



## Blijven opkomen voor het belang van verkeersveiligheid

Bij zijn afscheid van SWOV - het nationale wetenschappelijk onderzoeksinstituut voor verkeersveiligheid - breekt de scheidend directeur-bestuurder nog één keer een lans voor het blijven opkomen voor het belang van verkeersveiligheid: "Ons land heeft grote ambities: het aantal verkeersslachtoffers moet de komende tien jaar halveren en in 2050 mag er zelfs helemaal niemand meer dodelijk of ernstig gewond raken in het verkeer. Dat heeft alleen kans van slagen als we systematisch afmaken wat wéerkt, weeffouten herstellen en nieuwe technieken gericht en optimaal benutten."

*Peter van der Knaap*

### Verkeersveiligheid anno 2021: er is goed nieuws...

Laat ik beginnen met het goede nieuws: niet alleen bij maatschappelijke organisaties zoals Veilig Verkeer Nederland of de ANWB, maar ook bij overheden op alle niveaus – in Nederland van gemeenten en provincies tot de rijksoverheid en internationaal van de EU tot de WHO van de VN – zijn mensen doordrongen van het urgente belang van verkeersveiligheid. In ons land ligt er een nieuw Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) met als gezamenlijke 'nulambitie' van alle overheden om in 2050 geen verkeersslachtoffers meer te hebben. Wat ook positief is: op 8 juli 2021 heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen waarin het kabinet wordt opgeroepen om ervoor te zorgen dat het aantal verkeersslachtoffers in Nederland in 2030 moet zijn gehalveerd.

Hiermee sluit Nederland aan bij het halveringsdoel van de Europese Unie en de Verenigde Naties.

In het SPV worden negen inhoudelijke prioriteiten benoemd, van infrastructuur tot verkeersovertreders. Dat is goed nieuws, vooral omdat er een miljard euro beschikbaar is gesteld: voor het eerst sinds vijftien jaar wordt er substantieel geïnvesteerd in meer verkeersveiligheid. Tegelijkertijd: SWOV heeft eerder berekend, op basis van de vastgestelde effecten en kosteneffectiviteit van eerdere beleidsmaatregelen uit het programma Duurzaam Veilig Wegverkeer, dat er tot 2050 ten minste 15 miljard euro extra nodig is.

### ...maar we staan voor grote uitdagingen

Met de grote ambities staat Nederland voor grote uitdagingen. Ons land heeft door goed beleid decennialang een daling van het aantal verkeersdoden gekend, maar SWOV constateerde onlangs in het rapport De Staat van de Verkeersveiligheid dat die daling de afgelopen tien jaar is gestagneerd. Bij ernstig verkeersgewonden zien we zelfs een stijging. En wie kijkt naar de verbetering die Europese landen de afgelopen tien jaar hebben gerealiseerd, die ziet dat ons land zelfs helemaal onderaan de ranglijst van de Europese verkeersveiligheidsraad ETSC bungelt.

Het ligt voor de hand te denken dat dit het logische gevolg van de wet van de remmende voorsprong is. Daar zit wat in, onder

meer doordat het urgentiegevoel in de tijd van de kredietcrisis van 2008 verdween. Maar feit blijft dat de doelstellingen voor 2020 niet zijn gerealiseerd. Het aantal mensen dat als gevolg van een verkeersongeval ernstig gewond raakt, is zelfs het dubbele van wat het doel was. En dat is meer dan cijfers op papier: als we het doel van maximaal 500 verkeersdoden in 2020 wél hadden gehaald, dan had dat de afgelopen tien jaar bij elkaar opgeteld bijna 600 mensenlevens gescheeld. Dat zijn vier volle Tweede Kamers. Een op de vijf ernstig verkeersgewonden houdt daarnaast de rest van haar of zijn leven last van blijvende beperkingen. Doelstellingen zijn dus niet vrijblijvend of ‘alleen maar papier’. De aangenomen Kamermotie is daarom goed nieuws, maar nog veel belangrijker is dat het leidt tot effectieve maatregelen.

