

## Verkeersveiligheid anno 2015: uitdagingen en kansen

Op 12 maart 2015 organiseerden IPO, NLIingenieurs en SWOV het Bestuursdiner Verkeersveiligheid en brachten vertegenwoordigers vanuit het bedrijfsleven, de wetenschap (hoogleraren, TNO), maatschappelijke organisaties (ANWB, Fietzersbond) en het binnenlands bestuur (provincies, gemeenten en het Rijk) bij elkaar. In zijn bijdrage bij deze gelegenheid ging Peter van der Knaap, directeur SWOV, in op de uitdagingen en kansen die de verkeersveiligheid ons biedt.

“Verkeersveiligheid anno 2015: uitdagingen en kansen. Die zijn er inderdaad allebei. De stelling die ik betrek: verkeersveiligheid is geen toeval, je kunt ervoor kiezen. We hebben er in het verleden voor gekozen. Mijn boodschap zal zijn: ons land is in een goede uitgangspositie om de uitdagingen aan te kunnen, als we er voor kiezen om de kansen te benutten. Ik presenteer feiten, maar – omwille van de discussie – ook een aantal dromen. Dromen, waar we met zijn allen aan kunnen werken.

De uitdaging is duidelijk. We hebben in Nederland met elkaar afgesproken dat er vanaf 2020 maximaal 500 verkeersdoden en maximaal 10.600 ernstig verkeersgewonden per jaar mogen zijn. Het is goed dat we die concrete doelen hebben: je weet dan of het goed gaat of dat je misschien méér moet doen. Dat laatste lijkt aan de orde, de heer Remkes gaf dat al aan. Hoewel het aantal ernstig gewonden de afgelopen twee jaar licht is gedaald, naar 18.800, is het doel – 10.600 – buiten bereik. En dat is niet goed, zeker als je bedenkt dat 20% van die mensen – dus zo'n 4.000 per jaar – hun leven lang last houden van hun verwondingen. Of we de doelstelling voor verkeersdoden halen is niet zeker, maar dankzij een sterke daling vorig jaar lijkt dat doel wél binnen bereik.

Als je de veiligheid wilt verbeteren, is het altijd goed om te kijken waar het misgaat. De meeste verkeersdoden vallen nog altijd onder auto-inzittenden, maar dat aantal – en het aandeel – daalt gestaag. Fietzers komen op de tweede plaats en dát aantal daalt niet of nauwelijks. Bij verkeersdoden zie je een oververtegenwoordiging van ouderen. Bij ernstig verkeersgewonden vormen fietsers de grootste groep: 60 % van het totaal waarvan een groot deel door eenzijdige ongevallen. Ernstig gewonden vallen in elke leeftijdsgroep: naast ouderen raken dus ook nog te veel kinderen ernstig gewond. Hoofdletsel is een groot probleem, maar we zien ook veel beenletsel waar mensen lang last van hebben.



Van de wegen zijn de 50- en 80km/uur-wegen van oudsher risicovol en dat vertaalt zich in het aantal slachtoffers. Het gaat daar ook het ‘minst beter’: gemeten naar het aantal doden zijn de rijks- wegen de afgelopen tien jaar tweedeede veiliger geworden (van 176 naar 58 verkeersdoden), de provinciale wegen ruim de helft (van 249 naar 100 verkeersdoden), en gemeentelijke wegen meer dan eenderde (van 575 naar 306). Juist op het ‘onderliggend wegennet’ vallen de meeste slachtoffers, dus daar zit grootste kans zit om het verkeer veiliger te maken. Dat verschil komt niet doordat Rijkswaterstaat het zoveel beter zou doen dan andere wegbeheerders. Niets ten nadele van Rijkswaterstaat – ons hoofdwegennet wint internationale prijzen – maar het zijn vooral de kenmerken van provinciale en gemeentelijke wegen en het verkeer dat erop rijdt die de uitdaging vormen: je hebt te maken met tegenliggers, kruisingen en kwetsbare verkeersdeelnemers. Iets heel opvallends bij infrastructuur: de recente stijging van het aantal doden in 30km/uur-zones. Dat waren er 45 in 2013, bijna een verdubbeling in drie jaar tijd! En dat is niet volledig toe te schrijven aan de groei van het aantal 30km/uur-zones.

Als je kijkt naar gedrag, dan zijn alcohol, snelheid, vermoeidheid en afleiding nog steeds de grote boosdoeners. Te veel drinken en te hard rijden zorgen voor respectievelijk 20% en 30% van alle ongevallen. (Je mag dat niet optellen, sommige mensen drinken te veel én rijden te hard).

