

# Zwarte doos in de auto verraadt snelheidsduivel

ROTTERDAM • Lucio Marques (48) zag de Dodge Ram van links misschien niet eens aankomen toen hij op tweede kerstdag de Vierhavensstraat in Rotterdam opdraaide. De aanstormende pick-uptruck van een 25-jarige Schiedammer had dan wel voorrang, maar stormde met een noodvaart over de weg waar een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur geldt.



ADRIANNE DE KONING  
NIELS DEKKER

De Dodge boorde zich in de andere wagen. Er vielen vier doden: Lucio, zijn zoon Breiten (22), een 36-jarige neef en een goede 78-jarige familie-vriend. De moeder raakte zwaargewond.

De politie deed in de werkplaats waar het Dodge-wrak werd onderzocht een bijzondere ontdekking. De auto van Amerikaanse makelij had een *event data recorder* (EDR), een soort zwarte doos. In tegenstelling tot de wat ruimere schattingen van de huidige techniek kan hiermee tot op de kilometer nauwkeurig worden vastgesteld hoe hard iemand reed.

Met speciale apparatuur die de Rotterdamse politie als eerste korps aanschafte, kon het bewijs uit de elektronica worden gehaald. Op de uitdraai stond het zwart op wit: de verdachte had het gaspedaal van zijn geïmporteerde Amerikaanse auto diep ingetrapt. De teller was gestopt op 147 kilometer per uur.

Het OM heeft hiermee ijzersterk bewijs in handen tegen de Schiedammer. „We zijn verheugd dat we met zo'n instrumentarium de snelheid kan worden vastgesteld,” stelt proefspecter van justitie Ernst Pols.



Volgens hoogleraar strafrecht Geert-Jan Knoops is het voor het eerst dat justitie een zwarte doos bij een rechtszaak inbrengt als bewijs. „Verkeersveiligheid staat hoog op de politieke agenda. Het zou goed zijn als het OM deze strafzaak als proefproces voorlegt aan de rechter om te kijken of die het toelaat.”

Het bewijs kan ook in het voordeel werken van verdachten, bijvoorbeeld als er louter belastende getuigenverklaringen zijn.

Veel automobilisten hebben geen weet van alle gegevens die de auto tijdens het rijden opslaat, zoals de snelheid, kracht bij het remmen, storingen, het wel of niet dragen van de gordel en de richting van het sturen.

In moderne auto's zitten modules die informatie over het rijgedrag bijhouden en bij een crash opslaan.

Modules monitoren rijgedrag voor:

- Airbags
- ABS
- GPS
- Tractie-control

De module wordt uit de auto gehaald...



- 1 Vaak zijn er data vanaf 5 sec. vóór de crash. Het gaat om:
  - Snelheid
  - Rem-gebedelgebruik
  - Stuurstuur
  - Motorfietsen etc.
- 2 en gekoppeld aan een Crash Data Retrieval-systeem.

Computers aan boord gebruiken de gegevens bijvoorbeeld om te bepalen of de airbags open moeten gaan. De ene wagen slaat de data continu op, de ander alleen als bijvoorbeeld door een ongeluk onverwacht de snelheid fors afneemt of een storing in de motor optreedt.

De nauwkeurigheid waarmee de *event data recorder* de snelheid echter vaststelt, is ongekend. Vooral zijn alleen een groot deel van de wagens van Amerikaanse makelij uitgerust met deze zwarte doos: Ford, Chrysler en General Motors. Vooral duurdere types hebben zo'n uitleesbaar geheugen.

Navraag bij merken Audi, Peugeot, Seat, Skoda en Volkswagen

leert dat de zwarte doos in Europese auto's vooral snel 'toekomstmuziek' is. „De merken kennen het, maar in Europa zit het pas in de experimentele fase,” stelt Harald Bresser van brachegorganisatie Rai Vereniging.

Privacywaakhonden zijn kritisch over de 'spion' aan boord, waar bijvoorbeeld verzekeringsmaatschappijen hun voordeel mee kunnen doen. Toch worden de gegevens in Amerika vaak met succes in rechtszaken gebruikt. De laatste eis in de VS is dat alle wagens vanaf 2013 een boordcomputer moeten hebben. Dus ook de auto's die gemaakt zijn in Europa en Azië. Mogelijk worden dan ook de modellen voor de Europese markt uitgerust met EDR.