



Wetgeving

Veel verbetering kan worden bereikt door de wetgeving te herzien, maar het blijft al jaren oorverdovend stil...

Onbegrijpelijk dat 'doorrijden na een aanrijding' zo gemakkelijk gebruikt kan worden om 'onder invloed' te verdonkeremanen. Breng de periode terug tot maximaal drie uur met een verplichte bloedproef.

Wij roepen al jaren dat 'doorrijden na een aanrijding' veel strenger moet worden aangepakt omdat het met de huidige regeling wel heel eenvoudig is om 'onder invloed' te verdonkeremanen. Geleidelijk aan beginnen ook anderen dit probleem te onderkennen en vinden zij ook dat hier wat aan dient te gebeuren. Maar nog steeds wordt er bij vier aanrijdingen per dag (!) doorgereden zonder dat men zich bekommert om de andere partij. Met helaas nog legio voorbeelden van het -laten we het diplomatiek zeggen- oneigenlijk gebruik van deze 'escape'. Want dit werkt bovendien erg in het nadeel van slachtoffers: als aangetoond is dat de veroorzaker 'onder invloed' verkeerde, maakt dat de civielrechtelijke positie van een slachtoffer een stuk sterker. Wij stellen weer voor dat de regeling flink wordt aangescherpt: er mag maximaal drie uur verstrijken tussen de aanrijding en het moment van (vrijwillig) melden, maar men dient dan wel een verplichte bloedproef te accepteren. Aan de hand van de verstreken tijd is dan terug te rekenen wat het alcoholpromillage was op het moment van de aanrijding, want het tempo van de afbraak van alcohol in het menselijk lichaam is een biologisch gegeven en is bekend. Andere verdovende middelen blijven langer aantoonbaar in het bloed en zijn dus eenvoudig te bepalen. Alleen lachgas verdwijnt erg snel, maar is sowieso lastig aantoonbaar. Gelukkig is de populariteit van lachgas sterk afgenomen door het verbod en de bijwerkingen. Als er meer dan drie uur zijn verstreken of de bloedproef wordt geweigerd moet de veroorzaker maar aantonen dat hij op het moment van de aanrijding NIET 'onder invloed' was. Als hij dat niet kan aantonen, geldt dat hij op het moment van de aanrijding WEL 'onder invloed' was.

Een recidiveregeling voor notoire overtreders is bittere noodzaak. Een 'boete vermenigvuldigingsfactor' is het meest effectief.

Voor veel bestuurders is het krijgen van een bekeuring een corrigerende tik, die aangeeft dat de verkeersregels beter dienen te worden nageleefd. Maar helaas zijn er te veel bestuurders waarvoor een dergelijke sanctie niet genoeg 'bijt' om hun gedrag aan te passen. Daarom is het noodzakelijk en urgent om een recidiveregeling in te voeren. Dat is eenvoudiger dan de hoogte van de bekeuring te koppelen aan het inkomen (het belastbaar inkomen wordt pas in het volgende jaar vastgesteld en de belastingdienst heeft het al moeilijk genoeg om ook deze klus erbij te kunnen nemen). Cora van Nieuwenhuizen heeft (destijds in haar hoedanigheid als minister) op het Nederlands VerkeersVeiligheids Congres (NVVC) 2020 zelf verklaard dat een auto een moordwapen is. Daar zijn wij het helemaal mee eens, maar pas dan ook de wetgeving van moordwapens daarop toe! **De verkeersregels zijn er voor ons aller leven, veiligheid en welzijn!** Het bewust aan de laars lappen ervan verhoogt de kans op aanrijdingen aanzienlijk en de **ernst** van de gevolgen nog veel sterker. Want het is toch onbegrijpelijk dat we het, als samenleving, toestaan dat er lieden (zo'n 31 000) zijn die 10 of meer bekeuringen per jaar (!) krijgen voor zware verkeersovertredingen, zeker gezien de zeer lage pakkans. Er zijn er zelfs bij die er 50 of meer (hoe bestaat het!) in een jaar aan de broek krijgen, maar toch gewoon door mogen blijven rijden zolang ze de ze boetes maar blijven betalen. Want de minister vindt 'intrekken van rijbewijzen te heftig'. Onder welke steen leeft deze persoon? In andere landen kan het wel, dus ook hier is het domweg geen kwestie van niet kunnen, maar van NIET WILLEN! Voer een 'boetevermenigvuldigingsfactor' in, waarmee het boetebedrag van een volgende bekeuring wordt vermenigvuldigd. En de boetevermenigvuldigingsfactor (BVF) wordt dan ook weer verhoogd. Voorbeeld: de BVF is initieel 1. Bij een flinke overtreding wordt deze 2. Wordt binnen de proeftijd (bijv. 2 jaar) weer een flinke overtreding vastgesteld wordt deze 2 x 2 = 4. Dan

gaat ook een nieuwe proefperiode in en wordt dan weer een flinke overtreding vastgesteld wordt deze $4 \times 2 = 8$. Dan begint het allemaal wat kostbaar te worden en dan gaat men er waarschijnlijk voor zorgen dat er geen bekeuringen meer binnenkomen. Overigens wordt na de proefperiode de BVF één stap teruggebracht, dus 8 gaat naar 4, pas na het verstrijken van weer een proefperiode gaat deze naar 2, etc. Dus naarmate er een hoger BVF is duurt het langer voordat deze weer op 1 staat (lager kan uiteraard niet).

