

# Verkeersveiligheidsbeleid: inhoudelijke uitdagingen in wetenschappelijk perspectief

*Bijdrage aan het Nationaal Verkeersveiligheidscongres, 12 maart 1998, Amsterdam*

D-98-3

Ir. F.C.M. Wegman

Leidschendam, 1998

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

## Documentbeschrijving

Rapportnummer: D-98-3  
Titel: Verkeersveiligheidsbeleid: inhoudelijke uitdagingen in wetenschappelijk perspectief  
Ondertitel: Bijdrage aan het Nationaal Verkeersveiligheidscongres, 12 maart 1998, Amsterdam  
Auteur(s): Ir. F.C.M. Wegman  
Projectnummer SWOV: 57.802  
Opdrachtgever: Het onderzoek waarvan dit rapport verslag doet, werd uitgevoerd in het kader van de jaarlijkse doelsubsidie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Trefwoord(en): Safety, policy, accident rate, prevention, cost benefit analysis, Netherlands.  
Projectinhoud: In deze bijdrage staan drie kwesties centraal: ten eerste het opstellen van meer doelgerichte verkeersveiligheidsinspanningen die per saldo zouden moeten leiden tot het bereiken van de taakstellingen, ten tweede aandacht voor een afweging tussen kosten en baten van maatregelen, en ten slotte het ontwikkelen van een 'Nieuwe Kijk' op een aantal verkeersveiligheidsonderwerpen.

Aantal pagina's: 14 blz.  
Prijs: f 15,-  
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1998

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV  
Postbus 1090  
2260 BB Leidschendam  
Telefoon 070-3209323  
Telefax 070-3201261

# Inhoud

1.	<i>Bereikbaarheid verkeersveiligheidsaankstellingen</i>	4
2.	<i>Doorgaan met taakstellingen, maar wel met aanvullingen</i>	9
3.	<i>Agenda voor een 'Nieuwe Kijk'...</i>	12
4.	<i>Ten slotte</i>	14

## 1. Bereikbaarheid verkeersveiligheidsaankstellingen

Heel binnenkort wordt er bepaald welke landen zullen toetreden tot de Europese Monetaire Unie. Elk land dient te voldoen aan eisen inzake de inflatie, het begrotingstekort en de nationale schuld. De afspraken daarover zijn heel precies: het jaarlijkse begrotingstekort van de overheid mag bijvoorbeeld hooguit 3% van het Bruto Nationaal Produkt zijn. Er zijn echter ook afspraken gemaakt die wat meer ruimte laten voor interpretatie: de staatsschuld zou minder moeten zijn dan 60% van het Bruto Nationaal Produkt of zij zou, zoals staat aangegeven, in bevredigende mate moeten afnemen. Het is een voorbeeld van een kwantitatieve doelstelling voor een beleidsterrein.

