

De onhoudbaarheid van het huidige verkeersveiligheidsbeleid

Of hoe Europa en zijn lidstaten de Rechten Van De Mens met voeten treden

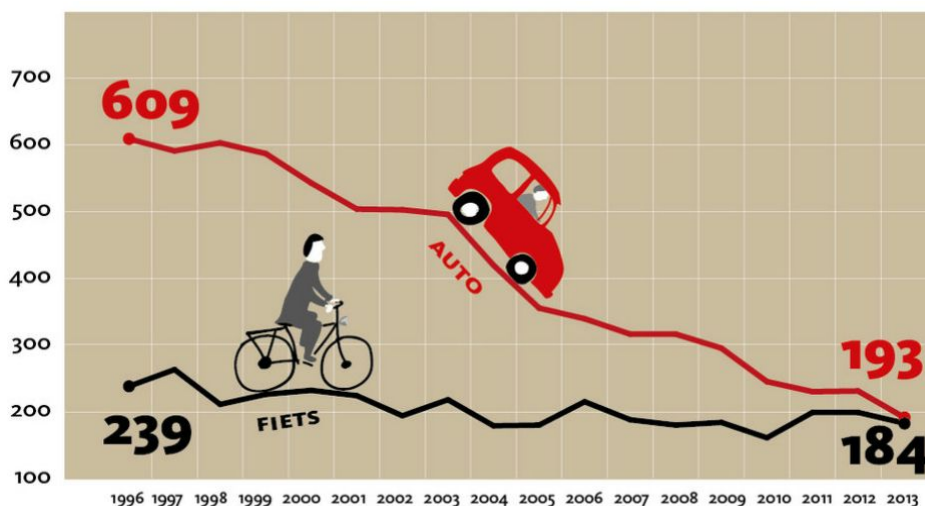
Dit is het tweede artikel in een reeks van drie, het eerste was de aanzet en werd ook gepubliceerd in De Standaard. In deel 3 werk ik een oplossing uit.

Het grootste slagveld van Europa bevindt zich op onze wegen. Terwijl onze gezagsdragers hun burgers aanraden om meer te stappen en te fietsen, zijn het net deze meest duurzame weggebruikers die het grootste slachtoffer zijn in ons verkeer. De overheden slagen er immers niet in deze gebruikers van minimale bescherming te voorzien. Hoewel ze hiervoor alle hefboomen in handen hebben, gebruiken ze die niet. Hier bestaat een term voor: schuldig verzuim.

Verkeerstragedie in cijfers

Verkeersongevallen zijn in de EU de grootste oorzaak van doden en ziekenhuisopnames van mensen jonger dan 45. Het is met name de verkeersonveiligheid van de actieve weggebruikers die zorgen baart: in de 'verkeersveilige' landen stagneert ze op een onaanvaardbaar hoog niveau. Elk jaar komen in de EU zo'n 7500 voetgangers en fietsers om door zich op de openbare weg te verplaatsen. Ter vergelijking: in de periode 2000-2015 kwamen *in totaal* zo'n 650 burgers om bij terroristische aanslagen in Europa.

In België komen jaarlijks ongeveer 9 voetgangers per miljoen inwoners om in het verkeer (risico x90), in verkeersveiligheidskampioen Nederland 4. Zelfs fietsland Nederland telt nog steeds ongeveer 200 fietsdoden per jaar (risico x80). Het aantal gewonden ligt nog veel hoger en kent zelfs een stijgende trend. En dan spreken we nog niet over de nabestaanden of de veroorzakers van het ongeval, die ook vaak voor het leven getekend zijn.