Welke uitdagingen komen er op ons af? Ik noemde al de ouderen: we leven steeds langer, en dat is natuurlijk een goede zaak. Nederland telt binnenkort 4 miljoen 65-plussers en een miljoen mensen ouder dan 85. Die mensen blijven ook steeds langer deelnemen aan het verkeer. En ook dat is een goede zaak. Maar het maakt de opgave wel zwaarder: ouderdom komt met gebreken – we horen en zien minder goed en ouderen zijn ook kwetsbaarder.

Dan: geld. Met name vanuit gemeenten klinkt de roep om voldoende middelen. Om ambities en middelen op elkaar af te stemmen. Driekwart van de Nederlandse gemeenten denkt de komende tijd extra te moeten bezuinigen (in totaal gaat het om 3,8 miljard per jaar). NRC Handelsblad verwoordde het treffend: het wordt kiezen tussen steunkousen of stoeptegels. Veel mensen die ik spreek maken zich ook zorgen over de kennis over verkeersveiligheid. Het “dubbele risico” is dan dat schaars geld, niet optimaal wordt besteed.

Aan de andere kant wordt er veel verwacht van moderne techniek: van smart mobility en intelligente transportsystemen. Van verkeersinformatie op maat, van het slim sturen van verkeersstromen. Smart mobility dus. Maar ook van zaken als LDW, AEB – kortom

alle drieletterige afkortingen voor in de auto. En van de autonoom rijdende auto.

Ik deel dat enthousiasme: als we het maar goed toepassen en dus rekening houden met de mens achter het stuur. In het algemeen geldt ook: hoe meer we ‘overlaten’ aan de techniek, aan systemen, hoe minder ongevallen we bereid zijn te accepteren en hoe veiliger het dus móet zijn. Dat is een grote kans voor de verkeersveiligheid. De industrie realiseert zich dat. We mogen ons als land trouwens gelukkig prijzen met sterke sectoren op het kruispunt van technologie, automotive en transport. Denk maar aan Helmond. Nederland heeft sowieso een goede basis. We gelden nog steeds als een topland, we noemden onszelf zelfs even ‘wereldkampioen’, en we waren er dicht bij. Net als bij voetbal trouwens.

Is dat nu toevallig? Nee: verkeersveiligheid is geen toeval. In Nederland weten overheden, belangenorganisaties, kennisinstellingen en het bedrijfsleven elkaar al lang te vinden om systematisch te werken aan meer verkeersveiligheid. En hoewel we die systeemaanpak, ‘Duurzaam Veilig’, niet overal hebben afgemaakt – op onderdelen is die aanpak trouwens ook niet zaligmakend – is er per saldo wel degelijk winst geboekt. Het Centraal Planbureau heeft uitgerekend dat de investeringen die we toen hebben gedaan vanuit een maatschappelijk kosten-batenperspectief tot de meest renderende van alle publieke uitgaven horen.

Recentelijk is, op initiatief van de provincies, met ProMeV een volgende stap gezet: de ontwikkeling van een proactieve manier van verkeersveiligheid meten en verbeteren. Het idee is dat we niet alleen reageren op ongevallen of op black spots, maar dat we ze actief willen voorkomen door gericht te werken aan de verbetering van wegen en van gedrag. U kunt denken aan de veiligheidscores voor wegen waarmee je gericht kruispunten of onveilige bermen kunt aanpakken. Maar ook aan lokale meetnetten voor snelheidsovertredingen en alcohol in het verkeer. We hebben nu een werkbaar prototype in handen, de provincies zijn ermee aan de slag en dat is heel positief. Het gaat daarbij trouwens steeds om de optelsom: zijn weginrichting, snelheidslimieten, educatie en voorlichting, maar ook handhaving goed en geloofwaardig op elkaar afgestemd? En dat, die afstemming, maakt meteen duidelijk dat we er zonder samenwerking niet komen.

Terug naar de doelstellingen. Zoals u weet heeft SWOV op verzoek van IenM, ANWB en RAI Vereniging onlangs in kaart gebracht hoe we – bovenop het bestaande beleid – zouden kunnen ‘opschakelen’ om de ambities voor 2020 alsnog binnen bereik te krijgen. Welke ‘bewezen effectieve’ maatregelen zijn denkbaar die op korte termijn tot resultaat kunnen leiden? Wij consulteerden daarvoor een groot aantal betrokken partijen, zoals wegbeheerders (provincies en gemeenten), de politie maar ook belangenorganisaties. Het resultaat van die insteek waren 18 ‘opschakelopties’, waarvan per maatregel de ingeschatte steun en de barrières (zoals een gebrek aan geld en/of aan kennis) werden gemeten. Voor de duidelijkheid: voor geen van de maatregelen geldt dat ze zonder



veel moeite kunnen worden genomen. Sommige vergen forse investeringen, andere stuiten op veel weerstand omdat ze de persoonlijke vrijheid aantasten. Toch is de algemene conclusie dat het wel degelijk mogelijk is om veel extra slachtoffers te besparen. Dat vergt dan wel écht opschakelen: met één of enkele losse maatregelen halen we het niet: we moeten het ook hier hebben van 'logische combinaties' van maatregelen met – wat in de verkeersveiligheidswereld heet – een 'systematische meerwaarde'.