Voor de verkeersveiligheid van fietsers gaat niet goed genoeg: hoewel het per gefietste kilometer nog steeds veiliger wordt, stijgt het aantal fietsers dat overlijdt in het verkeer. We hebben de afgelopen jaren zelfs twee keer gezien, dat er meer fietsers dan auto-inzittenden zijn omgekomen bij verkeersongevallen. Dat is uniek in de wereld. Ook bij ernstig gewonden zijn fietsers verreweg de grootste groep, met een aandeel van 66%.

Op de achtergrond speelt dat het verkeer nog altijd groeit en dat, volgens de WLO-scenario's, tot 2050 naar verwachting ook zal blijven doen. Dat geldt ook voor de fiets, waarvan het gebruik als duurzame en gezonde manier van vervoer en recreatie stevig wordt gestimuleerd. Om over de hoge vlucht van elektrische fietsen nog maar te zwijgen. Daarbij zijn er steeds meer ouderen en dat zien we terug in de statistieken: er is sprake van een duidelijke verschuiving naar meer overleden en gewonde ouderen. Ook ons wagenpark wordt ouder: tussen 2010 en 2019 is het aandeel auto's jonger dan 7 jaar met zo'n 9 procent gedaald. Een kwart van de auto's is 15 jaar of ouder (was 14% in 2010). Je profiteert dan minder van nieuwe veiligheidsvoorzieningen.

Afleiding in het verkeer is een grote en hardnekkige bedreiging van de veiligheid op de weg. En hoewel de politie steeds geavanceerdere apparatuur inzet om het illegaal gebruiken van smartphones op de weg tegen te gaan, is de verkeershandhaving nog steeds niet terug op niveau. De verkeersveiligheidscoalitie vindt terecht dat het tegengaan van afleiding door verkeershandhaving een speerpunt moet worden.

Kort en goed: de opgave is zeer groot. Om richting ‘nul verkeersslachtoffers’ in 2050 te gaan, moet het wegverkeer elk jaar gemiddeld 11 procent veiliger worden. Ook om in de buurt van die nul te komen – en dat kán! – moet het aantal slachtoffers de komende jaren vijf keer worden gehalveerd. Dat is een hele grote ambitie die in het huidige tempo niet zal worden gehaald. Ter illustratie: het SPV is van december 2018; in 2019 daalde het aantal verkeersdoden 2,5 procent (van 678 naar 661) en in het coronajaar 2020 daalde het 7,5 procent (van 661 naar 610). Ook als we die

daling vast weten te houden gaat hij dus niet snel genoeg. Zeker niet als in ogenschouw wordt genomen dat het aantal verkeersdoden van 2014 tot 2018 steeg van 570 naar 678.

### **Dringend behoefte aan een drievoudige aanpak: afmaken wat wérkt, weeffouten herstellen en de kansen van technologische innovatie gericht benutten**

Ik ben van mei 2013 tot en met augustus 2021 directeur-bestuurder van SWOV geweest. Wie mij na ruim acht jaar verkeersveiligheidsonderzoek vraagt wat er moet gebeuren, geef ik dit antwoord: maak af wat wérkt, herstel de belangrijkste weeffouten van ons verkeerssysteem en benut de kansen van nieuwe technologie gericht.

#### **1. Laten we afmaken wat wérkt**

De systematische, proactieve Nederlandse aanpak van verkeersonveiligheid wordt internationaal geroemd. Dankzij het jarenlang werken volgens en evalueren van de principes van ‘Duurzaam Veilig Wegverkeer’ weten we dat duidelijk ingerichte wegen, waarvan de functie voor iedere weggebruiker duidelijk is, en vergevingsgezinde berm effectief bijdragen aan het voorkomen van ongevallen en het beperken van de ernst van de afloop ervan. Laten we dus optimaal streven naar veilige doorgaande wegen, te beginnen met de N-wegen die met 6 procent van het wegennet, maar met 25 procent van alle verkeersdoden, nog veel veiliger te maken zijn. Hoe? Door ze voldoende breed te maken, ze te voorzien van gescheiden rijrichtingen en veilig ingerichte berm.