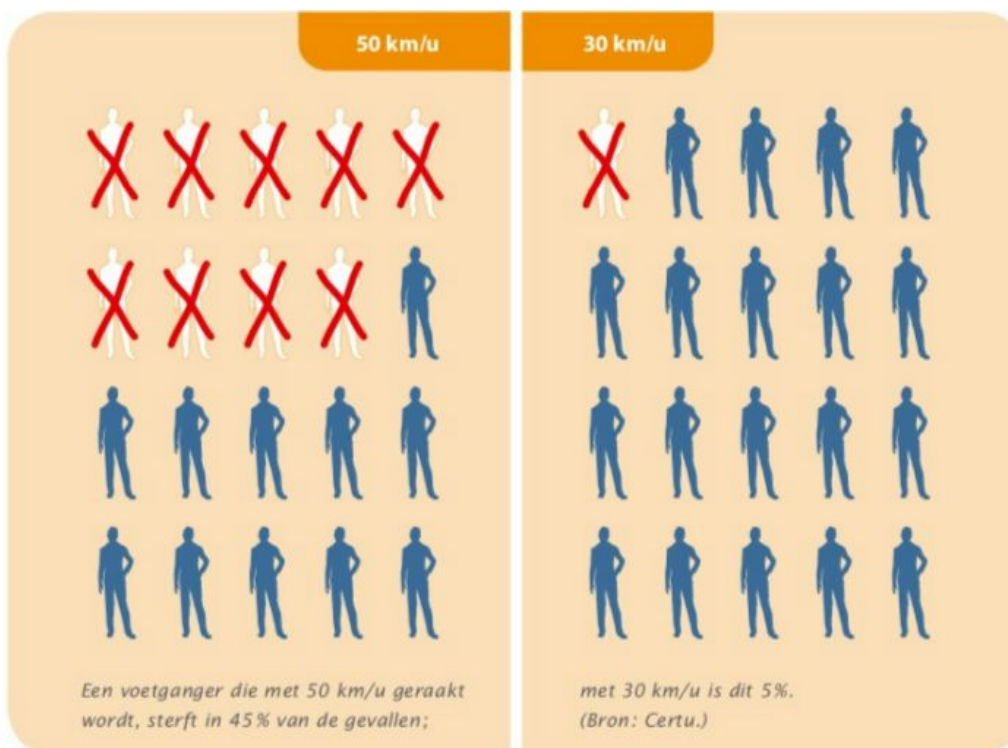


Aantal dodelijke verkeersslachtoffers in Nederland, bron Fietsersbond NL

Om deze tragische cijfers en de huidige aanpak te duiden, zoomen we in op twee deelaspecten en hun aanpak: overdreven snelheid en multitasking achter het stuur.

Snelheid is dodelijk en de huidige aanpak deugt niet

De belangrijkste reden voor deze tragische cijfers is al jarenlang gekend: onaangepaste snelheid. Naast een oorzakelijk verband, heeft snelheid immers ook een significante invloed op de ernst van ongevallen. Stijgt de gemiddelde snelheid met 5%, dan stijgt het aantal ongevallen met letsels met 20%. Het blootstellen van werknemers aan zware, razende machines is in de industrie al lang verboden. In ons verkeer blijft het dagelijkse kost. Negentig procent van de dodelijke slachtoffers onder fietsers komt dan ook om door een botsing met een gemotoriseerd voertuig. Het scheiden van deze weggebruikers is de boodschap, maar dit lukt niet altijd. Zoals onderstaande grafiek aantoont, is het van cruciaal belang de snelheid bij conflictpunten naar beneden te krijgen.



Het belang van snelheid voor de actieve weggebruiker (bron: BIVV)

Volgens de duurzaam veilig principes is 30km/u dan ook de enige snelheid die bij gemengd verkeer aanvaardbaar is. Zones 30 zijn bijgevolg hét middel om de veiligheid van de actieve weggebruiker drastisch te verhogen. In Nederland zijn ze intussen gemeengoed in verblijfsgebied. Doordat ca. 60% van de fietskm's in zulke zone's wordt afgelegd, zijn ze één van de sleutels van het Nederlandse succesverhaal. Ook in België worden ze nu beetje bij beetje ingevoerd, zoals in de centra van Brussel, Antwerpen en Gent.

