

Naar een duurzaam-veilig wegverkeer

Spreektekst met dia's ter gelegenheid van de uitreiking van de 'Resultaatpremies Actie -25%' door het ROV-Noord-Brabant in Breda op 1 juli 1993

D-93-5

Ir. S.T.M.C. Janssen

Leidschendam, 1993

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 170
2260 AD Leidschendam
Telefoon 070-3209323
Telefax 070-3201261

Duurzaam-veilig speakerssupport

Een audiovisueel programma te verzorgen door CORAZON

Een opzet voor de tekst

Introductie van het onderwerp 'duurzame verkeersveiligheid'

Het idee 'duurzaam-veilig' gaat uit van de mens als maat der dingen. De taken van weggebruikers zijn te vereenvoudigen door bij de vormgeving van wegen en voertuigen meer rekening te houden met de beperkte vermogens en de kwetsbaarheid van de mens. De veiligheid moet als het ware ingebouwd worden; onvermijdelijke menselijke fouten moeten zoveel mogelijk door het verkeerssysteem gecorrigeerd worden en mogen zeker niet tot ernstig letsel leiden.

Verkeersdeelnemers zijn ook beter op te leiden, te informeren en te controleren als hun taken herkenbaar en begrijpelijk zijn.

Inleiding

Elk jaar gebeuren er in Nederland meer dan een miljoen verkeersongevallen. Daarbij zijn 1300 doden, ruim 12.000 ernstig gewonden en zeker 35.000 overige gewonden te betreuren. De economische schade loopt globaal in de 9 miljard gulden.

De nuchtere cijfers zouden ons elk jaar weer moeten waarschuwen. In werkelijkheid lijkt de maatschappij steeds minder te beseffen welk leed de verkeersonveiligheid teweeg brengt en hoeveel het haar kost. Zijn wij immuun geworden?

Vrijwel iedereen neemt deel aan het verkeer. Vaak is men al één of meerdere keren persoonlijk betrokken geraakt bij verkeersongevallen. En wie kent nog geen verkeersslachtoffers in familie- of kennissenkring? Bijna de helft van de Nederlandse bevolking maakt zich zorgen over de verkeersonveiligheid.

Bij veel dagelijkse bezigheden lopen wij risico. De ervaring met ongevallen heeft geleid tot maatregelen, in huis, op ons werk, bij sport en recreatie.

Juist ook op straat zal het ongevallenrisico met maatregelen omlaag gebracht moeten worden. Natuurlijk zijn er al veel verkeersveiligheidsmaatregelen bedacht en toegepast. Zeker de typische woonstraten aan de ene kant en de autosnelwegen aan de andere kant hebben de laatste decennia extra aandacht gekregen. Sinds 1972, het jaar met ruim 3400 verkeersdoden, daalt het risico op deze wegen sterker dan op de andere wegen. Dat wil zeggen: het aantal ongevallen met dodelijke afloop per afgelegde autokilometer is daar lager geworden.

In woonstraten en op autosnelwegen is over het algemeen de bedoeling duidelijk. Woonstraten maken de aanliggende erven toegankelijk en dragen bij aan een prettige en veilige

woonomgeving. Autosnelwegen daarentegen verwerken snel en efficiënt het doorgaande autoverkeer en mogen daarbij geen verstoringen opleveren voor het wonen, het recreëren, het milieu....

Het zijn de verkeersaders binnen de bebouwde kom en de overige wegen buiten de kom waar veel onverwachte en onbedoelde situaties voorkomen. Deze "50 km- en 80 km-wegen" zijn niet alleen onveilig, maar veroorzaken ook hinder en ergernis bij weggebruikers en aanwonenden.

Er zijn voorbeelden te geven van zeer brede wegen waar veel woningen aan liggen. Ze nodigen uit om hard te rijden en worden vaak als sluipteg gebruikt. Daarnaast bieden deze wegen mogelijkheden om een erf op te rijden, te stoppen en verder om alle activiteiten te doen die bij het wonen horen. Een stroomfunctie van de weg voor het gemotoriseerde verkeer combineren met een verblijfsfunctie voor de bewoners van het aangrenzende gebied, is vragen om ongevallen.

Onverwachte situaties op wegen buiten de kom zijn veelal bochten en kruispunten. Deze situaties worden niet goed en te laat waargenomen bij een snelheid die op het rechte deel van de weg als veilig beoordeeld wordt. De misvatting van de weggebruiker blijkt dan wel verklaarbaar, eigenlijk moet ze uitgesloten worden!