Maar liefst zestig procent van alle verkeersdoden valt op gemeentelijke wegen. Laten we vanuit een nationale visie op verkeer in woonwijken het verkeer voor kwetsbare verkeersdeelnemers veel veiliger maken, met voldoende ruimte voor ‘stappen’ en ‘trappen’ – voetgangers en fietsers – en een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur als uitgangspunt. En waar toch 50 nodig is met behulp van trottoirs en vrijliggende fietspaden de veiligheid te borgen. Het doel is al meer dan 25 jaar dat geen fietsend kind en geen vader of moeder met een bakfiets vol kinderen de rijbaan hoeft te delen met gemotoriseerd verkeer dat op die rijbaan sneller dan 30 kilometer per uur mag rijden: laten we dat werk afmaken!

Laten we veelplegers effectief gaan aanpakken door de controlekansen te vergroten: als je bedenkt dat slechts 5 procent van de automobilisten 4 overtredingen of meer per jaar begaat, en je weet dat diezelfde groep wel verantwoordelijk is voor maar liefst 27 procent van alle ongevallen, dan zit daar een belangrijke winst. Rijden onder invloed, door smartphones afgeleide bestuurders, bewuste snelheidsovertredingen en ‘huftergedrag’: zonder adequate verkeershandhaving krijgen we deze problemen niet klein.

Overigens: ook de systematische, risicogerichte benadering van Duurzaam Veilig Wegverkeer zelf is iets dat werkt, vooral als er zoals in Zweden duidelijke afspraken worden gemaakt over te

bereiken resultaten zoals veilige wegen en fietspaden, een betere naleving van regels of adequate traumazorg. In Nederland is daar inmiddels een goed begin mee gemaakt in het [Kennisnetwerk SPV](#).

## 2. Laten we weeffouten herstellen

Naast effectieve maatregelen zouden we een aantal weeffouten moeten willen herstellen. Ons verkeerssysteem kent als het gevolg van politieke compromissen uit het verleden een aantal weeffouten. Of eigenlijk zijn het kompasfouten, want de negatieve gevolgen nemen na verloop van tijd steeds verder toe. Er zijn er meer, maar de drie dergelijke fouten die mij persoonlijk altijd zijn opgevallen in mijn SWOV-tijd zijn spitsstroken, snorscooters en het te sterk bezuinigen op verkeershandhaving.

**A.** Nederland kent veel 'spitsstroken': links of rechts gelegen rijstroken die smaller zijn dan reguliere rijstroken en daarom in theorie slechts op spitsstijden zijn geopend voor het wegverkeer. Het idee is dat spitsstroken het verkeer bij drukte meer ruimte gunnen, waardoor er minder files ontstaan met een betere doorstroming en betere veiligheid op de snelweg als resultaat. Nu is de praktijk vaak anders dan de theorie en dat geldt ook hier: iedere snelweggebruiker kent wel spitsstroken die – door technische problemen of permanente drukte – ook buiten de spits geopend zijn, zoals in het weekeinde, 's avonds laat of een combinatie daarvan.

Spitsstroken in plaats van extra normale rijstroken leiden direct en indirect tot meer onveiligheid. SWOV heeft samen met ingenieursbureau Grontmij al jaren geleden vastgesteld dat spitsstroken in alle varianten, links of rechts, onveiliger zijn dan reguliere rijstroken. Het ongevalsrisico is er significant hoger, onder meer door een combinatie van snelheidsverschillen en onderbenutting: weggebruikers durven de doorgetrokken streep niet te passeren of zijn bang te dicht op de geleiderails te rijden. Onderbenutting komt de homogeniteit van het verkeersbeeld niet ten goede: het wordt geassocieerd met irritatie en agressie, het 'zeilen' op de weg (van rechts naar links, van links naar rechts) en potentieel gevaarlijke inhaalmanoeuvres.