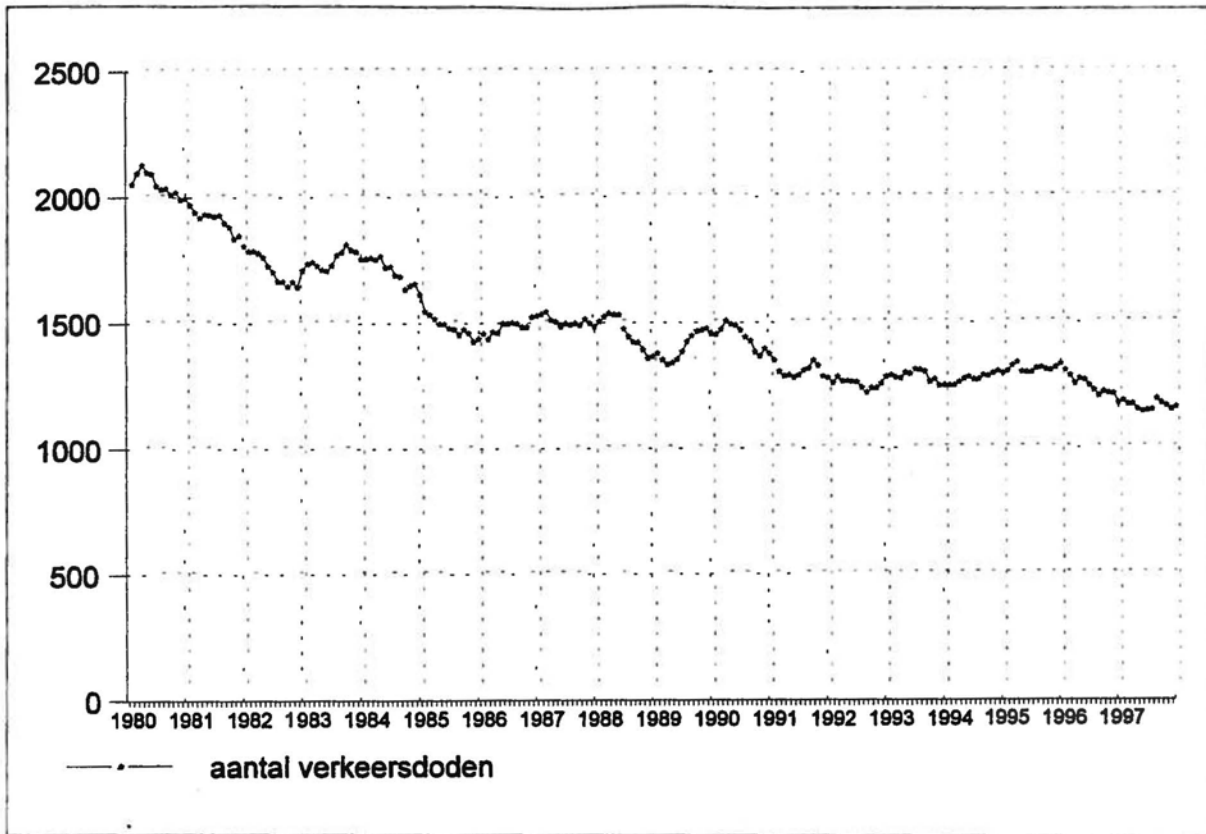
Ook op andere beleidsterreinen is het heel gebruikelijk met kwantitatieve taakstellingen te werken, zoals: de milieudoelstellingen en de discussie over het aantal vliegbewegingen dat Schiphol mag accommoderen teneinde binnen bepaalde geluidscontouren te blijven.

Over de formulering van de doelstellingen voor het beleid, over de waarschijnlijkheid dat de doelen bereikt zullen gaan worden, en over de benodigde extra maatregelen om deze doelen alsnog binnen bereik te brengen als dat niet dreigt te lukken, vinden op genoemde terreinen verhitte politieke debatten plaats.

Zoals bekend, zijn in Nederland in het begin van de jaren tachtig ook op het terrein van de verkeersveiligheid kwantitatieve doelstellingen geformuleerd. Zo hebben we de bekende doelstelling ‘-25% slachtoffers in 2000 vergeleken met de aantallen in 1985’ uit het *Meerjarenplan Verkeersveiligheid*. En iets later volgde in het *Structuurschema Verkeer en Vervoer* de doelstelling ‘reductie van 50% van de verkeersdoden en 40% van de gewonden ten gevolge van verkeersongevallen in het jaar 2010 vergeleken met de aantallen in 1986’.

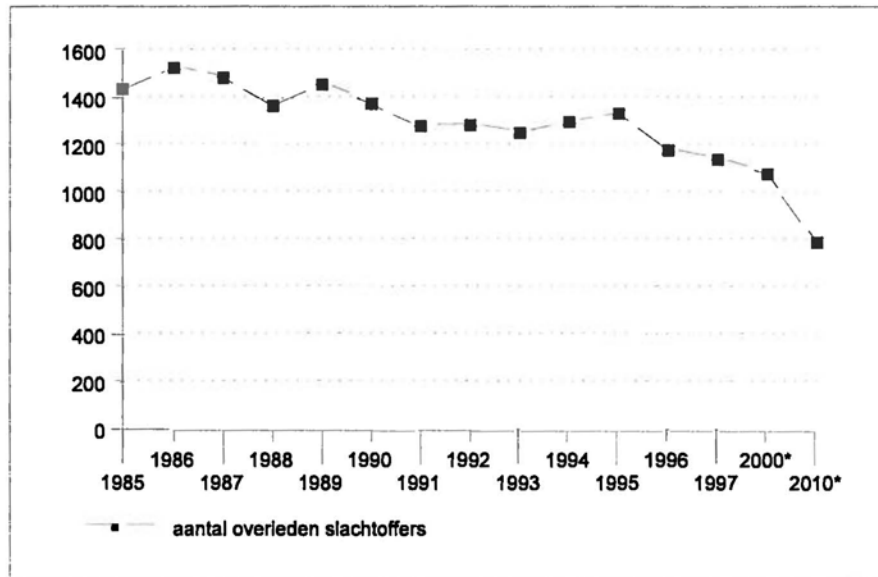
Er bestaat absoluut geen twijfel dat over het bereiken van de verkeersveiligheidsaankstellingen eenzelfde discussie zal ontstaan als over het bereiken van de criteria van de EMU of over het toestaan van het aantal vliegbewegingen op Schiphol. Toch is het wel interessant om zo vlak voor het jaar 2000 eens de balans op te maken.