Soms is het voor de autobestuurders ook niet duidelijk of fietsen en andere langzame verkeersdeelnemers van dezelfde rijbaan gebruik mogen maken, of dat langzaam verkeer de rijbaan kan oversteken.

Zo is de bedoeling van een 'ventweg' wel duidelijk, maar is een dergelijke parallelvoorziening niet altijd goed te onderscheiden van een tweede rijbaan voor de andere rijrichting. Daarbij komt nog dat verkeersborden weleens over het hoofd gezien worden.

Het gemeenschappelijke gebruik van wegen door snel- en langzaam verkeer levert doorgaans grote risico's, niet alleen door verschillen in rijnsnelheid maar ook door de kwetsbaarheid van tweewielers en voetgangers.

Bij hoge rijnsnelheden zijn verder situaties onveilig waar flank- en frontale ontmoetingen mogelijk zijn. Deze situaties zijn des te meer onveilig als de ontmoetingen niet worden verwacht en - meestal als gevolg daarvan - te laat worden opgemerkt.

De maatregelen die wegbeheerders kunnen nemen om het voor de weggebruikers gemakkelijker en veiliger te maken, zijn gebaseerd op drie principes:

- voorkom onbedoeld gebruik van de infrastructuur;
- voorkom ontmoetingen met grote snelheidsverschillen;
- voorkom onzeker gedrag van verkeersdeelnemers.

Voorbeelden van dergelijke maatregelen zijn:

- Routegeleiding van het autoverkeer via de wegen die geschikt (gemaakt) zijn voor de stroomfunctie of voor het ontsluiten van gebieden;
- De overige wegen zijn af te sluiten voor het doorgaande autoverkeer zodat grote autoluwe verblijfsgebieden met veilige ontmoetingsplaatsen ontstaan;
- Op de stroomwegen wordt tegemoetkomend en kruisend verkeer onmogelijk gemaakt door richtingscheiding en vloeiende in- en uitvoeringen;
- Wegen met een ontsluitingsfunctie hebben relatief veel kruispunten waardoor snelheidsmogelijkheden al beperkt worden. Lage snelheden zijn verder te realiseren met rotondes en maatregelen die het inhalen beperken of zelfs onmogelijk maken (bijvoorbeeld een tweestrooksweg met een fysieke scheiding van rijrichtingen);
- Fietsvoorzieningen worden liefst geheel los gehouden van de wegen voor het autoverkeer. Dit geldt voor de stroomwegen, maar ook voor de onsluitingswegen. Ingeval fietsvoorzieningen parallel lopen, moeten de tussenbermen niet doorschreden kunnen worden;
- Drempels dwars over de weg, moeten weggebruikers duidelijk maken (en laten voelen) dat ze zich bevinden in een verblijfsgebied. De automobilisten hebben hier hun oorsprong of bestemming en zullen zich aan moeten passen aan de langzame verkeersdeelnemers.

Een duurzaam-veilig verkeerssysteem vereist een aanpassing van het Nederlandse wegennet. De kosten van de maatregelen zijn ruwweg geschat op 2 miljard per jaar. Jaarlijks wordt 5 miljard uitgegeven aan aanleg en onderhoud van wegen. Binnen een tijdsbestek van 30 jaar komt vrijwel elke weg in Nederland aan de beurt voor groot onderhoud. Is een deel van dit onderhoudsbudget niet 'duurzaam' te besteden aan de voorgestelde reconstructies met veiligheidsmaatregelen die uiteindelijk het aantal verkeersslachtoffers en -ongevallen met 80 tot 90 % reduceren?

Alle Nederlandse gemeenten, provincies, waterschappen en ook de rijkswegbeheerder zouden zich gezamenlijk hiervoor kunnen inspannen. U moet zich realiseren dat deze investeringen in de verkeersveiligheid ongeveer het dubbele aan maatschappelijke kosten kunnen besparen.

NAAR EEN DUURZAAM-VEILIG WEGVERKEER

Dames en heren,

- dia 1 -

Wist u dat op de Nederlandse wegen sinds het begin van deze eeuw ruim 100.000 mensen omgekomen zijn, en dat het aantal ernstig gewonden vermoedelijk al 1,5 miljoen bedraagt?

Het is dan ook niet vreemd dat iedereen inmiddels wel één of meerdere verkeersslachtoffers in zijn naaste omgeving kent.

Elk jaar komen er duizenden bij.

Het fenomeen verkeersonveiligheid is ondanks de ernst en de omvang van het probleem, aan het wegzakken in de politieke aandacht.

Er lijkt sprake te zijn van een 'gewoon' maatschappelijk probleem, het bestaat al zo lang en we hebben geleerd het te accepteren.