De 'wet Mulder' heeft geen belemmering te zijn, spiek bij de wapenwet!

Tegen een recidiveregeling wordt vaak aangevoerd dat de 'Wet Mulder' (bekeuren op kenteken) dit onmogelijk maakt. Wij delen deze mening niet: als een auto een moordwapen is, dan kan vergelijkbare wetgeving als voor vuurwapens worden toegepast. Als iemand een wapenvergunning heeft en door zijn wapen sterft iemand, komt deze persoon niet weg met de verklaring 'ik had het geweer aan mijn buurman uitgeleend'. Terecht. Dus voor ieder kenteken wordt een primair verantwoordelijk persoon aangewezen. De BVF komt op zijn naam / rijbewijs te staan en als hij het niet eens is met de verhoging van de BVF moet hij maar aangeven wie tijdens de overtreding dan wel de bestuurder was met naam, toenaam, adres, rijbewijsnummer en handtekening van de betreffende persoon. Voor verhuurbedrijven is dat geen probleem, deze informatie is daar beschikbaar. Oftewel, je moet maar weten aan wie je de auto uitleent..... Het is tenslotte een moordwapen.

Zolang er geen rijbewijsstolp is, is het invorderen van het rijbewijs weinig effectief. Het is inmiddels 2026!

Een ander argument dat wordt gebruikt is dat het de verwerking bemoeilijkt. Lijkt ons geen wezenlijk probleem, de BVF kan softwarematig worden verwerkt. Het kan nu ook met het puntenrijbewijs, dus dit hoeft geen belemmering te zijn. Maar de voordelen voor de verkeersveiligheid -en de daarmee samenhangende kosten van 33 MILJARD Euro PER JAAR- zijn evident. En de vermindering van het menselijk leed is niet in woorden of geld uit te drukken.

Het ontzeggen van de rijbevoegdheid is voornamelijk een papieren tijger: het gros van de lieden die hun rijbewijs hebben moeten inleveren blijft vrolijk doorrijden. Degene die denkt dat dit soort lieden, die overduidelijk blij hebben gegeven zich NIETS van de verkeersregels aan te trekken, zich nu wel aan de rijontzegging zullen houden, is wel erg naïef. Dus dienen de sancties op rijden zonder geldig rijbewijs veel zwaarder te worden, zoals bijv. een onherroepelijke gevangenisstraf. Dat mensen in anderhalf jaar tijd negentien (!!!) keer betrapt kunnen worden op rijden zonder geldig rijbewijs en dan met een bekeuring worden heengezonden is natuurlijk bespottelijk: dit soort lieden zijn een levensgroot gevaar op de weg en brengen dus leven en welzijn van andere weggebruikers in ernstig gevaar. Maar een echt effectieve oplossing is natuurlijk een rijbewijsstolp. Waarom dit maar niet wordt ingevoerd is ons een volslagen raadsel, want we hebben het wel over MENSENLEVEN! Zie ook het hoofdstuk *'Technologie'*.

De regels voor het invorderen van het rijbewijs moeten veel strenger en concreter. Dat je meer dan 80 km/h gereden moet hebben in een 30 km zone voordat dit kan is te zot voor woorden!

Wij vinden dat de regels t.a.v. het invorderen van het rijbewijs (flijk) aangescherpt dienen te worden. Nu gebeurt dit pas als iemand het al (on-)aardig bont gemaakt heeft. Zo kan het rijbewijs pas worden ingevorderd als de lokaal geldende maximumsnelheid (na correctie!) met minimaal 50 km/h is overschreden. Dus ook als de lokale maximumsnelheid 30 km/h is. Wij vinden dit niet alleen een onbegrijpelijke, maar zeker een onacceptabele regel. Want 80 km/h na correctie is dan bijna 3 maal de lokale maximumsnelheid. Dat een aanrijding in een 30 km/h zone met een dergelijke snelheid vrijwel zeker een dodelijke afloop heeft laat zich raden. Wij pleiten er daarom voor om het rijbewijs in te vorderen als de lokale maximumsnelheid met 50% of meer wordt overschreden en voor woon-erven met meer dan 10 km/h. Dit is tevens een goed voorbeeld hoe duidelijkheid wordt verschaft

Het begrip 'kwetsbare verkeersdeelnemer' moet hoognodig worden aangepast aan de huidige situatie. De realiteit heeft de regelgeving van vijftig jaar geleden achterhaald en volkomen onlogisch gemaakt.