In *Afbeelding 1* worden allereerst de zogenaamde maandelijks voortschrijdende totalen van het aantal verkeersdoden weergegeven. Er treedt een forse afname op in het begin van de jaren tachtig. In het begin van de jaren negentig stagneert het jaarlijks aantal verkeersdoden duidelijk, en de laatste twee jaar tekent zich gelukkig weer een verdere reductie af. Maar - om welke reden dan ook - de ontwikkelingen *nu* zijn minder positief dan in de jaren tachtig.



Afbeelding 1. Maandelijks voortschrijdende totalen van het aantal verkeersdoden in de periode 1980-1998. (Bron: SWOV op basis van AVV-BG/CBS-gegevens)

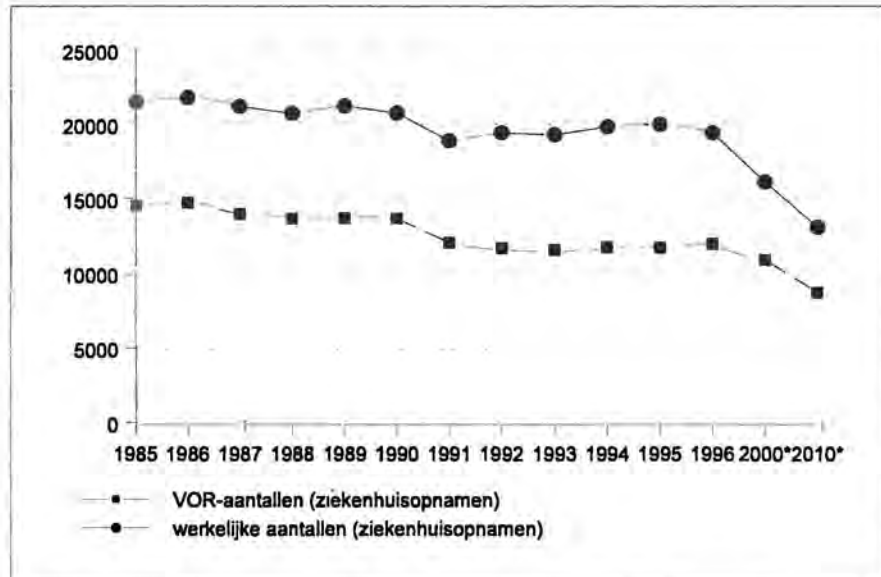
Is te verwachten dat de doelstellingen voor het jaar 2000 bereikt zullen worden? In *Afbeelding 2* is de ontwikkeling van het jaarlijks aantal verkeersdoden sinds 1985 weergegeven. Tot 1995 zag het er nog echt naar uit dat de doelstelling van -25% voor het jaar 2000 heel waarschijnlijk buiten bereik zou blijven. Gelukkig zijn de ontwikkelingen in de laatste twee jaar, dus 1996 en 1997, hoopgevender. Een nadere analyse van de meest recente ontwikkelingen zal nog duidelijk moeten maken hoe structureel de recente dalingen zijn.



Afbeelding 2. Totaal aantal overleden slachtoffers naar jaar (\* =doelstelling). (Bron: BIS-V: AVV/BG)