Het grote probleem is echter dat deze zones 30 te vaak dode letter blijven. Met het huidige wagenpark vergt het immers zeer veel zelfdiscipline om 30km/u te rijden. Te snel rijden is heel gemakkelijk, traag rijden voelt aan als moeilijk. Net daarom wordt het op veel plaatsen ook niet ingevoerd, omdat het niet 'realistisch' of 'niet te handhaven' is.

Speed management is the key blokletterde het *British Medical Journal* in februari 2010. Makkelijker gezegd dan gedaan. De huidige aanpak is er één van: infrastructuur, sensibilisering en controle. Onze Noorderburen zetten er al tientallen jaren sterk op in. Volgens de Nederlandse ontwerpnormen, zou je in een zone 30 idealiter elke 150m een verkeersdrempel moeten leggen. Nederland ligt dan ook bezaaid met snelheidsremmers allerhande, maar ook zij halen deze norm in de verste verte niet. Wie zou dit ook willen? Infrastructurele snelheidsremmers zijn erg duur en onderscheiden zich vooral door hun: ongemak voor alle weggebruikers, extra ongevallen, lawaaioverlast, verkeersagressie, congestie, extra uitstoot, ineffectiviteit, problemen voor ambulances & openbaar vervoer, Al dit straatmeubilair is in Nederland één van de hoofdoorzaken van het verontrustend aantal enkelvoudige fietsongevallen. Ondanks deze nadelen, blijft het netto-effect op de leefkwaliteit en de verkeersveiligheid ruimschoots positief. Het menselijke leed dat hardrijders veroorzaken is immers immens.

Via nog prijzigere flitscamera's en trajectcontroles wordt daarnaast geregeld gecontroleerd op overdreven snelheid. Bijkomend wordt er uitgebreid aan sensibilisering gedaan. Het mag wat kosten in Nederland, maar het resultaat mag er zijn: op langere termijn een indrukwekkende daling van het aantal verkeersslachtoffers en beste leerling van de verkeersveiligheidsklas.

In andere Europese landen is de situatie schrijnender, zeker ook in België. Bij gebrek aan Ruimtelijke Ordening, zijn we langs onze (lokale) verbindingswegen gaan wonen, het liefst zo ver mogelijk van elkaar. Een effectieve toepassing van snelheidsremmers op verbindingswegen is al helemaal problematisch. Koppel daaraan een beschamend laag investeringsniveau in (fiets)infrastructuur, een zeer laag verkeersveiligheidsbewustzijn, een lage pakkans en je weet waarom ons land onderaan de Europese ranglijst van verkeersveiligheid bengelt.



Een andere veelgebruikte 'oplossing' is het mengen van verkeer om de snelheid naar beneden te krijgen, de fietser als 'verkeersremmer'.

Multitasking bestaat niet. Waarom beweert de wetgever van wel?

Naast overdreven snelheid is er nog een recenter fenomeen dat bijdraagt aan de hoge menselijke tol die we door ons gebrekkig verkeersbeleid betalen: het gebruik van gsm's en smartphones achter het stuur, óf hun handenvrije broertje. Prof. Theo Compennolle bestudeerde uitgebreid de wetenschappelijke literatuur rond *multitasking* en autorijden en kwam tot volgend besluit:

'Veilige' automobilisten die achter het stuur telefoneren of sms'en doden elk jaar meer mensen in de VS dan de terroristen op 11 september. Handsfree apparatuur is geen verbetering omdat onze hersenen de voornaamste beperkende factor zijn. In afwachting van hersenvrij autorijden is rijden zonder enige vorm van afleidende ICT de enige veilige manier van rijden'.

