

Sneller Veiliger

Ir. F.C.M. Wegman

D-2002-10

Sneller Veiliger

Inleiding op het Nationaal Verkeersveiligheidscongres NVVC,
18 april 2002, Amsterdam

Documentbeschrijving

Rapportnummer: D-2002-10
Titel: Sneller Veiliger
Ondertitel: Inleiding op het Nationaal Verkeersveiligheidscongres NVVC,
18 april 2002, Amsterdam
Auteur(s): Ir. F.C.M. Wegman
Projectnummer SWOV: 20.411

Trefwoord(en): Safety, policy, fatality, injury, delivery vehicle, moped, recently
qualified driver, drunkenness, speed, speed limit, offence,
accident prevention, Netherlands.

Aantal pagina's: 19
Prijs: € 7,50
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 2002

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 1090
2260 BB Leidschendam
Telefoon 070-317 33 33
Telefax 070-320 12 61

Samenvatting

In het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer was voor het jaar 2000 de taakstelling geformuleerd van 25% minder slachtoffers dan in 1986. Deze reductie is gehaald voor het aantal verkeersdoden, maar niet voor de gewonden: de helft van wat was beoogd is gerealiseerd. Een schakel die vooralsnog in de praktijk ontbreekt, is een goede monitoring en terugkoppeling: wat doen we werkelijk, doen we dat goed, en is wat we doen voldoende om de taakstelling te bereiken?

Voor het verder terugbrengen van het aantal slachtoffers verdient een aantal onderwerpen extra aandacht omdat ze in de statistieken opvallen: bestelauto's, gemotoriseerde tweewielers - in het bijzonder brom- en snorfietsen, beginnende automobilisten, en rijden onder invloed. Dit waren onderwerpen voor diverse workshops van het Nationaal Verkeersveiligheidscongres NVVC 2002: *'Bestelauto's in lokaal verkeer'*, *'Alcohol, drugs en verkeersgevaarlijke geneesmiddelen'*, *'Nieuwe vervoerswijzen'*, en *'SUNflower'*, het project rondom de vraag wat het beleid van de drie verkeersveiligste landen van de Europese Unie (Zweden, Verenigd Koninkrijk en Nederland) zo effectief maakt.

Ook leren SWOV-schattingen dat het aantal letselslachtoffers zou dalen met 25-30%, ofwel dat er zo'n 300 doden minder zouden zijn, als we ons alleen maar aan de huidige snelheidslimieten zouden houden. De verkeersveiligheidswereld zou zich de uitdagende taak moeten stellen dat binnen tien jaar geen overtredingen meer van de dan geldende snelheidslimieten plaatsvinden. Dit was onderwerp voor discussie in de workshop *'Snelheidsbeheersing'* van het NVVC 2002.

Het lijkt alsof beslissingen over verkeersveiligheidsmaatregelen vaak een behoorlijke tijd nemen. Maar is er een manier te bedenken om sneller te beslissen over maatregelen die 'vermijdbare' ongevallen voorkomen? (Dat wil zeggen: we weten wat we moeten doen, de maatregelen zijn maatschappelijk rendabel en ze passen in de visie Duurzaam Veilig.) Wellicht dat vernieuwingen op dit vlak denkbaar zijn bij de realisering van de *'Regionale vervoersplannen'* - eveneens een workshop.

Tot slot Duurzaam Veilig: daar worden we beter van! Het leidt tot een rustiger verkeerssamenleving met minder ongevallen, en het leidt tot betere bereikbaarheid, doorstroming en leefbaarheid. Graag ziet de SWOV de oprichting van een 'Nationaal Comité Duurzaam Veilig', die nationaal, regionaal en lokaal meer aandacht genereert voor de problematiek van verkeersveiligheid en meer draagvlak voor de Duurzaam-Veiligaanpak. Wat Duurzaam Veilig inmiddels heeft opgeleverd en wat we tot nog toe hebben geleerd, was onderwerp voor de workshop *'Leerpunten Duurzaam Veilig eerste fase'*. De laatste workshop van het NVVC 2002 ging over de *'Toekomst van Duurzaam Veilig'*. 'Sneller veiliger' kan daarin worden uitgelegd als een kwestie van prioriteiten stellen: met de minste inspanningen de grootste effecten proberen te bereiken.

Summary

Quicker Safer; Introduction of the National Road Safety Congress (NVVC), 18th April 2002, Amsterdam

In the second Traffic and Transport Structure Plan, the target for the year 2000 was formulated as 25% less casualties than in 1986. This reduction was achieved for the road deaths, but not for the number injured; only half the target percentage was realised. A link that, for the time being, is missing in practice is good monitoring and feedback: what are we actually doing, are we doing it properly, and is what we are doing sufficient to achieve the target?

In order to reduce the number of casualties further, a number of subjects need extra attention because they attract attention in the road accident statistics: delivery vans, motorised two-wheelers (especially mopeds and light mopeds), novice car drivers, and drunk-driving.

These were subjects for various workshops of the National Road Safety Congress (NVVC) 2002: "Delivery vans in local traffic"; "Alcohol, drugs, and dangerous medicines"; "New transport modes"; and "SUNflower", the project dealing with the question of what makes the policy of the three safest countries in Europe (Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands) so effective.