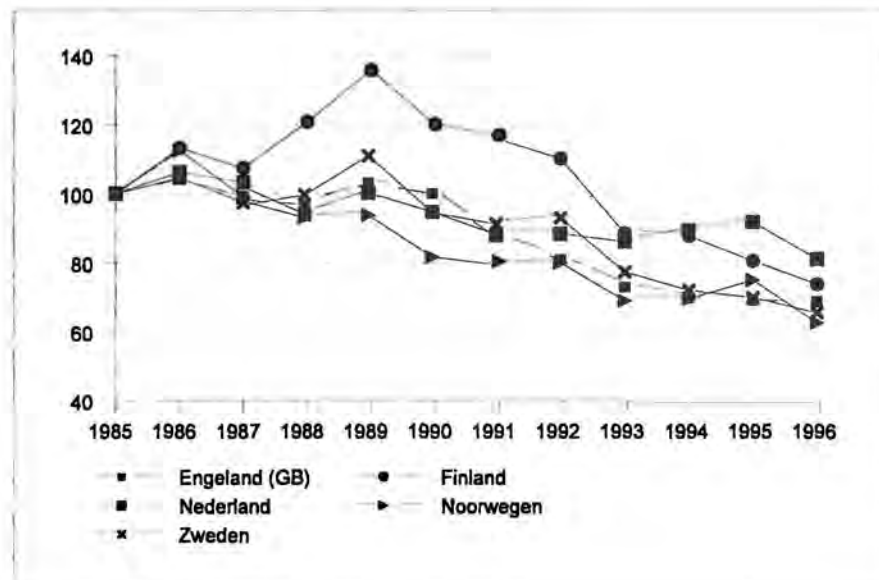
Als we de ontwikkelingen over de periode sinds 1985 op het terrein van de verkeersgewonden bekijken, dan is het nodig een onderscheid te maken tussen de ernstig gewonden, bijvoorbeeld degenen die in een ziekenhuis worden opgenomen, en de overige gewonden. Reden voor dit onderscheid is de gebrekkige kwaliteit van de registratie van de overige gewonden, waardoor het voor deze categorie slachtoffers niet mogelijk is uitspraken te doen of de gestelde doelen al dan niet bereikt zullen worden. Wat de ziekenhuisgewonden betreft, is dat sinds enige tijd wel mogelijk. Een correcte schatting van de aantallen ziekenhuisgewonden is na recent onderzoek op dit terrein nu wel te geven. Dit onderzoek werd uitgevoerd na een nadrukkelijke oproep vanuit het parlement, waaraan twee kamerleden - te weten de huidige minister en de huidige SWOV-voorzitter - indertijd een belangrijke bijdrage hebben geleverd.

In *Afbeelding 3* worden de ontwikkelingen voor de ernstig gewonden weer gegeven: de onderste lijn geeft de ontwikkeling voor de aantallen zoals de politie die heeft geregistreerd (VOR-aantallen), de bovenste lijn geeft de werkelijke aantallen weer. Het werkelijk aantal slachtoffers dat in een ziekenhuis werd opgenomen in 1985 was 21 500, de aantallen in 1996 bedroegen 19 500: dit is een afname van nog geen 10%. Het is derhalve zeer te betwijfelen of verhoogde inspanningen de komende jaren de gestelde doelen binnen bereik zullen brengen.



Afbeelding 3. VOR-aantallen ziekenhuisgewonden en werkelijke aantallen ziekenhuisgewonden naar jaar (\* = doelstelling). (Bron: AVV/BG, IVO)

Het is bij dit soort beschouwingen ook weleens nuttig om over de grens te kijken. Hierbij kan Nederland zich vergelijken met de kopgroep in Europa; de landen die als het meest veilig binnen Europa te beschouwen zijn: het Verenigd Koninkrijk, Noorwegen, Zweden en Finland. En wat blijkt nu? Nederland is wat aan het wegzakken uit de kopgroep.



Afbeelding 4. Aantal verkeersdoden (1985 = 100) naar land (Bron: BIS-V:IRTAD)

In *Afbeelding 4* ziet u de genoemde 'relatief verkeersveilige' landen van Europa. Als we het jaarlijks aantal doden in 1985 op 100 stellen, dan ziet u dat Nederland terrein aan het verliezen is op de kopgroep. Het aantal verkeersdoden in Nederland in 1996 is 18% lager dan in 1985; in Finland is dit 25%, in het Verenigd Koninkrijk is de reductie 30% en in Noorwegen en Zweden is dit percentage zelfs ongeveer 35%.

Uit deze vergelijkingen valt af te leiden dat hier geen bewijs kan worden gevonden voor de gedachte dat een relatief hoog niveau van veiligheid leidt tot een geringere potentie om tot verdere verbeteringen te komen: de wet van de verminderende meeropbrengst. Het omgekeerde lijkt eerder waar: relatief veilige landen verbeterden meer dan de relatief onveilige. Wordt het aantal verkeersdoden gerelateerd aan het aantal inwoners, dan blijkt wederom dat Nederland de laatste tien jaar achterblijft. Eenzelfde beeld doemt op wanneer we het aantal doden relateren aan de omvang van de mobiliteit in een land. Hoewel ook hier sprake is van een aanzienlijke verbetering - het risico in Nederland nam af met maar liefst 40% in de beschouwde periode - presteerden de andere landen beter.