Om betrouwbare statistieken te krijgen, dient een bloedproef voor overleden bestuurders ingevoerd te worden. Door dit niet te doen lijkt het alsof het aantal aanrijdingen 'onder invloed' veel lager is dan het in werkelijkheid.

Gezien de zeer ernstige consequenties van de verkeersonveiligheid dient het nieuwe kabinet onverwijld in actie te komen. Zou ook erg goed zijn voor de staatskas!

door concrete waarden te stellen i.p.v. vage omschrijvingen. Daarnaast zou het rijbewijs ingevorderd dienen te worden als er sprake is van frequent overtreden van de verkeersregels, zoals kan worden bepaald aan de hand van de BVF. Een auto is een moordwapen, pas dan ook de wapenwet toe!

Het begrip 'kwetsbare verkeersdeelnemer' moet hoognodig op de schop. Door het almaar groeiende aantal voertuigtypes met ook nog eens verschillende rijsnelheden is het een volstrekt onoverzichtelijk en onlogisch begrip geworden. En wat 'kwetsbaar' is, wordt heden ten dage meer bepaald door de gevolgen van de aanrijding en niet alleen meer door de voertuigcategorie. Waarom een motorrijder als een 'niet-kwetsbare' verkeersdeelnemer wordt gezien bij een aanrijding met een elektrische SUV van meer dan 2000 kg is ons een raadsel. En een Fiatje 500 evenmin in een aanrijding met een vrachtauto. Kan iemand dat motiveren? En waarom is een bestuurder van een fatbike wèl een 'zwakke verkeersdeelnemer' en iemand op een snorscooter niet? In dit onoverzichtelijke woud moet hoognodig eens orde op zaken worden gesteld en de criteria aangepast aan de realiteit van nu. En bestuurders, die nu als 'zwakke verkeersdeelnemers' worden gekwalificeerd, zouden deze positie moeten verliezen als het voertuig niet meer aan de voorschriften voldoen (bijv. na opvoeren) en/of de bestuurders ze zich niet aan de verkeersregels hebben gehouden, zoals voertuigverlichting en 'rijden onder invloed'. Want verkeersregels gelden ook voor hen!

Er is al jaren discussie over de 'bloedproef' voor veroorzakers die bij de aanrijding zelf om het leven zijn gekomen. Nu gebeurt dit niet, 'uit piëteit met de nabestaanden'. Tot op zekere hoogte kunnen wij begrip opbrengen voor dit standpunt, maar er zijn ook nog andere kanten aan de medaille: voor de aansprakelijkheid is het wel degelijk van belang of een veroorzaker 'onder invloed' was of niet. Dus voor overlevende slachtoffers kan dit zeer belangrijk zijn voor de afwikkeling en de verwerking. Daarnaast blijft er zo onduidelijkheid over de dieperliggende oorzaken van de aanrijding: wij zijn ervan overtuigd dat bij veel meer aanrijdingen, waarbij doden en/of gewonden te betreuren zijn, alcohol en/of drugs in het spel waren. Maar daar wordt nu niet op gecontroleerd, waardoor een dergelijke aanrijding niet als zodanig in de boeken wordt opgenomen. Zo geven de statistieken een vertekend beeld. Want nu gaat een dergelijke aanrijding de boeken in zonder mogelijke aantekening dat alcohol / drugs in het spel waren, maar is dat wel zo? Ook bij veel 'eenzijdige' aanrijdingen blijft de onduidelijkheid knagen en blijft het probleem van 'onder invloed' kleiner dan het in werkelijkheid is. Daarom zijn wij van mening dat, waar dit bestuurders betreft, een 'bloedproef' ook gedaan dient te worden als deze is overleden. De uitslag hoeft niet aan de nabestaanden te worden verstrekt (als ze dat willen, mag dat wel). Maar voor zowel de andere betrokkenen als voor een betere statistiek is dit van groot belang.

Het kabinet dat in 2023 is aangetreden en inmiddels dubbel-demissionair is, had verkeersveiligheid nou niet bepaald hoog in het vaandel staan. Zoals wij al verwachtten is dit kabinet weinig daadkrachtig geweest met het aanpakken van de -veel te lang- vooruitgeschoven problemen waar dit land mee worstelt. Verkeersveiligheid is daardoor helemaal onderaan de prioriteitenlijst komen te staan en deze is logischerwijze verder verslechterd, mede door het invoeren van 130 km/h op sommige trajecten waardoor het aantal slachtoffers en de gerelateerde schade verder toenemen in plaats van afnemen, zoals ons aan de lopende band is en wordt beloofd. Het enige dat wij kunnen doen is blijven hameren dat veel van de zaken, die wij ook weer in deze Appendix aan de orde stellen, geen uitstel kunnen velen, want het gaat om mensenlevens! Maar wij vrezen dat ook dit jaar onze noodkreet aan dovemansoren is gericht.