SWOV estimates also teach us that the number of injured casualties would be reduced by 25-30%, or 300 road deaths less, if drivers would only obey the present speed limits. The world of road safety should set itself an ambitious target of, within ten years, there being no more exceeding the then current speed limits. This subject was discussed in the workshop "Speed control" of the NVVC 2002.

It seems as if decisions on road safety measures often take a long time. But is there a way that can be thought of to decide quicker about measures that prevent "avoidable" accidents? (In other words: we know what we must do, the measures are socially profitable, and they fit in the Sustainably Safe vision). Perhaps renewals in this field can be thought of in realising the "Regional transport plans" - this was also subject of a workshop.

Finally Sustainably Safe: with this we are better off! It results in a more peaceful traffic environment with fewer accidents, and it results in a better accessibility, traffic flow, and liveability. SWOV would like to see a "National Sustainably Safe Committee" being set up. This would generate more national, regional, and local attention for the road safety problem and more support for the Sustainably Safe approach. What Sustainably Safe has already delivered, and what we have learned in the meantime, was the subject of the workshop "Lessons learnt in Sustainably Safe first phase". The last NVVC workshop dealt with "The future of Sustainably Safe". "Quicker safer" in this can be explained as a question of setting priorities: with the least effort, try to achieve the greatest effects.

Inhoud

1.	Hoe goed gaat het met de verkeersveiligheid in Nederland?	7
2.	Welke onderwerpen vragen bijzondere belangstelling?	11
3.	Sneller en veiliger?	14
4.	Sneller veiliger?	17
5.	Ten slotte	19

1. Hoe goed gaat het met de verkeersveiligheid in Nederland?

Het komt niet veel meer voor dat na een weekend de verkeersongevallen in de kranten worden besproken, anders dan in een klein berichtje. Dat was vlak na Pasen van 2002 anders: veel media was het hoge aantal verkeersslachtoffers opgevallen. Een ongeval bij Waalwijk trok veel aandacht: een ongeval waarin vier jongeren de dood vonden en de overige twee inzittenden van die auto ernstig gewond raakten. De bestuurder, net twee weken in het bezit van zijn rijbewijs, had te hard gereden en was de macht over het stuur verloren. Op de A59, een autosnelweg, maar, vreemd, wel tegen een boom. Het totaal aantal doden van het Paasweekende bleek op 17 uit te komen. Ter vergelijking: 'Volendam' telde 13 doden, 'Enschede' 22. De maatschappelijke reactie op deze 17 doden was niet te vergelijken met de reactie op Volendam en Enschede. Op zich is dat geen nieuwe constatering.



Afbeelding 1. Paasverkeer 2002.

In dit verband sprak de commissie die onder leiding van de heer Terlouw de Cover-evaluatie uitvoerde, over een dubbele ramp. Cover staat voor 'Convenanten Verkeer en Vervoer' en in de drie convenanten tussen de verschillende overheidsgeledingen had verkeersveiligheid een belangrijk aandeel. De dubbele ramp is dat er jaarlijks in het wegverkeer circa 1100 verkeersdoden en 19.000 ziekenhuisgewonden zijn te betreuren en dat niemand zich daar druk om lijkt te maken. "Het is gelatenheid troef", zo merkt de commissie op na een ronde door de Nederlandse verkeersveiligheidswereld.

Gelatenheid? Deze constatering lijkt interessant genoeg om nog eens grondig te analyseren. Want geven de huidige plannen een beeld van gelatenheid? Zonder twijfel krijgen andere problemen meer aandacht. Hoe de fileproblematiek moet worden opgelost krijgt heel wat meer aandacht dan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Maar in het tweede

Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) was wel vastgelegd iets te doen aan de jaarlijkse ramp in het wegverkeer, wat blijkt uit de doelstelling om in 2010 25% minder slachtoffers te bereiken dan in 1998. Minister Netelenbos spreekt steeds over verkeersveiligheid als haar topprioriteit. Reflecteert de huidige doelstelling een topprioriteit of is er sprake van gelatenheid? Een ander voorbeeld: in verkiezingsprogramma's neemt verkeersveiligheid een weinig prominente rol in. Blijkbaar is in verkiezings-tijd verkeersveiligheid geen thema. Maar laatst, bij een bijeenkomst die was georganiseerd door Team Alert, durfden politici, kamerbreed, heel wat forse uitspraken te doen over de vermindering van het jaarlijkse aantal verkeersslachtoffers. Een interessant discussiethema voor dit congres.

Doorgaan met taakstellingen?

Voor het jaar 2000 waren in het SVV-II taakstellingen geformuleerd: 25% minder slachtoffers dan in 1986. Dit aantal is gehaald voor het aantal verkeersdoden, maar niet voor de gewonden.

