf! Verkeersdeelnemers moeten dus eerst hun 'personal road tax/prt. inbrengen, iedere deelnemer weet exact waar hij/ zij voor staat, met als resultaat de aanzet voor een extra drive richting het rigoreus verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. Het betalen van de jaarlijkse /prt. is ogenschijnlijk geen populaire handeling, maar het is in zijn soort wel de meest effectieve. Voormeld bedrag is 'invorderbaar' om de drie jaar, wat gezien mag worden als gratificatie. De gecreëerde voorwaarde is functioneel en is zowel dienstig als logisch voor het aanscherpen van het zo broodnodige normbesef!

Ervaring leert dat men links en rechts probeert om voormeld innovatieplan uit zijn 'ritme' te halen, voor wat betreft het aansturen bij missing van enig beeldvorming en enthousiasme. Soms moeten dan verzinsels en wat overmoedige losse fantasieën mede de 'klank' bepalen voor een plaatsje op het memorandum richting de gekozen bestuurder. Anderzijds kwam destijds het ministerie van Financiën, langs ambtelijke weg, met een weloverwogen en tevens recht bemoedigende opmerking: 'Registratie wereldformule innovatieplan mag omschreven worden als waarborg, een dergelijke titel biedt bescherming aan dit waardevolle document!' Gezien de omschreven beargumentering van voormeld instantie is het toch nergens voor nodig een dergelijk plan nog langer op de **zwarte lijst** te laten staan: het plan is de uitdaging zelf! Want wat zijn bijvoorbeeld veldsporten zoals voetbal, hockey, tennis etc. wat zijn zowaar Olympische Spelen zonder competitie-element, dus zonder uitdaging?? Maak hier rustig uw eigen overwegingen én: Wie het weet mag het ook zeggen!!!

Een maatschappelijke visie: (Nu een standpunt van boven af!)

Er kunnen in het leven soms dingen misgaan of anders gaan als voorgesteld. Denk hier aan de toeslagenaffaire met minder gunstige gevolgen voor veel mensen op het sociale vlak. Zelfs de rechtspraak durft hier te concluderen dat het algemeen belang toch enigszins uit het oog werd verloren. Zo rijst de wederkerende vraag of er nog langs morele weg op een aanvaardbare wijze juridisch wordt opgetreden en hoe is het dan met de rechtsbescherming van de burgers? Voor een innovatieplan van bijgaand formaat is ook een investering mee gemoeid dat mag duidelijk zijn. Maar dat is minder dan dat het zal opbrengen; dat is nog duidelijker. Het plan beschikt overwegend over een zelflonend karakter en, gelet op de aanwezige 'background' kan men over de volle breedte stellen: 'De ene hand wast de andere!' Ook de Raad van State durft bij sommige beoordelingen, aansluitend voormeld, de hand in eigen boezem te steken!

Bij toename deelnemers en varianten van voertuigen vragen deze factoren om aanvullende maatregelen om de verkeersstromen in goede banen te leiden. En dat vraagt zoals eerder in het bonusplan neergelegd om structurele aandacht, voorts bestaat de bereidheid om daadwerkelijk daaraan bij te dragen. Middels de keuze van belonen is er een brede motivatie uitgewerkt voor raming aan besparing van verkeersdoden en zwaargewonden (deze raming is ook op begrijpelijke wijze in de rapportage aangegeven voor de 27 EU-lidstaten). De reductie slachtoffers met de afweging van 2 à 3 per miljoen inwoners bij 23 / 35 jaar, met een raming van 1 à 3 per miljoen inwoners bij 36 / 65 e.v. 95 jaar. En bij jeugdigen als raming van 2 tot 4 per miljoen inwoners 15 / 22 jaar. Want het wakkert de spaarzin extra aan en dat zet weldoordacht aan tot minder risico – minder slachtoffers – én dat werkt aantrekkelijk, want zoveel méér de bonus!!

Er wordt in de media en allerlei magazines via diverse stellingnames elkaar nagepraat over een idee wat soms minder goed is ontleed. En dat gaat dan over gedragsverandering van de verkeersdeelnemer; want daar wringt volgens 'insiders' de schoen. In de rapportage heb ik als auteur een gelijkwaardige visie uitgewerkt wat zeker kan leiden tot een positief effect en een gezond compromis. Als men bij het aansturen enige ruimte kan creëren en reserveren voor een burgerinitiatief 'n geregistreerd innovatieplan met een breed werkend sociaal karakter, dan kan een memorandum naar het EU-beleidskader toch gaan werken als een juiste reflectie. Het is dan louter een kwestie van óm aldus wat ruimte te creëren tussen zinvolle agenda van EU-overheid / Commissie en auteurs geregistreerde innovatieplan inzake verkeersveiligheid.