Behalve dit structurele veiligheidsprobleem leiden de spitsstroken tot een enorme toename van het aantal rode kruizen boven de Nederlandse snelwegen waarmee hun bijzondere en urgente betekenis tenietgedaan werd. Dat sommige van die rode kruizen niet door mensen met kleurenblindheid kunnen worden gezien, verergert dit probleem alleen nog maar. En naast de rode kruizen problematiek leiden de spitsstroken er dus ook toe dat Nederlandse automobilisten massaal hun toevlucht moeten nemen tot het overrijden van doorgetrokken strepen. Behalve dat je mag verwachten dat hier eenzelfde eroderende werking vanuit kan gaan als bij rode kruizen, is het ook ronduit ongewenst voor semi-zelfrijdende auto's. Die zullen de streep volgen, met alle gevolgen van dien. Niet voor niets draagt een belangrijk internationaal advies als titel 'Roads that cars can read'...



**B.** De tweede historische weeffout zijn in mijn optiek de 'snorfietzen', hoewel snorscooters inmiddels een betere aanduiding is. Berekend naar overlijdensrisico per miljard reizigerskilometer is de categorie brom- en snorfiets de onveiligste manier van vervoer, zelfs nog onveiliger dan de motorfiets. Op dezelfde afstand is het risico ruim 23 keer zo groot dan dat van een auto-inzittende: 23 keer meer kans om te overlijden.

Tussen haakjes: het is naar mijn mening onbegrijpelijk dat we in dit land in de statistieken geen goed onderscheid maken tussen de slachtoffers van ongevallen met bromfietsen en snorfietzen. Daardoor weten we niet precies wat de verschillen tussen beide zijn. Wat we wél weten is dat de grote meerderheid van snorfietzers structureel en fors harder rijdt dan de limiet van 25 kilometer per uur. De gereden snelheid ligt zelfs vaak in de buurt van de 35 kilometer per uur, de snelheid vanaf waar strafrechtelijk wordt opgetreden als deze op de rollentestbank wordt gemeten. Deze hoge snelheid brengt een groter risico op ernstig letsel mee.

Nederland tekent internationaal schril af en kleurt echt rood op de Europese kaart als het gaat om een helmplicht voor gemotoriseerde tweewielers: een schrijnende les van een internationale vergelijking. Het is goed dat er, overigens pas na aandringen vanuit de Tweede Kamer en met dank aan de inzet van trauma-

artsen, volgend jaar een helmplicht komt voor alle snorfietzers. Maar wat misschien tot een nieuwe weeffout kan leiden is dat snorscooteraars mogelijk de keuze krijgen tussen een speed-pedelec-helm of bromfietshelm, namelijk 'als blijkt uit onderzoek dat de speed-pedelec-helm voor hen voldoende bescherming biedt'. Nu wil het geval dat bij het desbetreffende onderzoek niet van de werkelijkheid gereden snelheden van snorfietzen is uitgegaan, maar van 25 kilometer per uur.

Aangezien dit niet overeenkomt met de werkelijkheid, heeft de in het rapport opgenomen conclusie dat de speed-pedelec-helm 'een vergelijkbare tot betere bescherming biedt voor de snorfietser als de bromfietshelm voor de bromfietser' een gereede kans verkeerd geïnterpreteerd te worden. Een betere formulering van de algemene conclusie zou m.i. zijn geweest: "Deze studie laat zien dat de speed-pedelec-helm een vergelijkbare tot betere bescherming biedt voor de snorfietser *als die gemiddeld 25 km/uur rijdt*, dan de bromfietshelm voor de bromfietser *als die gemiddeld 45 km/uur rijdt*". Daarbij: vanuit het oogpunt van verkeershandhaving is een bromfietshelm voor iedereen herkenbaar, terwijl het verschil tussen een reguliere fietshelm en een speed-pedelec-helm vaak niet goed duidelijk is en slechts kan worden vastgesteld aan de hand van de codering die aan de binnenkant van de helm is aangebracht.