Het werkelijke aantal ziekenhuisgewonden, gecorrigeerd voor de zogenoemde onderregistratie, bedroeg midden jaren tachtig ruim 21.500 en in 2000 iets meer dan 19.000, een daling van 12,5%. Dat wil zeggen dat de helft van wat was beoogd is gerealiseerd. En heeft dit feit tot beleids-intensivering geleid? Heeft er crisisoverleg in het land plaatsgevonden? Waar waren de maatschappelijke organisaties? En de hand in eigen boezem stekend: waar was de SWOV? Is de minister in de kamer ter verantwoording geroepen of een wethouder of een gedeputeerde? En wat was hun antwoord?

Als het niet bereiken van gestelde doelen niet leidt tot extra activiteiten, waartoe dient dan het formuleren van doelstellingen? Het werken met doelstellingen is alleen dan behulpzaam bij het verder verbeteren van de verkeersveiligheid als de feitelijke ontwikkelingen serieus worden gevolgd over de jaren heen en als we iets extra's doen wanneer blijkt dat we niet op koers liggen.

Voor het jaar 2010 zijn er weer taakstellingen geformuleerd: niet meer dan 750 doden en 14.000 gewonden. Gaan we dat halen? Nederland is in ieder geval een belangrijke stap verder. Immers, er is nagegaan met welke maatregelen we de gestelde doelen denken te gaan bereiken. Op basis hiervan is de conclusie gerechtvaardigd dat de taakstellingen haalbaar zijn. Daarnaast is er in 19 regio's (de twaalf provincies en de zeven kaderwet-gebieden) nagegaan wat er in de regio's gedaan zou moeten worden. Maar de ene schakel die vooralsnog in de praktijk ontbreekt, is een goede monitoring en terugkoppeling: wat doen we werkelijk, doen we dat goed, en is wat we doen voldoende om de taakstelling te bereiken? Plannen om de vinger aan de pols te houden zijn er wel, maar lijken nog weinig betekenisvol in relatie tot het gevoerde en nog te voeren verkeersveiligheidsbeleid.

In het eerder genoemde Cover-rapport wordt geconcludeerd: "Er wordt weinig gestuurd op de concrete effecten van maatregelen. Scherpe analyses, op basis van stelselmatig monitoren, zijn schaars." Toen onlangs in het kader van de SUNflower-studie bijvoorbeeld is geprobeerd om op basis van bestaande informatie de vraag te beantwoorden: "Hoe ver zijn we met de realisering van Duurzaam Veilig en

hoeveel slachtoffers zijn er daardoor minder gevallen”, moest het antwoord zijn: dat weten we niet! Hoogst onbevredigend en ook relatief gemakkelijk te voorkomen. Daartoe zijn nodig: een deugdelijke monitoring, onafhankelijk evaluatieonderzoek, een jaarrapport in elke regio en een voor het hele land (bijvoorbeeld te zenden aan de Tweede Kamer), het lering trekken uit het verleden en indien nodig bijstellen van het beleid. Kortom: laten we onszelf en onze taakstelling op het gebied van de verkeersveiligheid serieus nemen en een zakelijke aanpak volgen: alleen doen wat helpt en vervolgens de vraag beantwoorden: wordt de taakstelling zo bereikt?

Slachtofferdaling: product van mobiliteitsstijging en risicodaling

Het lijkt erop dat het aantal verkeersdoden in Nederland niet verder daalt en maar niet onder de 1000 per jaar kan komen. Is het dan niet meer zo dat we jaar in jaar uit het aantal verkeersdoden zagen dalen, gestaag van meer dan 3000 in 1970, naar 2000 in 1980, naar 1500 in 1990 tot ruim 1000 per jaar in 2000. Een succesvol beleidsterrein, als we in aanmerking nemen dat in dezelfde periode 2,8 keer zoveel gemotoriseerde kilometers over de weg werden afgelegd.

Inmiddels is bekend dat de verandering in het jaarlijkse aantal doden goed begrepen kan worden door de veranderingen in de mobiliteitsomvang en de risicoverandering. Het gaat hierbij om motorvoertuigkilometers en het overlijdensrisico.

Periode	Mobiliteitsstijging per jaar	Risicoverandering per jaar
1963 - 1973	9,5%	- 4,6%
1973 - 1985	3,3%	- 9,2%
1985 - 1990	3,9%	- 4,6%
1990 - 1995	2,3%	- 2,9%
1995 - 2000	3,2%	- 7,1%

Tabel 1. *Veranderingen in mobiliteit en risico.*

Wat leert ons dit nu? Dat de laatste 25 jaar de mobiliteitsstijging steeds lager was dan de risicodaling en dat het tempo van stijging van de mobiliteit de laatste tien jaar zo'n 2,8% per jaar bedraagt. En dat de risicodaling per jaar de laatste vijf jaar meer dan dubbel zo hoog is als de 5 jaar daarvoor. Daarmee komt 'ie in de orde van grootte van de zeer hoge jaarlijkse risicodaling van 9% in de periode van de grote wettelijke maatregelen op het gebied van rijden onder invloed, valhelmen en autogordels. "We", zou Mart Smeets zeggen, "doen het dus weer beter", en we zullen nu naarstig op zoek moeten naar de mogelijke verklaringen voor dit succes. Er is geen reden om aan te nemen dat deze grote risicodaling als vanzelf over ons is gekomen. Op zoek dus!