Nul, zero of geen verkeersdoden zijn veronderstellingen die men erg graag in de haalbare sfeer wenst te plaatsen, om zo voorgestelde visioenen te bereiken. De methodiek 'Nul verkeersdoden' (Vision Zero) is onbewust te grote beloftes doen die ook bij wetenschap niet het gewenste effect sorteert. Men koestert onberekenbare verwachtingen zonder gewenst resultaat op termijn! Methodisch gezien is het een mooi samenstel van wat ongelukkige termen, toetsen en tonen met een droevige dreun als waarneembare 'klank!'. En ook vanuit een wetenschappelijke benadering komen de beslist goed bedoelde fantasieën wat onhandig over en beschikken ze over weinig werking met diepgang. Het is dan ook volgens de mening van verschillende Volksvertegenwoordigers een zorgwekkende zaak en zijdens auteur bonusplan is de omschreven stellingname toch maar een dubieus brouwsel; zonder enige veerkracht dan wel tastbaar rendement! Terug dus naar de basis of beginstelling, vanwaar op ambtelijk niveau inzake aansturen, zo'n laag zelfbeeld daar wordt door ons en de 'omgeving' niet om gevraagd. Auteur probeert, naast aangegeven doelstelling, tevens enige waardigheid terug te brengen bij het nog steeds groeiende 'leger' van slachtoffers en hun nabestaanden!

Bij algemene overwegingen kan bezinning uitkomst bieden 't komt nooit te laat. Aansluitend hierop gezamenlijk in de breedte wel 'pittig' durven evalueren en vervolgens de kaarten nog eens schudden. Men zal dan ontdekken dat u toch sterke troeven in de hand heeft om die aan het kader uit te spelen, dan wel voor te leggen. Graag blijf ik mij als auteur innovatieplan op ondernemende wijze inzetten om dit haalbare proces gezamenlijk te stuwten richting agenda voor een tastbaar rendement. De afstand van twijfel naar zekerheid is overigens beleidsmatig gezien geen grote sprong. Door het voortouw nu te nemen staat men niet alleen, dat zal zeker de angst tot falen wegnemen. Om een laag zelfbeeld of een laag dunkende houding, dan wel schending van intellectuele eigendom auteurs bonusplan, wordt door niemand om gevraagd! Redt het bonusplan soms 'teveel' verkeersdeelnemers van een gewisse dood? Vreest u dat het nog steeds groeiende 'leger' van slachtoffers en hun nabestaanden, u zullen berispen en gaan protesteren? Waarom dan aan de basis nog steeds een omtrekkende beweging, van klare terughoudendheid dat doet zeker elke vorm van geloofwaardigheid, solidariteit en integriteit onnodig in de schaduw zetten. De huidige tijdsgeest zit daar echt niet op te wachten!!

Hieruit volgt dat men bij eerder genoemde afwegingen uitkomt bij een aantrekkelijke formule, namelijk een geldelijke beloning in 'klinkende munt'. Als de intentie aanwezig is of gecreëerd kan worden voor gelijke behandeling, dan kan de wissel nu door de Kamer / EU-beleidskader eenvoudig overgehaald worden richting het juiste spoor. We hoeven dus met het bonusplan niet langer aan het infuus te blijven liggen, want de diagnose biedt begrijpelijke uitkomst. En ook het recept is in deze passage bij voorbaat breedvoerig aangegeven. Auteur hoopt dan ook dat het openbaar bestuur / EU-beleidskader voldoende inspiratie weet te verzamelen om thans ondersteuning te bieden aan onderhavig innovatieplan; wat zonder poespas absoluut mondiaal gedragen kan worden. Voilà !!

De regeling van de maandelijksse bonus senioren 65+/67 is maatbepalend uitgewerkt er zijn voldoende waarborgen aanwezig, ook indexeren levert geen moeilijkheden. Dit universele plan draagt overwegend een zelflonend karakter en is hierdoor een koopkracht bevorderaar en een inflatiebegrenzer. (Zie 'background' / een financiële voorsprong / 'De ene hand wast . . . !'). Meergenoemd plan biedt op verschillende fronten een passende uitkomst voor de EU-lidstaten en dat lijkt me wel waardig voor 'n plaatsje op de agenda (zie, EU-beleidskader en Burgerpanels). Het bonusplan heeft bij werking én bij vergelijking andere plannen via zijn registratie nog steeds de 'toets der weerstand' weten te doorstaan en de houdbaarheidsdatum mag hierdoor gesteld worden tot minimaal 2075! (Reductie slachtoffers en hoogte bonus via internet, per kwartaal).