Een les van de snorfietser is ook dat je voorzichtig moet zijn met het creëren van allerlei uitzonderingen: als we destijds in de jaren zeventig van de vorige eeuw de Zeeuwse dames met klederdracht een persoonlijke ontheffing hadden verleend, in plaats van de huidige brede vrijstelling, dan had dat letterlijk honderdduizenden onbeschermde hoofden van snorscooterrijders gescheeld. Dan had de snorfietser net als de bromfietser omwille van de veiligheid van de brommer zelf naar de rijbaan verplaatst kunnen worden. Dan had het heel veel overlast en – door de uitstoot van fijnstof en andere schadelijke stoffen, zoals benzeen – gezondheidsschade voor fietsers gescheeld. Dan was veel duur bestuurlijk gedoe tussen de gemeente Amsterdam en de rijksoverheid over het verplaatsen naar de rijbaan voorkomen.

**C.** Structurele forse bezuinigingen op de verkeershandhaving vormen de derde weeffout. Mede ingegeven door het adagium dat we in ons land over zouden kunnen stappen van verkeershandhaving naar 'handhaven in het verkeer' zijn tot voor kort veel minder staandehoudingen door de politie verricht. Hoewel we sinds het dieptepunt in 2015, toen dat aantal nog maar een zesde was van het aantal in 2020, gelukkig weer een kentering zien, is het oude niveau nog lang niet bereikt. Dit gebrek aan handhaving is een belangrijke mogelijke verklaring voor het feit dat afgelopen juli bekend werd dat rijden onder invloed van alcohol in ons land in twee jaar tijd met meer dan de helft is toegenomen.

Er zijn meer weeffouten te noemen, waaronder het te veel vertrouwen op 'gedragsmaatregelen', de tijdelijke fiscale voordelen voor zware pick-uptrucks of het loslaten van wettelijke eisen aan fietsverlichting (om met wijlen SWOV-oprichter Asmussen te spreken: "Wij mensen zijn niet geschikt voor een taak als regelmatig de batterijtjes van onze fietsverlichting vervangen."). En laat ik ook de grote, vaak felle videoschermen noemen met wisselende reclameboodschappen: dat rijmt toch niet met een overheid die tegen afleiding in het verkeer strijdt?

En als ik hier nog een nieuwe dreigende weeffout mag noemen, dan is dat het plan om een meter brede elektrisch ondersteunde cargobikes op fietspaden te gaan toestaan. Dat is echt onverstandig. Fietspaden zijn primair bedoeld voor de veiligheid van fietsers, met inbegrip van oudere fietsers en kinderen. Die veiligheid zou bepalend moeten zijn voor zowel de inrichting van fietspaden als voor de voertuigen die erop worden toegestaan. Te brede voertuigen toestaan op onze vaak (te) smalle en drukke fietspaden is vragen om problemen. Decennialang.

### **3. Laten we kansen die nieuwe technologie biedt gericht benutten**

Technologische innovatie is, mits goed benut, een grote bondgenoot bij het veiliger maken van het wegverkeer. Systemen die voertuigen met behulp van intelligente, op satellietinformatie en actuele kaartgegevens gebaseerde techniek maximaliseren op de voor wegen geldende limieten worden door experts gezien als de grootste kans op meer verkeersveiligheid. Daarbij speelt dat het draagvlak ervoor groot is.

Hetzelfde geldt voor het benutten van de winst die geavanceerde veiligheidsvoorzieningen op voertuigen bieden. De eerste stap is het inzetten op auto's met hoge Euro NCAP-scores, niet alleen voor inzittenden maar vooral ook voor voetgangers en fietsers. Naast de overheid is daarbij ook voor werkgevers, leasemaatschappijen en automobielbedrijven een rol weggelegd. Ook het leren kennen en leren gebruiken van deze zogeheten Advanced Driver Assistance Systemen (ADAS) is namelijk van belang: ondanks de potentie van deze systemen, worden ze in de praktijk echter nog onvoldoende gebruikt. Slechts 5 tot 10 procent van de zakelijke rijders die deze systemen in hun auto hebben, is hiervan op de hoogte. Bovendien moeten automobilisten leren omgaan met situaties waarbij ze zelf niet rijden maar wel toezicht moeten houden of de auto het goed doet.