Ondersteuning ICES-claim

En dit leidt als vanzelf tot de toekomst. De stelling kan geponeerd worden dat de grote risicodaling over de laatste vijf jaar samenhangt met de grotere inspanningen die we ons getroost hebben. Er is nog geen bewijs voorhanden, maar het lijkt wel aannemelijk, gegeven het feit dat effectieve maatregelen op een behoorlijke schaal genomen zijn. In het bijzonder in het Startprogramma Duurzaam Veilig en de intensievere handhaving. Er is alles voor te zeggen door te gaan met het doen van investeringen, en in dat kader is de zogenaamde ICES-claim voor verkeersveiligheid, waaruit toekomstig extra beleid in belangrijke mate gefinancierd moet worden, van groot belang. Over deze claim kunnen drie opmerkingen worden gemaakt. Allereerst: vanuit de verkeersveiligheid geredeneerd is de topprioriteit, zoals deze minister verkeersveiligheid noemt, goed zichtbaar gemaakt met de door V&W ingediende claim. Twee: door het Centraal Planbureau (CPB) zijn de verkeersveiligheidsplannen als 'robuust' beoordeeld: effectief, maatschappelijk rendabel en een eigenlijke overheidstaak. De SWOV heeft aan de onderbouwing van de plannen een belangrijke bijdrage geleverd en is gepast trots op de beoordeling door het CPB. En ten slotte: zelfs als het economische tij wat tegen zit en er minder euro's dan eerder gedacht beschikbaar komen, dan ontslaat dat politiek en bestuurlijk Nederland niet van de opgave om via prioriteitsstelling geld beschikbaar te krijgen voor bevordering van de verkeersveiligheid. Het was de Sociaal Economische Raad die uitsprak dat investeren in verkeersveiligheid zeer rendabel is en daarom meer prioriteit verdient.

2. Welke onderwerpen vragen bijzondere belangstelling?

Opvallend aan de ongevallen in het Paasweekende van 2002 is het prototypische aan de ongevallen en invloedsfactoren die we eigenlijk allemaal goed kennen: nagenoeg allemaal jongeren, veel op de motorfiets, hoge rijsnelheden en alcohol in het spel. Niets nieuws onder de zon en bekende factoren. Ze zijn ook in de ongevallenstatistieken terug te vinden.

Maar allereerst krijgt u het volgende ter overweging. In het verkeersveiligheidsbeleid zijn we overgestapt van een reactieve naar een pro-actieve benadering: zeg maar van de blackspot-aanpak tot Duurzaam Veilig. Er hoeven voor de deur niet eerst ongevallen te gebeuren om te kunnen beslissen er een 30 km/uur-straat van te maken. Niet eerst een half laten verdrinken en dan de put dempen. Maar zou dat eigenlijk in de dagelijkse praktijk niet wat vaker moeten gebeuren?

Er was niet zoveel wetenschappelijk vernuft voor nodig om te voorspellen dat snorfietzers, die van dezelfde leeftijdsgroep zijn en die even hard gaan als bromfietzers maar die geen helm dragen, hogere risico's lopen gewond te raken dan bromfietzers. Het is niet moeilijk te voorspellen dat het zogenaamde 'office-on-wheels', waarvan de mobiele telefoon slechts de voorloper is, tot veiligheidsproblemen zal gaan leiden.

Als in het uitgaanscircuit de zogenoemde partydrugs als amfetaminen en xtc gecombineerd gaan worden met alcoholgebruik - de rijvaardigheid wordt hierdoor negatief beïnvloed - en men vervolgens ook aan het verkeer gaat deelnemen, is het wachten dan op de eerste verkeersslachtoffers voor we actie ondernemen? Het is van belang meer systematisch dergelijke ontwikkelingen vroegtijdig op het spoor te komen en daarop beleid te richten en niet te wachten tot in de ongevallenstatistieken de problemen blijken. Vanuit deze achtergrond heeft de congresorganisatie bijvoorbeeld ook besloten aandacht te besteden aan het onderwerp 'Nieuwe vervoerwijzen'. Anders verandert er niets in de situatie van bromfietzen die er uitzien als auto's, motoren die opeens juridisch een auto blijken te zijn en snor-, brom- en motorscooters die ook door een geoefend oog amper van elkaar te onderscheiden zijn.

Nu dan toch aandacht voor een paar onderwerpen die extra aandacht verdienen omdat ze in de statistieken opvallen.

Bestelauto's: een groeiend verkeersveiligheidsprobleem

Een bestelauto is volgens de voertuigregistratie een bedrijfsauto waarvan de eigen massa plus die van de lading niet meer bedraagt dan 3500 kg. In zo'n 10 jaar tijd is het aantal bestelauto's in het Nederlandse verkeer met 43% toegenomen tot ruim 600.000 in 1999 en werden er 53% meer reizigerskilometers mee afgelegd. *Tabel 2* illustreert de toename van het probleem.