Resumerend mag dit universele plan bij omschreven motivatie, aangemerkt worden als een serieuze voortrekker naar de nieuwe EU- toekomst. Den 'onvermoeide' wenst heel gewoon langs diplomatieke weg rechtvaardig en met open vizier te communiceren dan hoeft de waarheid niet na te bootsen en kom je, al doende, zeker niet in gewetensnood. Voorts probeer ik tevens enige waardigheid terug te brengen bij het nog steeds groeiende aantal nabestaanden van verkeersongelukken. Want het gaat hier niet om een zakje knikkers, maar inhoudelijk nog steeds stringent om het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. Aansluitend volg ik de gegeven aanwijzingen, om de georganiseerde criminaliteit buiten de deur te houden. Want ongemerkt hebben ze, volgens insiders een voet tussen de deur. Zij werken namelijk met stromannen die ze paaien met geld, infiltreren en romen projecten af en deinzen nergens voor terug. Want bij het onderschatten kom je met naïeve opmerkingen alleen maar bedrogen uit. Ze laten weinig tot geen sporen achter en ben je stilzwijgend de weg aan het plaveien en de rode loper aan het uitrollen richting de 'Zoete Inval!' (Aldus een bezorgde Commissaris W.v.d.Donk).

Resumé van enige kernpunten:

Het gebruik van verslavingsmiddelen in het verkeer is in toenemende mate aanwezig zo blijkt uit verslagen bij eerdere verkeerscontroles. De handel in én gebruik van drugs is al 'normaal' de dagelijkse praktijk. De georganiseerde criminaliteit, die de handel en wandel volledig in handen heeft verdient er €-miljarden mee. Het virus is erg moeilijk te bestrijden, de praktijk leert!

Bij het aansturen is het wel verstandig om onnodige frustraties als factor zo mogelijk uit het 'domein' te weren dan kan de politiek zich ook wat breder profileren. En zeker de gekozen bestuurder kan dan ook minder overlaten aan de bureaucratie. Flexibiliteit kan het creëren van regelingen zoals het experimenteren met financiële beloningen beslist bevorderen. Hier mag andermaal verwezen worden naar 's ministers woorden bij motivatie. Met behulp en leidraad van de 'beginselen van behoorlijk bestuur' zal hier de rechtspraak het gelijkheidsbeginsel én het algemeen belang minder gaan zien als een storende factor. Naar mijn mening hoeft men aldus de weg richting dialoog niet onnodig te blokkeren; want bezinning komt nooit te laat.

Het bedrag van de 'inzet'/prt. wil de verkeersdeelnemer graag terug verdienen en dat is ook mogelijk. Hierin ligt de prikkel opgesloten, want ieder mens wil een uitzondering zijn en wil dat op voorbeeldige wijze graag aan de ander laten zien! Ook hier ligt verborgen de sleutel dat men zich echt inzet met als resultaat het rigoureuus reduceren van het aantal verkeersdoden!

Want men mag als kabinet, als ministers en tevens EU-beleidskader beslist op eigentijdse wijze 'n beetje trots zijn dat de 'EU-keuken' in het bezit is van een resultaatformule, om de voorgestelde doelstelling continu minder verkeersslachtoffers daadwerkelijk te realiseren! Het bonusplan is geen samenvatting van louter superlatieven, aangevuld met wat slimme fantasieën, maar is geënt vanuit een verklaarbare wetenschappelijke én brede benadering.

Nederland kan aldus met het bonusplan weer een leidende rol gaan spelen op mondiaal niveau en een ereplaats gaan innemen op het podium. Géén verkeersslachtoffers is een nobel streven maar noch 'de Haagse noch de Brusselse cultuur' geeft er, vandaag de dag, garanties voor af dat mag inmiddels toch wel duidelijk zijn! (Dus zonder toevoeging van een cluster papieren woorden). Graag blijf ik me als auteur innovatieplan op ondernemende wijze inzetten om dit haalbare proces gezamenlijk te stuwen richting taastbaar rendement. Het lijkt me dat er zowel bij de overheid en het EU-beleidskader voldoende animo en inspiratie aanwezig is om een juiste draai te geven aan een renderend project; de sleutel hiertoe is aanwezig. Graag vertrouw ik op de goede ontvangst en zie uw bevindingen met welgemeende belangstelling tegemoet.