Als de doelstellingen voor het veiligheidsbeleid serieus worden genomen, dan maken de hiervoor getoonde cijfers duidelijk, dat er in het geheel geen reden is om rustig achterover te leunen: extra inspanningen zijn nodig! Deze vergelijkingen moeten een stimulans zijn voor Nederland om niet te versagen, maar verdere verbeteringen na te streven. Men moet bijvoorbeeld niet denken dat de relatief gunstige positie die ons land inneemt, het bereiken van verdere verbeteringen in de weg zou staan.



## 2. Doorgaan met taakstellingen, maar wel met aanvullingen

De taakstellingen die in de jaren tachtig op het gebied van de verkeersveiligheid zijn geformuleerd, waren indertijd zeker niet bedoeld als een gewenste eindsituatie. Immers, elk ongeval met doden en gewonden is er een te veel. Een kwantitatieve taakstelling zoals de '-25%' maakt een compromis zichtbaar tussen enerzijds de wenselijke verbeteringen in de richting van een aanzienlijk veiliger wegverkeer en anderzijds de realiteit, waarbinnen deze aanzienlijke verbeteringen niet van de ene op de andere dag zijn te bereiken. De vraag dient zich echter wel aan, zeker nu de taakstellingen voor 2000 buiten bereik lijken te blijven, wat nu eigenlijk de voordelen zijn van zo'n taakstelling.

Voor de beantwoording van deze vraag, wordt gebruik gemaakt van de resultaten van een OESO-studie over dit onderwerp. (Een Nederlands onderzoek over de doorwerking van de taakstellingen in het verkeersveiligheidsbeleid is niet bekend). In deze OESO-studie werd nagegaan op welke wijze men in verschillende landen is omgegaan met kwantitatieve taakstellingen. Dit zijn taakstellingen met een kwantitatief karakter, met een precieze tijdsdimensie erbij en met de mogelijkheid om vast te stellen of de taakstellingen bereikt zijn.

De belangrijkste conclusie uit de OESO-studie is dat ambitieuze taakstellingen op vier manieren een gunstige werking kunnen hebben. In de eerste plaats verbetert de kwaliteit van het verkeersveiligheidsbeleid, doordat de taakstellingen leiden tot doelgerichte en effectieve verkeersveiligheidsprogramma's en tot een betere besteding van de schaarse publieke middelen.

In de tweede plaats worden verkeersveiligheidsprofessionals door ambitieuze taakstellingen meer gemotiveerd.

In de derde plaats leiden zulke taakstellingen tot een grotere geloofwaardigheid van het beleid en meer draagvlak voor maatregelen bij de bevolking.

Ten slotte, maken kwantitatieve taakstellingen het beter mogelijk om een vinger aan de pols te houden: de beleidsontwikkelingen te volgen en eventueel bij te sturen. Als we dit laatste toepassen op de Nederlandse situatie, dan is er maar één conclusie mogelijk: er is alle reden om tot bijsturing te komen. Of met andere woorden: er is alle reden om tot uitvoering van goede voornemens te komen.

Het positieve effect van het opnemen van een kwantitatieve taakstelling blijkt verder wel uit het feit dat landen die zo'n taakstelling hanteren zoals Engeland, Finland, Denemarken, na het verstrijken van de periode, besloten met de taakstelling verder te werken.

Het is wel opvallend dat het in ons land nog niet is gelukt om taakstellend beleid op het gebied van de veiligheid te formuleren. Met andere woorden: van programma's/plannen is het op voorhand duidelijk dat, als ze tot uitvoering worden gebracht, ze naar verwachting zullen leiden tot het bereiken van de taakstellingen. In Nederland zijn de doelen (waaronder '-25%') te afstandelijk gebleven. Bovendien is het niet echt duidelijk in hoeverre het beleid, nationaal, regionaal en lokaal, hierdoor geïnspireerd is.

Waarneembaar is dat het onderwerp regelmatig op de agenda staat in de Tweede Kamer. De vertaling van deze taakstellingsgedachte naar andere actoren is echter tamelijk onzichtbaar gebleven.