Met name automatische noodremssystemen en Intelligente Snelheidsassistentie (ISA) kunnen bijdragen aan meer veiligheid. Ook bij het houden van verkeerstoezicht, in rijopleidingen, bij auto's te water en bij het doen van onderzoek bieden technologische ontwikkelingen belangrijke kansen. Denk aan trajectcontroles, leerlingvolgsystemen met feedback over rijgedrag of het met behulp van big data of kleine meetapparatuur analyseren van de oorzaken van verkeersonveiligheid.

### Opkomen voor verkeersveiligheid: werken aan succes

Samenvattend: ons land heeft hernieuwde maar grote ambities als het gaat om het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het aantal verkeersslachtoffers moet de komende tien jaar halveren en in 2050 mag er zelfs helemaal niemand meer dodelijk of ernstig gewond raken in het verkeer. Dat heeft alleen kans van slagen als we afmaken wat werkt, weffouten herstellen en nieuwe technieken gericht en optimaal benutten. Als we dat doen, kunnen we succes boeken. Opnieuw succes boeken, zelfs: het is ons eerder gelukt.

De grootste wapens tegen verkeersonveiligheid zijn kennis en commitment. Het diepteonderzoek dat SWOV uitvoert, onder meer naar ongevallen met scootmobielen en naar ongevallen met dodelijke afloop op snelwegen, tonen aan dat die kennis nooit 'af' is: steeds weer stuiten onderzoekers op problemen die tot dan toe onbekend waren of waarvan in de praktijk gedacht werd dat die inmiddels wel opgelost waren. Denk aan onlogisch vormgegeven gashendels en remmen aan het stuur van scootmobielen of aan niet-afgeschermd obstakels die te dicht langs de weg staan. Of aan het hoge percentage overleden bestuurders

dat geen gordels bleek te hebben gedragen. Of aan de toename van het aantal drankrijders. Het is dus zaak om de registratie van verkeersongevallen en het onderzoek naar de toedracht ervan op een (veel) hoger plan te tillen. Élk ongeval met dodelijke afloop zou voldoende diepgaand onderzocht moeten worden, zo geeft de verkeersveiligheidscoalitie terecht aan.

Commitment is eveneens onmisbaar. Verkeersslachtoffers bespaar je niet met woorden: er zijn daden nodig. Van de politiek wordt een lange adem gevraagd én de bestuurlijke moed om te kiezen voor effectieve maatregelen. Een 'nuldoelstelling' kan daarbij helpen, heeft SWOV vastgesteld: als overheden en andere partijen het serieus nemen, kan het leiden tot meer aandacht, meer geld en maatregelen en betere resultaten. Dat is de waarde van nul. Die ruggensteun is nodig, want er zijn veel andere belangen die om aandacht schreeuwen, zoals de klimaatverandering, de stijgende criminaliteit, de dreiging van pandemieën en de woningnood.

Terug naar het goede nieuws? Investeren in het verbeteren van de verkeersveiligheid lóónt. Het Centraal Planbureau heeft in het kader van het programma Duurzaam Wegverkeer uitgerekend dat de investeringen die we toen hebben gedaan vanuit een maatschappelijk kosten-batenperspectief tot de meest robuuste van alle publieke uitgaven horen. De berekeningen duiden op een kosten baten ratio van minimaal 1:3. Daarbij gaat meer verkeersveiligheid hand in hand met meer duurzaamheid en minder druk op de zorg. Nog belangrijker dan dat is het grote leed dat we kunnen vermijden bij slachtoffers en nabestaanden.

Er is dus alle reden om op te blijven komen voor het belang van een betere verkeersveiligheid.



#### Foto's:

*Eimer Wieldraaijer (p. 1)*

*Paul Voorham (p. 3, p. 5)*