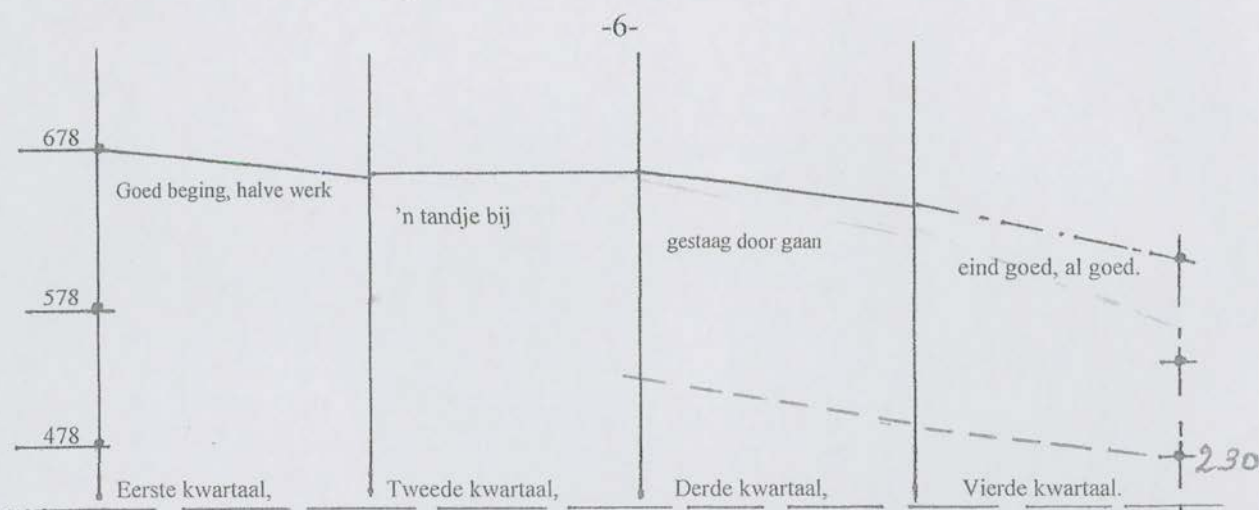
Met vriendelijke groet,

[redacted] / auteur EU-65+bonusplan

t. [redacted] / E: [redacted]

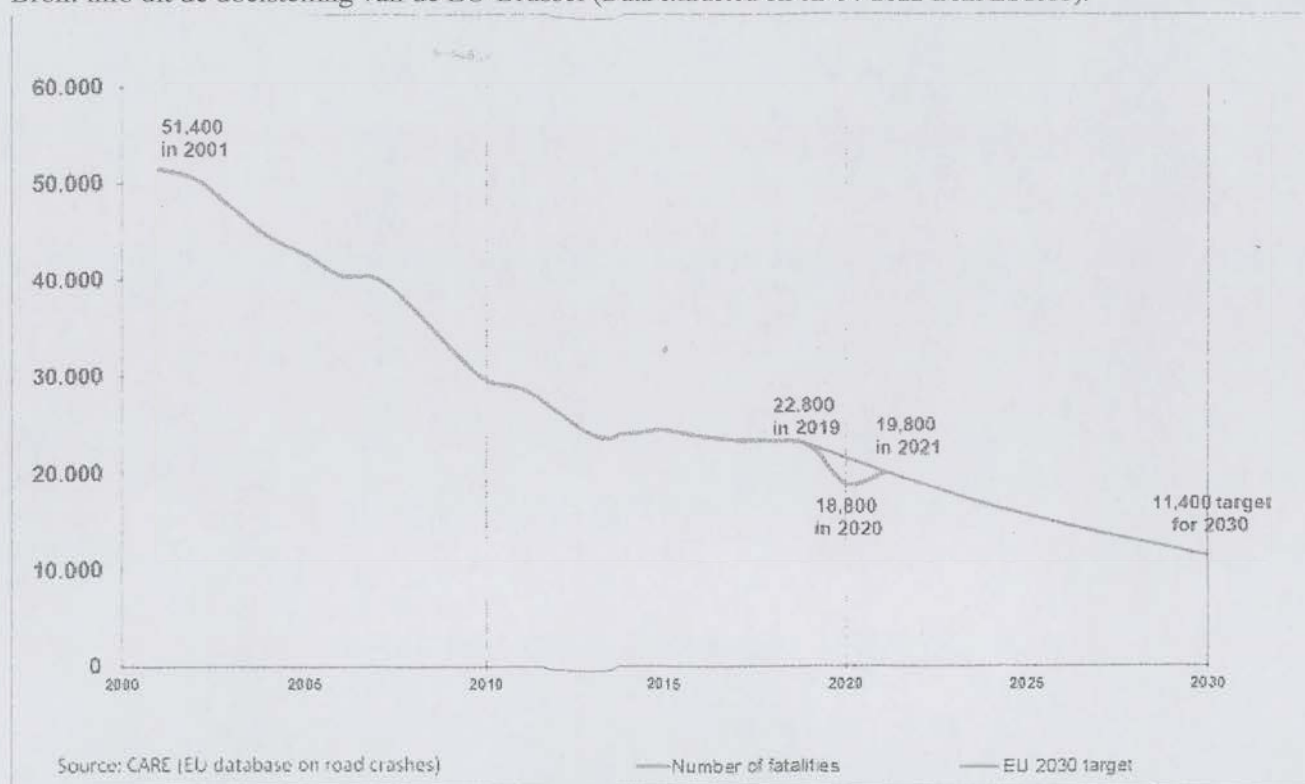
Bijlagen:

Brief, m.p. Rutte 20-03-2012, kabinet wil aantal verkeersdoden ook verminderen, zie omschreven handreiking. Vanuit bespreking destijds bij ministerie van V & W en van Economische zaken Den Haag zijn indicaties naar voren gekomen die een nuttige bijdrage leverden tot completeren van 't geregistreerde rapport Eu-65+bonusplan. Tweede Kamer, brief griffier d.d. 23 februari 2022, wat hier gezien mag worden als een serieuze benadering! E-mail verzoek tot uitstel vaste Cie./ I&W tot na zomerreces leden, Visser en Jetten, brief van zondag 25-6-'17. Raad van State, bericht d.d. 15 juni 2020. Het samenspel tussen Kamerleden, kabinet en ambtenaren moet beter!



Deze grafische voorstelling geeft een duidelijk overzicht, inzake het aantal verkeersslachtoffers per kwartaal. Ook de hoogte van de financiële beloning is per kwartaal, bij benadering, aangegeven en rekenkundig tevens eenvoudig afleesbaar. Middels de hier aangegeven 'hint' kan men dus tijdig bijsturen om zo eventueel bewegende fluctuaties, middels het bonusplan, te begrenzen d.d. 22-11-2019.

Bron: info uit de doelstelling van de EU-Brussel (Data extracted on 02-04-2022 from ESTAT).



2021 Road safety statistics: what is behind the figures? Overzicht aantal doden 2017 / 2021
Grafische voorstelling: Downward trend in the number of road traffic fatalities in the EU.

Aantal verkeersdoden in de 28 en vervolgens 27 EU-lidstaten, op jaarbasis aangegeven.
2017- 25.250 / 2018- 25.170 / 2019- 22.750 / 2020- /18.800 / 2021- / 19.800.

Gerechtigde prognose bonusplan vanaf 2012, raming aanname van 12.400 tot 9.800 in 2021.

Verkeersveiligheid / mobiliteit:

-1-

Emw: [REDACTED], november 2023.

Het Eu-65+/67bonusplan verkeersveiligheid, vinding van de 21^{ste} eeuw en het echte ei van Columbus!

- 1). Het rigoureuus reduceren van het aantal verkeersdoden en zwaargewonden.
- 2). Ondersteuning bij verkeersveiligheid, middels zijn uitdaging én financiële beloning.
- 3). De suggestie tot halvering aantal verkeersdoden, ligt zijdens het planidee binnen bereik.
- 4). Waarborgen creëren voor 'n waardevast pensioen landelijk, idem voor de 27 EU-lidstaten.
- 5). Planidee is een geregistreerd universeel innovatieplan wat mondiaal gedragen kan worden.

Als auteur planidee ben ik ontwerper van een geregistreerd verkeersveiligheidsplan, met een boven gemiddeld gehalte en tevens een breed werkend sociaal karakter. Als auteur plan houd ik van de uitdaging om dingen te verbeteren en door die meerwaarde verschil te maken, zo probeer ik als *pionier scheppend* bezig te zijn. Verkeersveiligheid is wel van ons allemaal, is grensoverschrijdend én speelt dus wereldwijd. Een dergelijk plan afserveren om ruimte te creëren voor niet haalbare doeleinden is niet erg slim of verstandig te noemen. Als de waarde tot het redden van een mensenleven, in het kader van verkeersveiligheid, niet meer is als de twee plaatsen achter de komma, dan moeten er toch nog redelijk veel plannen *even langs* de zogenaamde 'reanimatie!'