Daarom worden hier drie concrete voorstellen gedaan om in Nederland voluit de vruchten te plukken van het werken met een kwantitatieve taakstelling. Ten eerste stellen wij voor om tussen het jaar 2000 en 2010 twee extra formele peilmomenten in te voeren: bijvoorbeeld 2003 en 2006. Op elk van deze momenten zou een discussie ten principale dienen te worden gevoerd over de voortgang en de effectiviteit van beleid; een tijdshorizon van tien jaar is naar het oordeel van de SWOV te lang om het benodigde terugkoppelingsmechanisme te laten werken.

Ten tweede pleit de SWOV ervoor taakstellende programma's in het Nederlandse verkeersveiligheidsbeleid te ontwikkelen. Met een dergelijke werkwijze is wellicht ook een brug te slaan tussen de abstracte landelijke taakstellingen, en activiteiten op het lokale en regionale niveau. Dergelijke lokale en regionale activiteiten zijn in deze gedachte dan onderdeel van een groter geheel: nationaal, regionaal en lokaal afgestemde activiteiten. Dit zou een belangrijke invulling kunnen zijn van de aanbevelingen van de evaluatie over de decentralisatie van de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid: het zogenaamde Berenschot-rapport. Met andere woorden: doorgaan met de nationale taakstellingen, maar ook, via de vertaling daarvan naar doelgerichte veiligheidsprogramma's, het inzichtelijk maken van de wijze waarop deze taakstellingen moeten worden bereikt. Van daaruit zou dan een werving kunnen uitgaan naar al degenen (gemeenten, provincies, politie en justitie, bedrijfsleven, enzovoort) die een bijdrage zouden kunnen leveren. Een belangrijk punt hierbij is dat het stellen van taakstellingen ook kansrijker wordt als actoren zich daadwerkelijk committeren aan het doen realiseren van deze programma's.

Een goed voorbeeld hiervan, of beter een goede aanzet hiertoe, wordt het *Startprogramma Duurzaam Veilig* geacht. De ondertekenaars hebben zich gebonden aan het realiseren van het *Startprogramma* waarbij nu de 'doorvertaling' zou moeten plaatsvinden naar degenen die werkelijk maatregelen moeten gaan nemen, zoals: alle wegbeheerders. In het verlengde van het voorgaande, bepleit de SWOV dat dergelijke programma's worden afgerond met uitspraken over te verwachten veiligheidseffecten, waarbij de veronderstellingen die ten grondslag liggen aan de schattingen uiteraard vooraf zijn geëxpliciteerd. Hier wordt overigens over 'verkeersveiligheidsprogramma's' gesproken. Hiermee wordt niet alleen verwezen naar programma's en activiteiten met de nadrukkelijke bedoeling de verkeersveiligheid te bevorderen, maar evenzeer, of misschien nog wel meer wordt verwezen naar al die maatregelen en activiteiten die een nadrukkelijke invloed hebben op de verkeersveiligheid.

Ter illustratie volgt nu een voorbeeld. In discussies over grote infrastructurele werken als de Betuwelijn of de Hoge Snelheidslijn, waarbij de wegverkeersstructuur en de afwikkeling van het verkeer in een flink deel van het land wordt beïnvloed, zou ook naar de mogelijke gevolgen voor de verkeersveiligheid gekeken moeten worden. De resultaten zouden wellicht tot een aanpassing van de oorspronkelijke plannen moeten leiden. Een vergelijkbare opmerking is te maken voor de zogenaamde VINEX-bouwlocaties. Het zou onbegrijpelijk zijn als verkeersveiligheid, bijvoorbeeld de

‘duurzaam-veilig’ ontwerpprincipes, daar geen uitgangspunt voor de planvorming zou zijn.

In het kader van het vooraf aangeven van de verwachte verkeersveiligheids-effecten van bepaalde programma's, volgt nu een recent Europees voorstel op dit gebied. Behalve de effectiviteit van programma's en maatregelen is het meer en meer van belang inzicht te hebben in de kosten van die maatregelen in relatie tot de verwachte opbrengsten: ofwel de kosten/batenverhouding van maatregelen. De Europese Commissie heeft voorgesteld om voor elke maatregel de zogenoemde *One Million ECU-test* uit te voeren. Hiermee wordt bedoeld dat voor het besparen van een dode (en daarbij inbegrepen de gewonden) ongeveer 1 miljoen ECU (ruim 2 miljoen gulden) uitgegeven zou mogen worden, teneinde de verwachte maatschappelijke baten, in de zin van kostenbesparingen, hoger te laten zijn dan de kosten van de maatregelen. Dit is een goede methode om te beoordelen of een maatregel maatschappelijk rendabel is. Bovendien kan dit het vraagstuk over financiering van maatregelen, in het bijzonder maatschappelijk renderende maatregelen, waarvoor geen financierder is te vinden wat prominenter onder de aandacht brengen van potentiële geldschieters.