	Bestelauto	Personenauto
Voertuigpark	143	110
Reizigerskilometers	153	108
Slachtoffers eigen voertuig	125	106
Slachtoffer bij tegenpartij	123	94

Tabel 2. *Vergelijking van toenames in 1999 met 1991; 1991 = 100.*

Een groeiend probleem derhalve, waarover in de workshop *'Bestelauto's in lokaal verkeer'* vandaag wordt gesproken. De eerste stap is al gezet. Er zijn 'fleet-owners' die vrijwillig al snelheids- en toerentalbegrenzers in hun bestelauto's inbouwen. In overleg met gemeenten is de stap naar Intelligente Snelheidsaanpassing (ISA) dan klein. Verruiming van venstertijden voor bestellingen of een lagere verzekeringspremie zouden dan een interessante beloning kunnen zijn.

Hoge risico's: we kennen ze al jaren

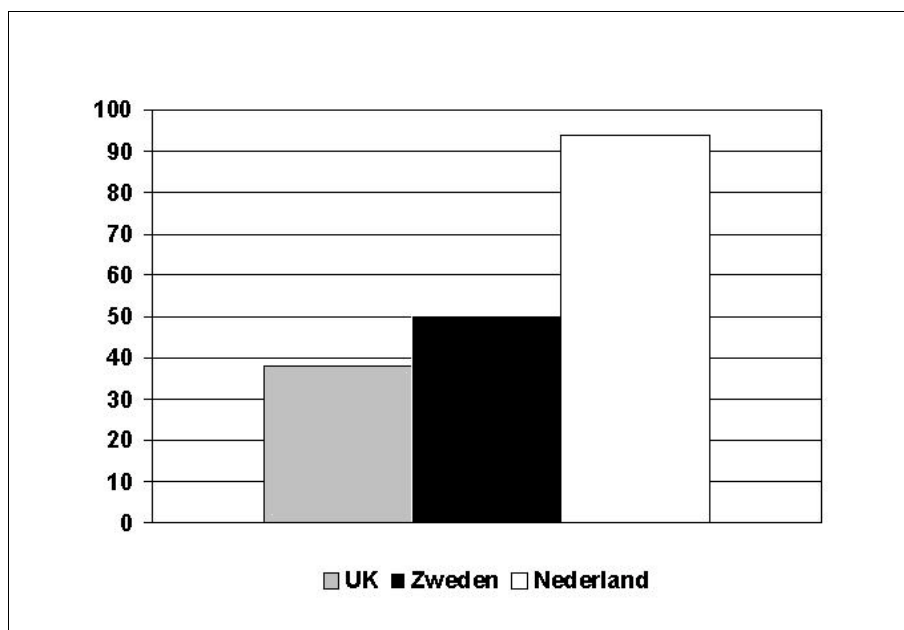
Wat 'hoge risico's' betreft komen drie onderwerpen aan de orde die niet nieuw zijn, maar hier wellicht wel een andere invalshoek hebben. De SWOV is samen met de collega's uit Zweden en het Verenigd Koninkrijk, de relatief veiligste landen in de Europese Unie op het gebied van de verkeersveiligheid, in het project *SUNflower* op zoek gegaan naar wat we gemeenschappelijk hebben, waar de verschillen liggen en wat we van elkaar kunnen leren. Gisteren is hierover een congres in ditzelfde gebouw gehouden en de resultaten daarvan die benut zouden kunnen worden voor het beleid in ons land, zullen vanmiddag in een workshop aan de orde komen.

Zoals gezegd, drie onderwerpen verdienen extra aandacht. Allereerst het rijden onder invloed. In Nederland is het aandeel van de dodelijke slachtoffers waarbij alcoholgebruik in het geding is naar schatting zo'n 20%. In Zweden is dit aandeel half zo groot. De belangrijkste verklaring hiervoor lijken de lagere wettelijke limieten en de ongeveer tweemaal hogere pakkans in Zweden te zijn. Is dit op te brengen in Nederland? Verder valt op dat een groot deel van de problematiek zich concentreert bij een zeer kleine groep verkeersdeelnemers met zeer hoge promillages (hoger dan 1,3 promille). Bestaat de mogelijkheid op deze kleine groep aanvullend beleid te voeren? Nog een constatering: de SWOV heeft aanwijzingen dat het drugsgebruik in het verkeer toeneemt, maar dat alcohol nog steeds de dominante ongevalsfactor is. Dat komt vooral door een relatief kleine groep zware drinkers die er soms ook nog allerlei cocktails van drugs bij gebruiken, wat leidt tot zeer hoge risico's. Er zijn nog geen landelijke getallen maar de aanwijzingen uit een pilot-onderzoek van de SWOV in de regio Tilburg lijken alarmerend. In de workshop over *'Alcohol, drugs en verkeersgevaarlijke geneesmiddelen'* zal dit verder bediscussieerd worden.

Dan het tweede onderwerp: beginnende automobilisten. De ongevallen in het Paasweekeinde illustreren nog eens dat er sprake is van een manifest probleem. Onlangs is het rijbewijs voor beginners geïntroduceerd. De SWOV heeft wat verdergaande voorstellen gedaan. Uit een vergelijking

met het Verenigd Koninkrijk en Zweden blijkt dat de risico's van de echte beginners in de genoemde landen onderling niet zeer verschillen, maar wel dat de risicodaling voor degenen met een paar jaar rijervaring in Nederland minder is dan in de beide andere landen. De SWOV blijft verdere verbetering in het rijopleidingsstelsel bepleiten, bijvoorbeeld via een zogenoemd getrappt rijbewijs.