In de meeste Europese landen bestaat er wetgeving die het gebruik van ICT beperkt. Enkel *handsfree* bellen is toegelaten, maar hier geeft de wetgever een foute boodschap. De wetenschap is er immers al langer uit dat dit bijna even gevaarlijk is als *hands-held* bellen. Eigenlijk moet je volledig offline gaan om je te kunnen concentreren op je rijtaak. Tal van bedrijven zijn daarom al overgegaan op een totaalverbod telefoneren achter het stuur. En nee, dit leidt *niet* automatisch tot een vermindering van de productiviteit! Wat handsfree bellen betreft, beperkt de aanpak van Europese overheden zich tot louter sensibilisering. In Nederland en België lopen campagnes die je aanmanen bij vertrek je smartphone af te zetten.



Het missende stuk in de de puzzel: het voertuig zelf

Als lid van de mobiliteitsraad stel ik keer op keer vast dat geen enkele burgemeester in staat is de meest duurzame weggebruikers voldoende veiligheid te bieden. Elke vergadering komen dezelfde punten terug: overdreven snelheid, roekeloos rijgedrag, sluipverkeer. Deze problemen situeren zich bijna over de totaliteit van de gemeente. Iedereen wil een flitscamera voor zijn deur, maar de gemeente heeft amper geld voor één exemplaar. Het is dweilen met de kraan open. De grondoorzaak? Het product *voertuig*, zoals 'veilig' verklaard door de geldende Europese en nationale norm. Alle wagens die momenteel verkocht worden, nodigen de bestuurder uit om véél sneller te rijden dan 30km/u, de enige snelheid waarbij gemengd verkeer aanvaardbaar is. Verkeersfilosoof Kris Peeters legt de vinger op de wonde in een opiniestuk:

“De auto is wellicht het enige product dat uitdrukkelijk ontworpen is om verkeerd te worden gebruikt. Met een topsnelheid veel hoger dan toegestaan, nodigt hij uit tot het nemen van risico's en geeft hij de bestuurder het gevoel dat hij veilig is op de momenten dat het grootste gevaar dreigt”

Het grote ISA-mysterie



ISA staat voor Intelligente Snelheidsassistentie, in het Engels Intelligent Speed Adaptation. Het komt er op neer dat de auto altijd weet wat de maximumsnelheid is op de plek waar de auto zich bevindt. (bron)

Reeds in 2005 kwamen onderzoekers tot de vaststelling dat Intelligente SnelheidsAssistentie (ISA) de meest efficiënte én effectieve maatregel is in de aanpak van het *verkeersslagveld*, met een drastische daling van het aantal verkeersdoden tot gevolg, maar liefst tot -59%. Er werd een maatschappelijke baten-kosten ratio gevonden van 15: elke € 1 die men uitgeeft aan de ontwikkeling van een ISA-systeem, levert tot € 15 aan maatschappelijke baten op. Dit is een zeer hoog cijfer, dat om politieke actie smeekt. Vergelijk het met de kosten-baten van het anti-terrorisme beleid van de VS na 9/11: 1 dollar aan uitgaven leverde 3 cent aan baten op. Volgende tijdslijn werd in dit onderzoek vooropgesteld:

2000 – 2005	Further research, including larger-scale trials
2005	Decision to move forward towards full implementation
2005 – 2010	Preparation and enactment of standards
2010	Promulgation of standards
2010 – 2013	Preparations for production on new vehicles
2013	Mandatory fitment on new vehicles
2013 – 2019	Voluntary usage
2019	Requirement for mandatory usage

This timing is based on the presumption that all the steps are sequential.. The end date could be brought forward if, for example, standards work is begun before the end of the research phase.

Voor wie begaan is met verkeersveiligheid, een pijnlijke tijdslijn uit de studie van Carste (2005)

Het is dan ook een groot mysterie waarom er nog steeds geen enkele wettelijke verplichting is die nieuwe wagens met ISA uitrust. Europa is in eerste instantie verantwoordelijk voor de normering van de gemotoriseerde voertuigen. Wie een kijkje op de website van de Europese Commissie neemt, vindt een overzicht van alle wettelijke initiatieven. Zo lees je dat sommige veiligheidssystemen intussen verplicht zijn, zoals elektronische stabiliteitscontrole. Aan verschillende heilige huisjes wordt echter niet geraakt, met name vormgeving en snelheid. Het blijft vooral bij een zeer vage bewoording in de verordening van 2009. Artikel 5 luidt:

“De fabrikanten zien erop toe dat de voertuigen zodanig worden ontworpen, gebouwd en geassembleerd dat de inzittenden en andere weggebruikers zo min mogelijk risico’s op verwondingen lopen.”