In 1996 is in Nederland een onderzoek uitgevoerd waarin het maatschappelijk rendement is uitgerekend van het investeren in een duurzaam-veilig wegverkeer. Het resultaat van die studie liet zien dat bij een investering van dertig miljard gulden in een periode van dertig jaar het rendement 9% zou bedragen; dit is aanzienlijk hoger dan het rendement dat Verkeer en Waterstaat wenst bij investeringen in de infrastructuur. Deze beslisregel op het gebied van kosten-baten, in combinatie met de beoordeling of met alle maatregelen de gestelde doelen zijn bereikt, zou een belangrijk criterium moeten worden bij de keuze van toekomstige maatregelen. De SWOV pleit ervoor deze benadering standaard voor potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen toe te passen. Hierbij kunnen twee korte kanttekeningen worden gemaakt: niet iedere maatregel laat zich op deze wijze gemakkelijk doorrekenen. Dit zou kunnen leiden tot een bevoorrechtiging van maatregelen waar de rekensom wel te maken is. Een tweede opmerking: als wordt besloten deze lijn te volgen, dan zullen er echt meer inspanningen gericht moeten worden op het verkrijgen van de benodigde informatie van effecten en kosten van maatregelen.

### 3. Agenda voor een ‘Nieuwe Kijk’...

De vraag die na de eerste hoofdstukken onmiddellijk opdoemt is: hoe nu verder te gaan? In een recente studie heeft de SWOV zich samen met een aantal deskundigen hierover gebogen. In deze analyse werden de volgende conclusies getrokken. Ten eerste werd vastgesteld dat er in potentie veel draagvlak voor de bevordering van de verkeersveiligheid bestaat, en dat dit draagvlak groter is naarmate de problemen meer voor de deur en om de hoek van burgers liggen. Nu en waarschijnlijk ook in de toekomst zal de maatschappelijke, politieke en bestuurlijke aandacht voor ‘verkeersveiligheid’ echter niet veel groter worden. Het is wijzer en realistischer dit als realiteit te onderkennen, dan constant te klagen over gebrek aan politieke of bestuurlijke aandacht.

Ten tweede blijken er binnen de sector verkeersveiligheid nog maar beperkte mogelijkheden te zijn voor verdere verbeteringen. Op het gebied van facetbeleid zijn er echter vele mogelijkheden die in theorie al lang bekend zijn, maar waarvan de uitvoering in de praktijk slechts moeizaam van de grond komt. Een meer integrale aandacht voor de bevordering van de verkeersveiligheid zou derhalve een van de centrale thema’s voor de toekomst kunnen zijn en met de ‘duurzaam-veilig’ visie is een goede inbreng op dit gebied mogelijk. Daarbij past dan de kanttekening dat nu niet voorzien lijkt te zijn in mechanismen, procedures of een bestuurlijke organisatie, om deze integrale besluitvorming te effectueren.

Een derde conclusie is dat er op conceptueel niveau veel kennis beschikbaar is en dat er op uitvoerend niveau onvoldoende kennis is. Zou in Nederland besloten worden de effecten en de kosten beter te gaan schatten, dan is aanvullende kennis nodig en moet het lerend vermogen worden verbeterd. Ten slotte is in de SWOV-analyse de conclusie getrokken dat op het terrein van technologische ontwikkelingen sprake is van een technology-push met een zwaar accent op de verbetering van de bereikbaarheid, en dat niet zonder meer verwacht mag worden dat veiligheidswinsten alvast ingeboekt zouden kunnen worden.

Op basis van deze analyse zijn verdere voorstellen ontwikkeld; deze vallen echter buiten het bestek van deze bijdrage. Daarom wordt volstaan met een enkele aanduiding: *een agenda voor een nieuwe kijk*.