Ten slotte de gemotoriseerde tweewielers, in het bijzonder brom- en snorfietsen. Wat kan daarover worden gezegd? In Duurzaam-Veiligtermen blijft dit een lastige categorie. In de SUNflower-studie hebben we de risico's op fataal letsel per afgelegde kilometer van bromfietzers met elkaar vergeleken. Het risico in Nederland is driemaal hoger dan dat in het Verenigd Koninkrijk en tweemaal hoger dan in Zweden (*Afbeelding 2*). De Minister heeft onlangs een rijexamen aangekondigd. De introductie van een kenteken is in ieder geval een goed instrument, vanuit de verkeersveiligheid en vanuit de mogelijkheden van toezicht geredeneerd. De prijs van de kentekening schijnt een probleem te zijn. En de prijs van de slachtoffers? De SWOV heeft veel verdergaande voorstellen in discussie gebracht met gevolgen voor de keuzevrijheid van jongeren. Hierbij is een moreel dilemma aan de orde of er voldoende reden is jongeren tegen zichzelf te beschermen ten koste van hun mobiliteit. Bij roken en drinken wordt ook hun vrijheid beperkt. Een tweede interessant discussiepunt voor dit congres.



Afbeelding 2. Risico's voor bromfietzers in SUNcountries.

3. Sneller en veiliger?

Sneller is gevaarlijker. Als vuistregel houden we wel aan: als de gemiddelde snelheid op een weg met 1 km/uur toeneemt, dan stijgt het aantal ernstige ongevallen met 3%. Maar hoe kan dan sneller toch veiliger? We werpen een blik op de wondere wereld van het snelheidsgedrag. Allereerst wordt er massaal te hard gereden ten opzichte van de huidige snelheidslimieten. Dat geldt in het bijzonder voor personenauto's en gemotoriseerde tweewielers. De meest recente cijfers - ze stammen goeddeels uit 1994 - tonen een verschillend overtredingspercentage per wegtype: het laagste is de weg met een limiet van 100 km/uur, 1 x 2 rijstroken met iets meer dan 10% overtreders. De weg met het hoogste overtredingspercentage (bijna 75%) is de weg binnen de bebouwde kom, 50 km/uur-limiet, 2 x 2 rijstroken en gesloten voor fietsers en bromfietzers.

Veel mensen rijden graag hard. Te hard rijden mag niet, maar is sportief en stoer. Nagenoeg al onze gemotoriseerde voertuigen hebben een topsnelheid die hoger, nee, *veel* hoger ligt dan de geldende wettelijke limieten. En daarbij: de hardrijder krijgt voor hard rijden zelden een rekening gepresenteerd: hij of zij komt vaak eerder thuis - alhoewel wat is de werkelijke winst? - hij of zij komt bijna altijd veilig thuis, hij of zij merkt het nadeel van extra benzineverbruik of schade aan het milieu door extra emissies nauwelijks direct.

Maar dan: hoeveel slachtoffers vallen er in het wegverkeer in Nederland minder als er geen snelheidsovertredingen meer zouden zijn? De SWOV-schattingen leren dat het aantal letselslachtoffers dan zou dalen met 25-30%, ofwel er zouden jaarlijks zo'n 300 doden minder zijn als we ons alleen maar aan de huidige snelheidslimieten zouden houden. De vraag die dan opkomt is: hoe is dat te bereiken?

Er is daar nu niet een pasklaar antwoord op, maar de verkeersveiligheids-wereld zou zich voor dit onderwerp een uitdagende taak moeten stellen. *Binnen tien jaar geen overtredingen meer van de dan geldende limieten.* Laten we deze zin ontleden.

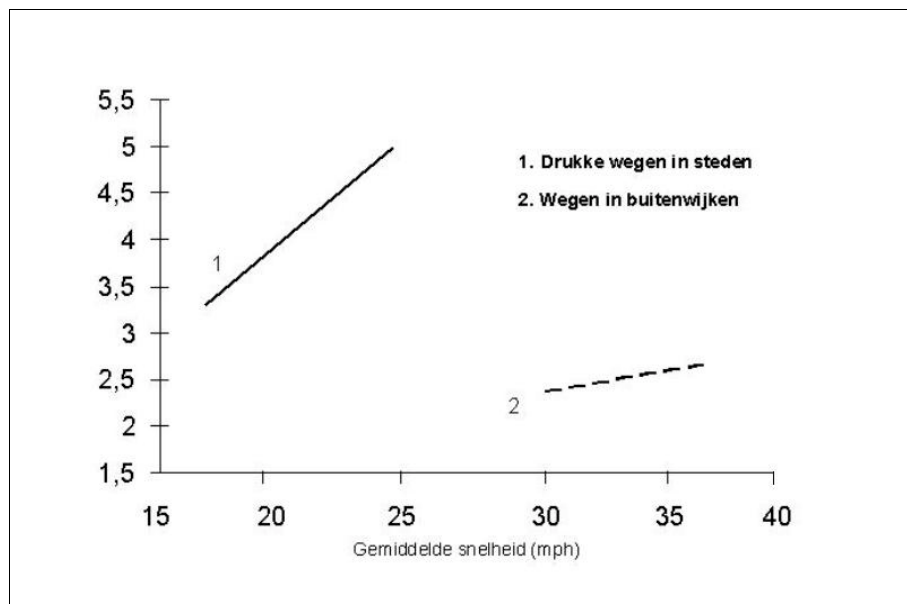
Binnen tien jaar. Dit geeft aan dat we hier niet met een simpel probleem te maken hebben dat wel even kan worden opgelost. Hier is sprake van een vraagstuk dat door veel weggebruikers niet als een echt probleem wordt gezien en aan het 'problematiseren' van te hard rijden zal eerst gewerkt moeten worden. Bij rijden onder invloed is dat wel gelukt; bij snelheid kennelijk nog niet. Verder zal er hoogstwaarschijnlijk geen sprake zijn van één allesomvattende maatregel die even snel kan worden ingevoerd en waar we maar beter even op zouden kunnen wachten. De Intelligente Snelheidsadaptatie ISA zou dat mogelijk maken, maar de grote vraag daarbij is wanneer is er voldoende maatschappelijke steun om dat in te voeren en hoe kan dat blijken?