Wat beoogt het planidee, wat is de feitelijke doelstelling? Het plan heeft een financiële beloning in petto voor de verkeersdeelnemer die anderen geen letsel toebrengt, laat staan met dodelijke afloop. Een jaarlijkse beloning, per kwartaal reguleerbaar, in 'klinkende munt' die bij 65+ overgaat in een maandelijkse, groot € 90,- tot € 149,- (Strafkorting bonus van 10% - 25% tot 40%, het laatste geeft aan betrokkenheid bij een dodelijk verkeersongeluk). De 40% korting hersteld zich niet dus men zal automatisch alles doen om betrokkenheid bij een dodelijk verkeersongeluk proberen te voorkomen. Want het hersteld zich niet, ook niet bij 65+/67 over de maandelijkse beloning! Dit is (mede) de sleutel tot het rigoureuus reduceren van het aantal dodelijke slachtoffers en zwaargewonden. Want de bonus werkt ook hier voorbeeldig als aanmoediging verkeersveiligheid. Immer de beloning wacht en hoogte bonus heeft men namelijk zelf in de hand. Het planidee is een uitdaging met veel voldoening en beslist géén onverdienstelijke, om door inzet jezelf te mogen . . . belonen!!

De beloningssfeer levert dus een belangrijke bijdrage en de grafische voorstelling per kwartaal biedt tevens een stimulerende werking als overzicht en dienend als signaal. Door deze 'hint' kan men tijdig bijsturen om eventueel *bewegende fluctuaties* d.m.v. het bonusplan, te begrenzen! Iedereen werkt dus automatisch richting resultaat, omdat men benieuwd is naar de uitkomst van het volgende kwartaal. Dit houdt absoluut het verkeersgedrag levendig en doet zeker recht aan de overtuigende inzet van de verkeersdeelnemer. Dat deze zich extra zal inzetten is overigens 'n begrijpelijke toets, door genoemde beloning in het vooruitzicht te stellen zal *via normbesef* vervolgens gedragsverandering /-aanpassing zeer zéker baat vinden; want geld zet aan! Van een lange wachttijd is hier geen sprake en al zeker niet voor de senioren 65+/67, bij maandelijkse ondersteuning, want dat is louter een veronderstelling.

Het planidee werkt aantrekkelijk is absoluut uitdagend en beschikt over een nuttig en uitgebalanceerd *competitie-element*, wat andere plannen aan de basis helaas missen. Verkeersongelukken worden voor 90% (bron SWOV) toegeschreven door falen van menselijk gedrag. Het innovatieplan wat gezien mag worden als een leerzaam project brengt dat zeker terug naar maximaal 60% à 50%. Dit planidee staat voor een aantrekkelijke uitdaging met tastbaar rendement.

Men is destijds eenvoudig voorbijgegaan aan bescherming planidee Intellectueel Eigendom / IE en de wereldformule ministerie van Financiën, voor deze de Belastingdienst Breda: *Heel verstandig auteur, registratie met beschermde titel, want dit is wél een belangrijk document*; aldus de dienstdoende ambtenaar bij zijn taakuitvoering! Weinig respect voor verkregen bescherming, zo wordt exclusiviteit hier helaas op de proef gesteld en auteur zodoende simpelweg met de rug tegen de muur geplaatst!

Overigens was 't destijds niemand minder dan minister van Nieuwenhuizen zelf met de stellingname: Het bonusplan is in essentie een vindingrijk plan met een onconventioneel idee voor verbetering van verkeersveiligheid: een financiële bonus voor diegene die zich veilig gedragen in het verkeer. Een nieuwe en nuttige filosofie tot bescherming van verkeersdeelnemers! Zij vervolgt, er mag gerust wat meer geëxperimenteerd worden met financiële beloningen, dat werkt beter dan bestraffen dat mag inmiddels toch wel duidelijk zijn. Praktijk en ervaring zijn hier de huidige getuigen van; landelijk 737 verkeersdoden waarvan 140 in Noord-Brabant over het jaar 2022! Of er enige wetenschap is omtrent *averechse werking* bij een financiële beloning, voor geleverde prestatie, is mij helaas niet bekend.

Van de € 27,- miljard aan verkeersongelukken, onkosten, ambulance, brandweer, berging, revalidatie, nazorg etc. kan dus een aanmerkelijk deel terug naar de weggebruikers in de vorm van een financiële beloning in *klinkende munt*. Onze bijdrage aldus de overheid; voor uw bijdrage als verkeersdeelnemer. Het gaat er auteur niet om, om het aanwezige ambtelijke en bestuurlijke kader kritisch te bejegenen en wens mezelf daarnaast niet te presenteren als spelbederver, maar het BVVP 2024 en het innovatieplan kunnen toch op broederlijke wijze uit dezelfde trog eten en hoeven elkaar toch niet uit den bak te bijten. Via deze constructie met de overheid ligt halvering aantal slachtoffers zeer zeker binnen bereik!