Zonder onveiligheid is transport niet mogelijk.

Hebben wij de prijs van zoveel verkeersslachtoffers willen betalen voor de groei van onze mobiliteit en willen we dat ook in de toekomst?

Voor elke kilometer die wij afleggen is er een kans op een ongeval.

Bij elk ongeval is er een kans op letsel, ook op dodelijk letsel.

Deze kans is gering voor de individuele verkeersdeelnemer. Als gemiddelde voetganger zult u bijvoorbeeld 2 miljoen kilometer in het verkeer afleggen voordat daar een dodelijk ongeval bij gebeurt.

Het volgende klinkt onheilspellender: In een mensenleven is de kans om gewond te raken bij een verkeersongeval 2 op de 3 mensen!

De collectieve ervaring met verkeersonveiligheid neemt toe; iedereen kent wel iemand.

- dia 2 -

Door allerlei ontwikkelingen is in de loop der jaren het overlijdingsrisico in het verkeer gedaald.

Sinds 1950 met 6 à 7% per jaar.

Vooraf een sterke groei van het autoverkeer tot in het begin van de jaren zeventig heeft het jaarlijks aantal verkeersdoden evenwel doen stijgen van 1000 naar bijna 3300 in 1972.

Daarna groeide het autoverkeer minder sterk, terwijl de daling van het overlijdingsrisico doorging.

Dit heeft een daling in het jaarlijkse aantal verkeersdoden tot gevolg gehad en het heeft geleid tot een optimistische verwachting bij het beleid.

In het Structuurschema Verkeer en Vervoer is de taakstelling opgenomen van 50% minder verkeersdoden in het jaar 2010 dan in 1986.

In 1986 vielen er ruim 1500 doden in het verkeer.

Vorig jaar zijn er bijna 1300 verkeersdoden geregistreerd. Deze ontwikkeling ligt in de lijn van de taakstelling.

De SWOV moet echter waarschuwen voor een al te gemakzuchtige houding.

- dia 3 -

Ten eerste blijkt de risicodaling de laatste jaren terug te lopen. Het is niet langer 6 of 7%, maar 4% of minder.

Verder zijn het vooral de kwetsbare verkeersdeelnemers die meer risico lopen (en fietsen).

Dit kan een verandering teweeg brengen in de ontwikkeling van de verkeersonveiligheid. Zo zal stimulering van het fietsverkeer zonder extra veilige fietsvoorzieningen tot meer slachtoffers leiden.

Het zijn ook vooral de fietsersslachtoffers die in de formele registratie onderbelicht zijn. We zien dat in de brochure van het ROV die u in de map aantreft.

Verder merken we dat er minder prioriteit wordt gegeven aan de verkeersveiligheid in het verkeers- en vervoerbeleid.

Deze ontwikkelingen doen ons vrezen dat de verkeersveiligheidsaankomst niet gehaald zal worden.

Zouden we toch in staat zijn het aantal verkeersdoden in het jaar 2010 te brengen op 750, mogen we dan tevreden zijn?

Nee dus!

- dia 4 -

Vandaar dat de SWOV in samenwerking met verschillende instituten, een aanzet heeft gegeven naar een duurzaam-veilig wegverkeer.

De bedoeling is duidelijk: we willen niet aan de volgende generaties een verkeerssysteem overdragen waarin duizenden doden vallen.

Twee uitgangspunten:

1. We moeten proberen de kans op ongevallen al bij voorbaat drastisch te beperken door veiligheid in de infrastructuur te verankeren. Dit vraagt om structurele en preventieve maatregelen en niet langer volgend optreden, ad-hoc en plaatselijk met slechts curatieve maatregelen, zeg al of niet genezende medicijnen.
2. Als er dan nog ongevallen gebeuren, zullen allerlei voorzieningen getroffen moeten worden die ernstig letsel nagenoeg uitsluiten.

Dit betekent dat we strengere veiligheidseisen aan ons verkeerssysteem moeten stellen. De veiligheidsnormen die gehanteerd worden voor bijvoorbeeld de arbeidsomgeving en voor beschermingsmaatregelen tegen natuurgeweld, gaan uit van sterftekansen die vele malen, soms wel duizendmaal, kleiner zijn dan de feitelijke sterftekans in het wegverkeer.

Dat de maatschappij tot nu toe voor het wegverkeer een veel groter veiligheidsrisico accepteert dan voor andere systemen, is te verklaren uit een veelheid van - soms tegenstrijdige - opvattingen over de aard, de oorzaken en de beheersbaarheid van de verkeersonveiligheid.