Een tragisch besluit dringt zich op: de wagen, verantwoordelijk voor ontelbaar menselijk leed, is slechter genormeerd dan de microgolfoven.

Inzetten op zelfregulatie?

We vermoedden het al langer maar nu blijkt het ook uit een grootschalige studie: vrijwillige maatregelen werken niet of amper, regulatie is véél effectiever. Van de 161 onderzochte vormen van zelfregulatie, faalden er maar liefst 82%. Zo wou de EU de ernst van aanrijdingen van voetgangers verlagen. In plaats van een strikte norm te verplichten, liet de EU het aan de auto-industrie over om zelf vrijwillig hun bumper voetgangersvriendelijk te maken. Het resultaat was 75% minder bescherming dan de eerst voorgestelde verplichte norm. Na druk van het Europees Parlement, werd een verzwakte norm alsnog ingevoerd in 2004. De scores voor voetgangersveiligheid van EuroNCAP geven alvast aan dat er nog heel wat verbetermarge is.

Conclusie: als de marktwerking niet leidt tot een comparatief voordeel van een bepaalde maatregel, dan ben je weinig met zelfregulatie. In het geval van ISA of afwezigheid van ICT-afleiding is zelfregulatie duidelijk niet de te volgen weg.

Bezwarend materiaal voor Europa: eCall & milieunormering

De EU heeft met veel tromgeroffel eCall op nieuwe wagens verplicht ingevoerd, vanaf... 31 maart 2018. eCall geeft bij een zwaar ongeval automatisch de positie van de wagen door aan de hulpdiensten. Dit vereist een GPS en een GSM-verbinding, eveneens de twee cruciale elementen van ISA, terwijl ISA een véél grotere impact op de verkeersveiligheid heeft.

De Europese milieunormeringen (Euro-6, CO2) zijn intussen behoorlijk streng (althans in theorie) om de veroorzaakte gezondheidsschade maximaal te voorkomen. In schril contrast hiermee en niet verdedigbaar voor een rechtbank, blijft de normering van de wagen op het gebied van verkeersveiligheid nagenoeg maagdelijk terrein. Wat met botsveiligheid en zichtbaarheid t.a.v. duurzame weggebruikers, ISA, alcoholslot, zwarte doos, automatisch remsysteem, ... ? Studies genoeg, maar het blijft wachten op degelijke regelgeving die de snelheidsproblematiek bij de bron aanpakt.

Bezwarend materiaal voor de nationale overheden: wetgeving m.b.t. mobiel bellen.

Als de wetenschap klaar en duidelijk zegt dat handsfree bellen bijna net zo gevaarlijk is als met een toestel in je hand, waarom volgt de wetgever dan niet? Nogmaals Theo

Compernelle:

“Het verbod op het niet-handsfree gebruiken van telefoons zendt de zeer onjuiste en zeer gevaarlijke boodschap de wereld in dat handsfree telefoneren veilig is, wat volstrekt niet het geval is.

...

ICT in een auto is een verzameling killer applications. Letterlijk.

De beste oplossing is een volledig wettelijk verbod op elke vorm van ICT-gebruik achter het stuur.”