Enige kanttekeningen omtrent de nieuwe pensioenwet. Belangrijk element nieuwe wet de omzetting naar een individueel pensioenvermogen. Niet alles is zonder onzekerheid vanwege de koppeling aan behaalde rendementen inzake beleggingen, beurskoersen en een *golvende* rente. Zo kan er mogelijk een substantieel bedrag vanuit met rendement verzekerde belegging in gewenste richting vloeien. Hoe is die werking als er geen waarborgen aanwezig zijn? Het innovatieplan kan daar wél een rol ingaan spelen, door overwegend zijn zelflonend karakter geldt hier de stelling: 'De ene hand wast de andere!' Mogelijk kan er een basis gaan werken voor 'n serieuze Europese Pensioen Federatie; daar het plan beschikt over een sturende politieke formule, die zonder poespas, wereldwijd gedragen kan worden!

Als er 'n memorandum of elke vorm van samenwerking ontbreekt, wordt er stilzwijgend informatie onthouden aan de gekozen bestuurders. Maar vanwaar in het algemeen én op het persoonlijke vlak gezien zo'n laag zelfbeeld, daar wordt door ons en de naaste omgeving toch niet om gevraagd?!

Voor een plan van omvang is een aanzienlijk bedrag gemoeid dat is duidelijk, maar dat is minder dan dat het zal opbrengen, dat is nóg duidelijker! Meergenoemd plan kent geen moeilijkheidsgradering en als er dan voor de deelnemers ook nog geld om de hoek komt kijken, spreken ze gewoonlijk allemaal dezelfde taal en zijn er, mondiaal gezien, ook maar weinig *cultuurverschillen*!

Er zijn aanwijzingen van enige buitenlandse politici/ insiders die medio 2022 al stelden; *in alle landen van de EU zijn maffia organisaties actief*, en ze laten bij het 'winkelen' maar weinig sporen achter. Ze hebben ongemerkt een voet tussen de deur, werken namelijk met stromannen die ze paaen met geld, infiltreren en romen projecten af en deinzen nergens voor terug. De *organisatie* kijkt graag over de schouders mee en landelijk is de vermenging van de onder- en bovenwereld al in een verder stadium, dan dat menigeen zich dat wenst voor te stellen. Bij het onderschatten en nog wat naïeve opmerkingen ben jezelf de weg aan het plaveien, de rode loper aan het uitrollen richting de 'Zoete Inval!'

Met overtuiging is er een stevige onderbouwing gecreëerd, bij motivatie en enige sociale intelligentie is er een kwaliteitsproduct ontstaan wat via integriteit tevens is voorzien van *schadevrije contouren*. Aldus geen samenvatting van louter superlatieven, aangevuld met nog enige slimme fantasieën, maar het geheel is geënt vanuit een verklaarbare én wetenschappelijke benadering! Gezien deze motivatie is het nu aan het *overheidskader* om de gewone man/vrouw in de straat meer bij de politiek te betrekken! Naar wens kunnen zowel minister Harbers van I&W, de Tweede Kamer en de EU-Commissie in Brussel, bij nominatie van bijgaand universeel innovatieplan, opnieuw geschiedenis schrijven.

Met gevoelens van hoogachting, [REDACTED] / Auteur EU-65+/67bonusplan [REDACTED]

Ongevraagd advies Raad van State over ministeriële verantwoordelijkheid

Gepubliceerd op 15 juni 2020

“Samenspel tussen Kamerleden, kabinet en ambtenaren moet beter”

Uitleggen wat de overheid doet en waarom ze doet wat ze doet: het is belangrijker dan ooit. Of het nu gaat om de veiligheid van de Stint, de cijfers over zware criminaliteit onder asielzoekers, de zeventig burgerdoden in Irak, het uitkeren van de kinderopvangtoeslag door de Belastingdienst of, nog recenter, de vraag of de overheid voldoende voorbereid was op de coronacrisis: steeds spitst het debat zich op de vragen toe, wat is de relevante informatie en is deze voor iedereen beschikbaar? En wie kan op dit alles worden aangesproken? Is dat de betrokken bewindspersoon of zijn het anderen? Hoe zit het met de ambtelijke verantwoordelijkheid en deskundigheid? Heeft de Tweede Kamer voldoende grip? In de kern raken deze vragen de werking van de ministeriële verantwoordelijkheid. Gegeven de grote maatschappelijke en politieke veranderingen van de laatste decennia is publieke aanspreekbaarheid door middel van de ministeriële verantwoordelijkheid relevanter dan ooit. Om deze goed te laten werken, is een transparant en correct samenspel nodig tussen Kamerleden, kabinet en ambtenaren.