Velen zien de verkeersonveiligheid als een gevolg van vrijwillig genomen risico's. Er zouden dwingender maatregelen nodig zijn om die groep van onverantwoordelijke verkeersdeelnemers de les te lezen.

Overigens rekent men zichzelf niet zo gauw tot die groep.

Anderen zijn van mening dat verkeersongevallen worden veroorzaakt door toevalligheden die niet door maatregelen te beïnvloeden zijn.

Men spreekt dan ook van verkeersongelukken.

Weer anderen vinden dat de verkeersveiligheid geen hoge prioriteit hoeft te hebben omdat

- het aantal verkeersdoden daalt,
- de situatie in Nederland gunstig afsteekt tegen die in het buitenland - waar de aantallen verkeersdoden overigens ook dalen -
- verkeersonveiligheid een verschijnsel is waarmee men heeft te leren leven. Het is een bekend verschijnsel waar minder dreiging van uitgaat dan van deels onbekende, toekomstige risico's.

Verwijzing naar onverantwoordelijk gedrag van de individuele verkeersdeelnemers mag niet langer een excuus zijn voor afwijzing van preventieve maatregelen.

Bijna niemand gedraagt zich met opzet onverantwoordelijk. Vaak ontbreekt de vaardigheid om de gevaren juist in te schatten of te vermijden. Deelname aan het verkeer gebeurt met meer verantwoording in een verkeersomgeving waar de gevaren niet op de loer liggen.

Van de maatschappelijke organisaties die verantwoordelijk zijn voor de kwaliteit van het wegverkeer wordt niet alleen technische, gedragswetenschappelijke, juridische en medische kennis vereist, maar ook een uitgesproken wil om naar een duurzaam-veilig wegverkeerssysteem toe te werken!

Dat geldt voor het rijk, de provincie en de gemeenten, maar natuurlijk ook voor de vele particuliere organisaties.

- dia 5 -

Waar een wil is ..

komt uiteindelijk ook een duurzaam-veilige weg.

Het klankbeeld dat u nu gaat zien, zal u de richting wijzen. Ik nodig u graag uit daar naar te gaan kijken.

- KLANKDIASERIE -

- dia 5 -

Waar een wil is

De invoering van het idee "duurzaam-veilig wegverkeer" is niet van vandaag op morgen te realiseren.

Het vergt jaren volgehouden inspanning en de resultaten zullen pas op lange termijn zichtbaar worden.

- dia 6 -

De eerste stap op de goede weg kan gezet worden:
zorg dat we overeenstemming krijgen over wat een duurzaam-veilig wegverkeerssysteem te bieden heeft en hoe het eruit gaat zien.

- dia 7 -

Verder zullen we een maatschappelijk draagvlak moeten krijgen voor een beleid dat zich richt op een duurzaam veilig wegverkeer.

- dia 8 -

Het vereist bestuurlijke afspraken tussen verantwoordelijke organisaties.

- dia 9 -

Deze afspraken zullen tenslotte leiden tot geleidelijke uitvoering van de voorgestelde maatregelen over een periode van bijvoorbeeld 30 jaar.

Wij denken aan een financiering voornamelijk uit de bestaande budgetten voor het instandhouden en verbeteren van de infrastructuur.

Daartegenover staat een besparing van verkeersongevallen tot 80 à 90%. Niet alleen een besparing van menselijk leed, maar ook van macro-economische schade. Deze macro-economische schade bedraagt op dit moment 9 miljard per jaar.

Ter vergelijking:

- de schade door congestie bedraagt 1,3 miljard per jaar.
- op de rijksbegroting staat een bedrag van 200 miljoen dat bestemd is voor de bestrijding van de verkeersonveiligheid.

Een vernieuwd beleid kan een doelstelling van 50% reductie in economische schade in 2010 zeer wel realiseren, ook bij een verkeersgroei van 35%.

Dit brengt mij tot de volgende conclusie:

Een duurzaam veilig wegverkeer is niet alleen wenselijk, het is ook te maken en te betalen.