In de VS heeft de aansprakelijkheidswetgeving al tot tal van veroordelingen van bedrijven geleid, waaronder Coca Cola:

“In 2012 heeft een jury in de VS 21 miljoen dollar schadevergoeding toegekend aan een vrouw die dodelijk werd aangereden door een chauffeur van Coca-Cola, die tijdens het ongeluk met zijn telefoon belde. De advocaten van de aanklaagster brachten met succes naar voren dat het telefoonbeleid voor de chauffeurs van Coca-Cola “vaag en meerduidig” was. Ze voerden ook aan dat Coca-Cola zich bewust was van de gevaren maar “deze informatie aan de bij hen werkzame chauffeur had onthouden” (bron)

De analogie tussen het “vage” beleid van Coca-Cola en de huidige wetgeving is dan ook overduidelijk.

Verdict: schuldig verzuim van de overheid

De argumentatie opgebouwd in de gewonnen Nederlandse klimaatzaak is nog duidelijker van toepassing in het verkeersdrama. De essentie van de juridische case van Urgenda en Roger Cox is de volgende:

“De staat heeft de verplichting om maatschappelijk zorgvuldig te handelen. Als dat niet gebeurt, is dat nalatigheid. Het is niet toegestaan om een onnodig groot gevaar te creëren door bepaalde preventieve maatregelen niet te nemen”

Gezagsdragers hebben enkel de politieke vrijheid om binnen de grondwet te handelen. Zowel de Belgische grondwet (artikel 23) als het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (art.2) stellen dat gezondheid en het recht op leven een grondrecht is.

De overheid stelt haar burgers nodeloos bloot aan vermijdbaar ‘verkeersgevaar’, is zich daarvan bewust en kan dus aansprakelijk gesteld worden.

Stel immers met mij vast:

1. Het grootste slagveld van Europa bevindt zich op onze wegen, met onnoemlijk veel leed. (*~levensgevaar*)
2. ISA invoeren maakt deze wegen 50% veiliger. Europa is dé instantie om ISA in te voeren, met de nationale overheden in tweede positie. (*~vermijdbaarheid*)
3. De Europese Commissie zelf bestelde de pro-ISA studie van het 'Transport Research Laboratory'. Iedereen die met dit dossier bezig is, weet dat ISA fundamenteel is. (*~kennis*)
4. Tal van ISA-proefprojecten, eCall, de Kia Sorento en de nieuwste Ford Galaxy bewijzen dat de invoering van ISA geen noemenswaardige sociale of economisch negatieve neveneffecten heeft. (*~geen noemenswaardige nadelen*)

Uit punten 1,2, 3 & 4 volgt dat ofwel de nationale ofwel de Europese autoriteiten zich in een toestand van bewuste nalatigheid of schuldig verzuim bevinden, zolang strenge ISA geen verplichting is voor alle nieuwe wagens.

Wat zal de verdediging van Europa zijn, bij het Europees Hof van de Rechten van de Mens, bij een klacht van een ouder wiens kind is weggemaaid door een snelheidsovertreder? “We moesten de vrijheid van de bestuurder om de wet te overtreden beschermen”? Of gaat men de zwarte piet doorschuiven naar de lidstaten?

Een verkeersveiligheidszaak?

Het is voer voor juristen wie nu juist welke aansprakelijkheid heeft en bij welk hof een dergelijke zaak aanhangig gemaakt zou moeten worden. Nationale staten zijn al vaker veroordeeld door het Europees Hof van de Rechten van de Mens.

Sinds kort loopt er trouwens ook een klacht tegen het Europees Parlement bij het Europees Hof van Justitie over een ander thema.

Europa of de lidstaten hoeven niet te wachten tot een organisatie of een individu zich tot de rechtbank wendt. Er is op korte termijn ontzettend veel mogelijk. Dit argumenteer ik in het laatste artikel in deze reeks.

Over de auteur:

Dominique De Munck

Voorzitter Fietsersbond Begijnendijk - lid mobiliteitsraad Begijnendijk

Licentiaat informatica/communicatiewetenschappen & aanv. opleiding Milieuwetenschappen

Gegevensanalist/Blogger <http://transitienu.blogspot.be> /Duurzaamheidsdenker en -doener