Ongevraagd advies

Dit constateert de Afdeling advisering van de Raad van State in een ongevraagd advies over de ministeriële verantwoordelijkheid. Met dit advies wil de Afdeling advisering bijdragen aan de versterking van de parlementaire democratie en het vertrouwen van de burger in de overheid. Want als een democratie haar kracht wil behouden, dan moet het kabinet aan het parlement en de samenleving kunnen uitleggen welke keuzes zijn gemaakt, hoe die zijn uitgevoerd, en ook wat niet is gelukt of wat de overheid niet kan leveren.

Samenspel verruwd en ministeriële verantwoordelijkheid vertroebeld

In haar advies constateert de Afdeling advisering dat het samenspel tussen Kamerleden, kabinet en ambtenaren in toenemende mate is verruwd. Niet alleen zijn de spelregels voor het noodzakelijke samenspel op de achtergrond geraakt, maar er zijn ook geleidelijk verschillende opvattingen over het samenspel ontstaan. Zo worden steeds vaker taken en bevoegdheden op afstand van de minister uitgevoerd, waardoor ook onoverzichtelijk is wie nu verantwoordelijk is. Dat verlies aan terrein probeert men vaak terug te winnen door gebruik van 'systeemverantwoordelijkheid' of 'stelselverantwoordelijkheid', maar dat leidt juist tot een te ruime uitleg van de ministeriële verantwoordelijkheid en overspannen verwachtingen van wat de overheid kan en mag. Daarnaast wijst de Afdeling advisering in haar advies onder meer op de toenemende incidentgedreven verantwoordingscultuur. Tot slot draait veel om een goede informatievoorziening door ministers en ministeries aan het parlement en om goede spelregels in politiek-ambtelijke verhoudingen; dat blijkt een voortdurende "strijd". Deze ontwikkelingen hebben samen de werking van de ministeriële verantwoordelijkheid vertroebeld.

Aanbevelingen

Georganiseerde criminaliteit: OPLOSSING GEZOCHT!

UITNODIGING

2019.

CDA-EUROPACONFERENCE

“Georganiseerde criminaliteit: oplossing gezocht!”

Met Ferdinand Grapperhaus, Minister van Justitie en Veiligheid

Datum: 5 april, 14:00 - 18:00 uur

Locatie: Futuredome (voormalige koepelgevangenis), Nassausingel 26, 4811DG
Breda,

Entrée bij de grote houten kasteeldeuren

Sprekers:

- **Ferdinand Grapperhaus, Minister van Justitie en Veiligheid**
- **Manfred Weber, CSU**
- **Catherine de Bolle, directeur Europol**

Wij nodigen u van harte uit voor de jaarlijkse CDA-Europaconferentie, georganiseerd door de CDA-delegatie en de EVP-fractie in het Europees Parlement.

Georganiseerde criminaliteit heeft een ontwrichtend effect op ons dagelijks leven en in onze omgeving. Door de combinatie van grote sommen geld en zware geweldsmiddelen van criminele netwerken, ligt ondermijning van de rechtsstaat op de loer. Bovendien maken deze criminelen gebruik van dezelfde voorzieningen als wij: ze vervoeren hun producten over de weg, huren huizen en geven hun geld uit. En net als wij, reizen ze zonder problemen de grens over in heel Europa. Ondertussen loopt de aanpak van criminaliteit nog wel steeds tegen grenzen aan.

Wat kan Europa doen om onze politiediensten te helpen criminele netwerken zo snel mogelijk te ontmantelen? Wat gebeurt er al op Europees niveau en wat kunnen we daarvan leren? Daarover gaan we in gesprek met u en met onze vooraanstaande sprekers.

Na afloop van het inhoudelijke gedeelte wordt een afscheidsborrel gehouden ter ere van onze vertrekkende Europarlementariërs Lambert van Nistelrooij en Wim van de Camp. Dit alles op een prachtige locatie in het centrum van Breda: in de kapel van Futuredome, de voormalige koepelgevangenis van Breda.



Opgeven voor deze conferentie is verplicht en kan door een e-mail te sturen naar europa@cda.nl of europa@europarl.europa.eu. Meer informatie is te vinden op www.cda.nl/europa/europaconferentie.