Dat klinkt nog wat abstract en overigens: de wereld houdt niet op na 2020. Wat we nu doen heeft jarenlang effect en daarnaast verdienen nieuwe technieken, maar ook effectieve educatie en voorlichting, alle aandacht. Laat ik die 'systematische meerwaarde' proberen concreet te maken door te dagdromen:

Droom 1. Over weginrichting. Hoe mooi zou het zijn als we in Nederland overall een weginrichting zouden hebben die duidelijk maakt wat van de weggebruiker wordt verwacht en dus ook een geloofwaardige maximumsnelheid heeft. En daarnaast ook vergevingsgezind is, zodat een fout niet meteen tot ernstig letsel leidt. En wat zou het mooi zijn als richtlijnen – en de naleving van richtlijnen – daar meer dan nu aan zouden bijdragen.

Droom 2. Over snelheid. In het verlengde van de eerste droom: hoe mooi zou het zijn als we de 30% kunnen terugdringen en zo honderden slachtoffers kunnen sparen? Als weggebruikers met behulp van slimme, niet afleidende systemen altijd maximale duidelijkheid hebben over snelheidslimieten en als handhaving daar wordt ingezet waar dit het hardste nodig is?

Droom 3. Over alcohol. Hoe mooi zou het zijn als er geen dronken bestuurders op de weg zouden zijn? Als we ons geld besteden aan de meest effectieve voorlichting en educatie. Als het alcoholslot betaalbaar zou zijn – zoals in Californië – en als een 'normale' veiligheidsvoorziening kan worden ingezet voor specifieke doelgroepen – zoals in Scandinavië.

Droom 4. Over moderne techniek. Hoe mooi zou het zijn als we niet alleen innovaties voor de toekomst stimuleren, maar als het Nederlandse wagenpark ook op korte termijn van alle landen het best is voorzien van moderne veiligheidsvoorzieningen (we doen het nu slechter dan de burens...).

Droom 5. Over fietsen in de stad. Hoe mooi zou het zijn als routes door steden zo zijn ingericht dat je niet alleen makkelijk, snel, gezond en duurzaam, maar ook veilig je bestemming bereikt?

Droom 6. Over geld. Hoe mooi zou het zijn als we voldoende geld hadden voor onze ambities? Als er een regeling was zoals die van de jaren 90? Of als we een manier vinden om bijvoorbeeld de opbrengsten van geautomatiseerde handhaving op het onderliggend wegennet in te zetten voor investeringen? (Voor een indruk: de kosten van slimme handhaving zijn 20% van de opbrengsten – en je hebt het al snel over honderden miljoenen...)



Droom 7: Over ongevallenregistratie. Hoe mooi zou het zijn als het STAR-reporting initiatief straks echt leidt tot betere ongeval- en letselregistratie? Zodat we beter kunnen monitoren welke successen we halen en waar het beter moet? Ik noem deze droom bewust als laatste trouwens: door het initiatief van velen van u wordt hij momenteel waargemaakt!

Ik sluit af. De positie van Nederland als een van de meest verkeersveilige landen van de wereld staat onder druk: de opgaven zijn groot en de middelen zijn beperkt. Maar: onze startpositie is niet slecht. Onze infrastructuur is vaak van hoge kwaliteit en we weten dankzij metingen steeds beter waar het beter kan. We zijn ver met het kiezen en meetbaar maken van prestatie-indicatoren rond snelheid en alcohol.

Kortom: proactief en resultaatgericht samen werken aan verkeersveiligheid in Nederland? Het kan, als we het willen. Als we ervoor kiezen.”

**Meer informatie:**

Aarts, L., Dijkstra, A. & Bax, C. (2014). *ProMeV: Proactief Meten van Verkeersveiligheid*. R-2014-10. SWOV, Den Haag.

Aarts, L., Eenink, R. & Weijermars, W. (2014). *Opschakelen naar meer verkeersveiligheid*. R-2014-37. SWOV, Den Haag.

Weijermars, W., Goldenbeld, C. & Bijleveld, F. (2014). *Monitor Beleidsimpuls Verkeersveiligheid 2014*. R-2014-36. SWOV, Den Haag.