Dan *geen overtredingen meer.* Dit raakt een kernprobleem. Is een beetje te hard vanuit de verkeersveiligheidsoptiek ook erg of gaat het alleen om veel te hard?

Grofweg bestaan hier twee benaderingen: de 'zero tolerance'-school die zegt: te hard is te hard en je zult daarvoor bestraft worden. Dat zou een goede lijn zijn als we dit als samenleving willen en kunnen opbrengen. Dan is het snelheidsprobleem uit de wereld; een radicale aanpak dus. En waarom doen we dat dan eigenlijk niet? Een vraag voor de workshop over 'Snelheidsbeheersing' voor vandaag.

In de andere benadering wordt gesteld: gegeven de massaliteit van de snelheidsovertredingen en de op dit moment beperkte mogelijkheden dat nu grootschalig te veranderen, gaan we op zoek naar effectief beleid waardoor op den duur iedereen niet meer te hard rijdt. Daarbij is te denken aan beïnvloeding van de attitude, beïnvloeding van de omgeving door aanpassingen van de infrastructuur en het voertuig, en beïnvloeding via politietoezicht. Valt deze aanpak in de categorie 'zachte heelmeesters, maken stinkende wonden'?

In deze laatste benadering is de vraag welke overtredingen te bestraffen en welke - vooralsnog - door de vingers zien. We weten dat de grootste veiligheidswinst geboekt kan worden als de grootste overtreders gepakt en bestraft worden en als de notoire hardrijders hetzelfde lot treft. Waarom ons bij een beperkte betrap- en bestrafcapaciteit niet daarop richten? Een kwestie van prioriteitsstelling derhalve. Een bekende tegenwerping is: maar degenen die eigenlijk ook te hard willen rijden en die dat niet doen omdat ze bang zijn bekeurd te worden, zullen merken dat een beetje te hard rijden niet bestraft wordt en zullen daardoor harder gaan rijden en dat is slecht voor de verkeersveiligheid. Maar als de ernstigste overtreders minder snel gaan rijden als hun pakkans aanzienlijk wordt opgevoerd, zullen er daardoor minder ongevallen gebeuren. En als tegelijkertijd - vanuit veiligheids-perspectief - minder ernstige overtredingen door de vingers gezien worden, is de vraag of het toch per saldo niet leidt tot minder slachtoffers. En uiteraard moet er een dreiging boven de markt blijven hangen voor de lichtere overtredingen.



Afbeelding 3. Relatie tussen (veranderingen in) de gemiddelde rijksnelheden en de ongevalsfrequentie (ongevallen per 'link' per jaar) voor twee wegtypen binnen de bebouwde kom.

Of nog een andere mogelijkheid. Op de x-as van *Afbeelding 3* staat de rij-snelheid en op de y-as de ongevallenfrequentie voor twee wegtypen binnen de bebouwde kom. De relatie tussen snelheid en ongevallenfrequentie is niet dezelfde voor alle wegtypen. Op wegtype 2 leidt een snelheidsverandering nagenoeg niet tot een verandering van de ongevallenfrequentie. Bij wegtype 1 is dat anders. Wat we nu in Nederland zouden kunnen doen is voor de gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen - met uitzondering van de erftoegangswegen, want daar is minder dan 30 km/uur een goede maat - de relatie vastleggen tussen snelheidsveranderingen en veranderingen in de ongevallenfrequentie en ons vervolgens concentreren op die wegen waar een kleine snelheidsreductie een grote veiligheidswinst betekent. Als deze denklijn wordt geaccepteerd, dan betekent dit iets voor de fasering van de investeringen in de infrastructuur en voor accenten in het politietoezicht.