Ten eerste is het interessant te verkennen op welke wijze verkeersveiligheid hoger op de *maatschappelijke en politieke agenda* kan komen en daardoor op een meer structureel draagvlak kan rekenen voor veiligheidsmaatregelen. Ten tweede kan genoemd worden het ontwikkelen van een nieuwe kijk op *de huidige speerpunten van beleid*: rijden onder invloed, beschermingsmiddelen zoals de autogordel, en het rijden met onaangepaste en te hoge snelheden. De SWOV bepleit dat een goede analyse van deze problematiek wordt gemaakt waarbij voorlichting en politietoezicht in een intelligente mix de kern van de aanpak voor de korte termijn zouden moeten vormen.

De verhouding tussen de kosten van de benodigde inspanningen en de verwachte baten daarbij is zeker ook een interessant terrein.

Het derde onderwerp heeft betrekking op de realisatie van een *duurzaam-veilig wegverkeer*. Voor de korte termijn is het van groot belang te komen tot een gecategoriseerd wegennet; alle ingrediënten lijken aanwezig om binnenkort plannen op dit gebied tot besluitvorming te laten komen. Hierbij kunnen twee suggesties van toepassing zijn: allereerst is het zinvol bewoners en weggebruikers te betrekken bij het proces van categorisering, ook om op

deze wijze begrip te creëren voor het gedachtegoed van ‘duurzaam-veilig’. Een tweede suggestie is een voorstel voor de categorisering van wegen te leiden tot een raadsbesluit in gemeenten en een statenbesluit in de provincie teneinde te voorkomen dat een papieren tijger het levenslicht ziet. Misschien is het concept ‘duurzaam-veilig’ als uitgangspunt en kader voor gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid de komende jaren nog in de collegeprogramma’s op te nemen.

Het vierde onderwerp gaat over de informatietechnologie. Als je je de vraag stelt wanneer in Nederland de effecten hiervan zichtbaar zouden zijn in de ongevallenstatistieken van toepassingen, dan lijkt het geen boude bewering dat dat pas over zo’n tien à vijftien jaar het geval zal zijn. Daarmee wordt in het geheel niet bedoeld op de lage potenties op dit gebied, maar wel op de termijn van grootschalige invoering en effecten op de gevaarlijke typen wegen: de 80 km/uur-wegen en de wegen en straten binnen de steden en dorpen.

## 4. Ten slotte

In deze bijdrage stonden drie kwesties centraal: allereerst het opstellen van meer doelgerichte verkeersveiligheidsinspanningen die per saldo zouden moeten leiden tot het bereiken van de taakstellingen, ten tweede aandacht voor een afweging tussen kosten en baten van maatregelen en ten slotte het ontwikkelen van een 'Nieuwe Kijk' op een aantal onderwerpen, zoals hiervoor is aangeduid.

Veel mensen zullen schrikken als ze horen hoe groot het aandeel is van het jaarlijks aantal verkeersdoden bij een verkeersongeval tegen een obstakel. Dat is namelijk 25%. Met andere woorden: jaarlijks vallen in Nederland meer dan 300 doden als gevolg van een aanrijding tegen een boom, een paal, een hek, een muur, een mast, een verkeersbord, enzovoort. Bijna de helft van alle verkeersdoden tussen de 18 en 25 jaar overlijdt bij een botsing met een obstakel! En ruim 40% van de verkeersdoden bevindt zich in de leeftijdsgroep 25-34 jaar? Deze aantallen en percentages zijn heel hoog. Een fors deel hiervan, namelijk twee op de drie, zo'n 200 per jaar, rijdt zich dood tegen een boom. De SWOV wil uiteraard geen pleidooi houden om maar lukraak bomen te kappen, maar het lijkt een probleem dat zeker meer aandacht dan nu verdient. Het valt bijvoorbeeld op dat deze problematiek bij de ontwikkelingen op het gebied van 'duurzaam-veilig' tot nu toe in het geheel geen aandacht heeft gekregen. Verder rijden per jaar zo'n zeventig mensen zich dood tegen wegmeubilair die een wegbeheerder zelf heeft neergezet of heeft toegelaten om de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid te bevorderen: lichtmasten, lantaarnpalen, masten van verkeerslichtinstallaties, verkeerszuilen, hectometerpalen, vangrails, objecten met verkeerstekens. Dit lijkt nogal schrijnend, zeker als men zich realiseert dat dergelijke hoge aantallen niet hoeven. Daarom tot slot een oproep aan alle verantwoordelijkheden op het gebied van wegbeheer om op een structurele wijze meer aandacht aan deze problematiek te schenken, bijvoorbeeld in richtlijnen voor wegontwerp en aan de hand van ongevalanalyses en daarop volgende inspecties van wegen.