



Samenleving

De consequenties van de verkeersonveiligheid voor de slachtoffers en de samenleving worden veel te laag ingeschat.

Dat de verkeersonveiligheid zeer grote gevolgen heeft voor slachtoffers, de mensen rond hen een en de samenleving wordt noch herkend noch erkend.

De verkeersonveiligheid en de gevolgen ervan worden nog steeds niet serieus genomen en te vaak wordt de onveiligheid op de weg gebagatelliseerd. We zien een steeds grootschaliger overtreden van de wegenverkeerswet, maar ook steeds meer asociaal weggedrag terwijl de boetebedragen als 'te hoog' worden weggezet. We zullen daar in de hoofdstukken over 'handhaving' en 'strafrecht' op terugkomen. Ook kan de politiek in dit kader niet onbenoemd blijven, om te beginnen met het gebrek aan handhaving en de herinvoering van de 130 km/h op een aantal wegvakken. Deze zaken zullen in het betreffende hoofdstuk dan ook uitgebreid aan de orde komen. Temeer daar ook t.a.v. van de afname van de emissie van schadelijke stoffen een flinke winst te behalen zou zijn die hard nodig is om de doelstellingen op dit gebied dichterbij te brengen. De kern van het probleem is geen kwestie van 'NIET KUNNEN', maar van 'NIET WILLEN'. Waarom men niet wil is ons al jaren volstrekt onduidelijk, want de omvang van deze continue ramp (iedere DAG twee dodelijke en 80 zwaargewonde slachtoffers naast 80 miljoen Euro schade) tart ieder voorstellingsvermogen.

Al decennia lang worden mooie beloften gedaan om de verkeersonveiligheid te verminderen en de aantallen slachtoffers omlaag te brengen. Maar daar komt NIETS van terecht, integendeel. Men beseft niet dat iedereen slachtoffer kan worden van het wangedrag van verkeersshuften, waardoor er onvoldoende maatschappelijke druk is om dit aan te pakken.

Het trieste gevolg is dat de slachtofferaantallen (en daarmee ook de economische gevolgen voor de samenleving) een duidelijk stijgende trend vertonen ondanks dat keer op keer weer mooie beloften worden gedaan om de aantallen slachtoffers te laten dalen. Maar maatregelen om het tij te keren blijven almaar uit en de samenleving laat het zich maar aanleunen. Van protestacties is geen sprake terwijl andere gebeurtenissen (ook in verre streken) wel velen op de been brengen. Maar de ellende, die 'thuis' wordt aangericht, wordt als 'normaal' ervaren, alsof het een onvermijdelijk griepje betreft. Wij vinden dan ook dat de samenleving veel meer geconfronteerd moet worden met de enorme omvang van de ellende en de kosten van de verkeersonveiligheid, want deze worden zwaar onderschat. Ook beseft men klaarblijkelijk niet dat iedereen slachtoffer kan worden en hoe meer verkeersshuften hun gang kunnen gaan, hoe groter de kans is dat U ook slachtoffer wordt. De roep om meer handhaving en strenger straffen zou luid moeten zijn, is nu nog amper te horen, maar begint wel iets luider te worden. Om echter effectief te zijn, zouden de sancties moeten 'bijten', maar gezien de zeer hoge recidive is duidelijk dat dit nu niet het geval is. En de sancties nog slapper maken zal dus nog meer recidive in de hand werken.

Verkeersmisdriven zijn in feite levensdelicten en dienen ook als zodanig bestraft te worden. Het gebruik van bestaande (!) technologie om de waarheidsvinding bij aanrijdingen sterk te verbeteren zou standaard moeten zijn.

Wij roepen al jaren dat verkeersmisdriven in feite levensdelicten zijn en dat deze ook als zodanig bestraft dienen te worden en langzaamaan zijn meer mensen dit met ons eens. Fouten maken we allemaal, maar het bewust overtreden van de verkeersregels is een ander verhaal. Dat niemand de weg opgaat om een ander het leven te ontnemen klinkt aannemelijk, maar als iedereen de verkeersregels zou respecteren, zou niet alleen het aantal aanrijdingen sterk verminderen, de **ernst** van de gevolgen van de aanrijdingen zou nog veel sterker afnemen. Daarom dient de aanpak 'aan de voorkant' veel effectiever te worden. Want je kunt alleen met droge ogen beweren dat het niet 'de intentie was' als de verkeersregels gerespecteerd zijn. Want wangedrag is een belangrijke onderliggende oorzaak van aanrijdingen: zie ook het hoofdstuk '*Strafrecht*'. En dan helpt het niet mee dat bestaande technologie om de analyse van de aanrijding objectief vast te leggen nauwelijks gebruikt wordt en door de politiek zelfs wordt tegengewerkt. Zie ook het hoofdstuk 'Politiek'.