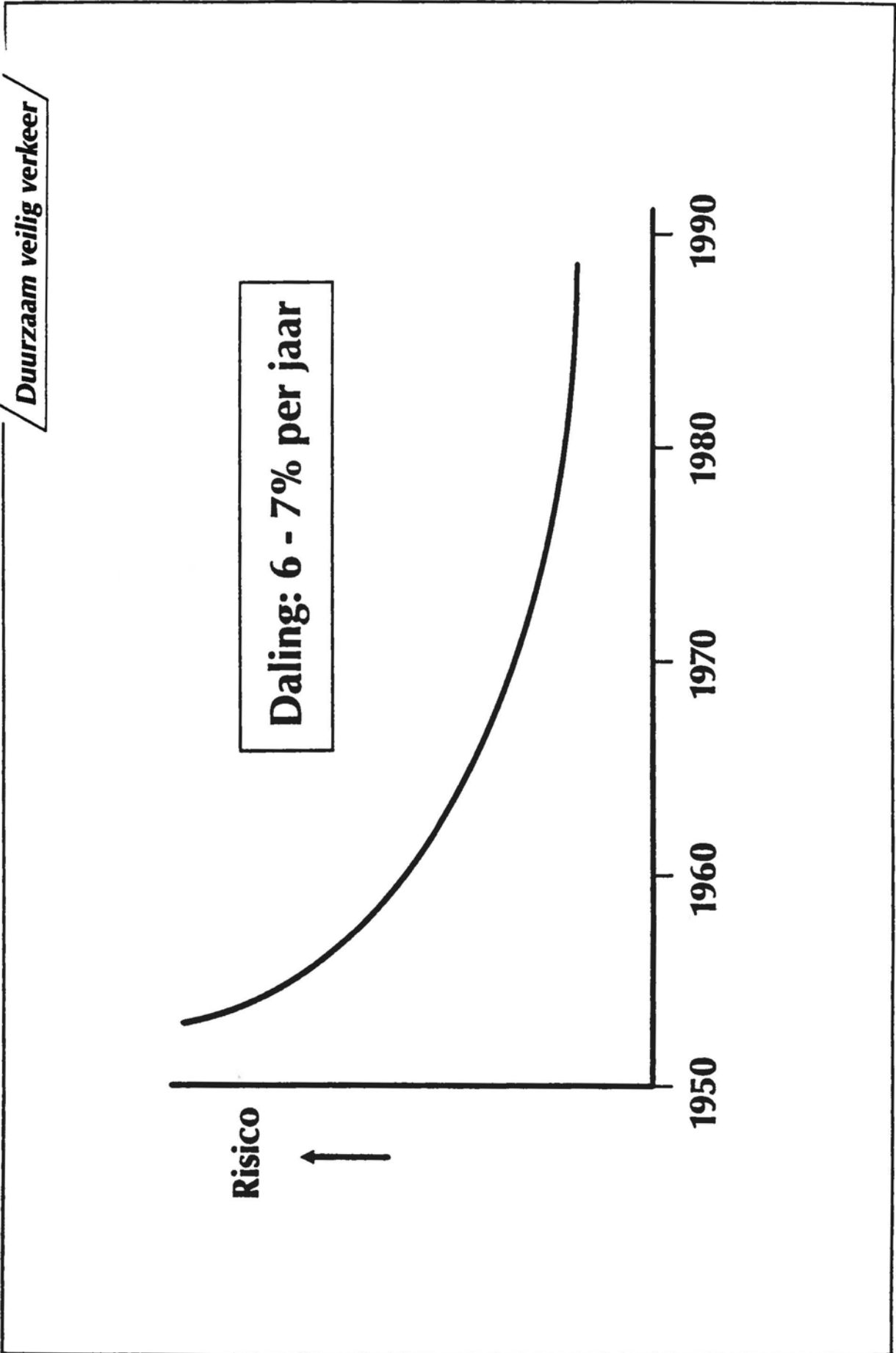
Ik dank u.

Iedereen kent wel iemand..



De eerste stap tot een
Nationale Verkeersveiligheidsverkenning
voor de jaren 1990-2010

VERKEERSVEILIGHEIDSDIENST
SWOV



Risicodaling

Vanaf 1950: 6 - 7%

Vanaf 1985: 4%

Duurzaam veilig verkeer

Naar een duurzaam veilig wegverkeer

Duurzaam veilig verkeer

Waar een wil is

Waar een wil is

- **overeenstemming verkrijgen over duurzaam veilig**

Waar een wil is

- **overeenstemming verkrijgen over duurzaam veilig**
- **maatschappelijk draagvlak verkrijgen**

Waar een wil is

- **overeenstemming verkrijgen over duurzaam veilig**
- **maatschappelijk draagvlak verkrijgen**
- **passende bestuurlijke afspraken maken**

Waar een wil is

- **overeenstemming verkrijgen over duurzaam veilig**
- **maatschappelijk draagvlak verkrijgen**
- **passende bestuurlijke afspraken maken**
- **uitvoering in bijv. 30 jaar, financiering uit bestaande infra-budgetten**