Dan resteert het derde deel van de zin: *de dan geldende snelheidslimieten*. Eerder werd geconstateerd dat de huidige limieten massaal overtreden worden. Dat ligt uiteraard aan de weggebruikers, maar ligt dat ook niet een klein beetje aan de limieten? Naast de traditionele afweging van doorstroming, milieu en veiligheid, zou ook de invalshoek 'geloofwaardigheid' gehanteerd moeten worden. Er is daarvoor geen wetenschappelijk bewijs, maar de hoeveelheid overtredingen zou kunnen samenhangen met de ongeloofwaardigheid van geldende limieten onder bepaalde omstandigheden. Er zou nog eens heel goed moeten worden nagegaan waar welke limieten zouden moeten gelden, en daarbij zou in het bijzonder aandacht moeten worden besteed aan limietovergangen. Vanuit de relatie tussen snelheid en ongevallenfrequentie zouden de grondslagen van de toepassing voor snelheidslimieten nog eens tegen het licht gehouden moeten worden. Vanuit de geloofwaardigheid voor de weggebruikers zou tevens nagedacht moeten worden over een aanvulling van het huidige starre limietensysteem met variabele, intelligente limieten. Maar daarover een andere keer meer.

Het mag overigens duidelijk zijn dat het niet alleen gaat om de limieten, maar om de invloed van limieten op het rijgedrag. Een van de Duurzaam-Veiligcriteria, het homogeniseren, het homogener maken van snelheidsgedrag, verdient hier ook aandacht. Dat kan dan ook betekenen: langzamer en sneller. Langzamer rijden en toch eerder op de bestemming komen door een homogener rijgedrag. Ook goed voor de doorstroming, weten we, ook goed voor het milieu.

4. Sneller veiliger?

De laatste tijd is de vraag aan de orde of we in Nederland bereid en in staat zijn het tempo van bevorderen van de verkeersveiligheid te verhogen. Op dit moment lijkt die vraag ontkennend te worden beantwoord: te weinig geld en te weinig Zwitsers. Maar waar knelt het nu precies?

Te weinig draagvlak: bestuurlijk of publiek?

Of er nu sprake is van gelatenheid of niet, veel interessanter lijkt de vraag te zijn hoe een 'sense of urgency' te creëren in onze samenleving en tevens te proberen de acceptatie van Duurzaam-Veiligmaatregelen te laten toenemen. Duurzaam Veilig zal als iets positiefs moeten worden gepositioneerd: we worden er beter van en niet alleen vanwege de lagere maatschappelijke kosten ten gevolge van ongevallen. Het leidt tot een rustiger verkeerssamenleving met minder emotie en agressie, het leidt tot een betere bereikbaarheid en betere doorstroming en een betere leefbaarheid. De integrale afweging van bereikbaarheid - leefbaarheid - veiligheid zal daadwerkelijk vorm en inhoud gegeven moeten gaan worden, waarbij niet getornd zou mogen worden aan essentiële kenmerken van Duurzaam Veilig.

Duurzaam Veilig zal uit de maatschappelijke en publicitaire anonimiteit moeten treden. Hierbij de suggestie om een 'Nationaal Comité Duurzaam Veilig' op te richten, met als opdracht om nationaal, regionaal en lokaal beide doelen (meer aandacht voor de problematiek van verkeersveiligheid en meer draagvlak voor de Duurzaam-Veiligaanpak) na te streven.

Snellere besluitvorming: van C naar D!

Het lijkt alsof beslissingen over verkeersveiligheidsmaatregelen niet zelden een behoorlijke tijd nemen. Je moet al gauw in jaren denken als je over een samenhangend pakket spreekt als het Startprogramma Duurzaam Veilig of de Vervolgfase. Ook Brussels maatregelen kunnen er wat van: 10 jaar zou heel gewoon zijn. Maar als het snel moet, blijkt het ook sneller te kunnen, zo bleek laatst bij de dodehoekspiegel voor vrachtauto's. Daarbij zijn draagvlak en partnerschap nu eenmaal van eminent belang. Maar is er een manier te bedenken om over goede verkeersveiligheidsmaatregelen sneller te beslissen, kort gezegd, over maatregelen die ongevallen voorkomen die volgens de SWOV-definitie 'vermijdbaar zijn': we weten wat we moeten doen, uitvoering is maatschappelijk rendabel en ze passen in de visie Duurzaam Veilig.

Het motto van het concept-NVVP was 'Van A naar Beter'. In navolging van dit motto is al eens eerder geopperd besluitvorming over verkeersveiligheid en de uitvoering van het beleid te laten plaatsvinden onder het motto 'Van C naar D!' In de wereld van de drie c's is sprake van faciliterend leiderschap: *consensus, compromis en consultatie*. We zijn dat zo gewend in dit land. Maar is de realisering van Duurzaam Veilig het meest gebaat bij deze vorm van leiderschap? Ook als men zich bewust is van eigen grenzen, en zich realiseert dat uiteindelijk partnerschap geboden is om beleid uit te voeren, is de vraag of het bestaande overwicht van de centrale

overheid niet vertaald kan en moet worden naar een leiderschapsinvulling die verder gaat dan de faciliterende leider.

Daarom zou men moeten overwegen niet te denken in 'de drie c's' maar in 'de drie d's': *daadkracht, durf en duidelijkheid*. Gegeven de huidige politieke cultuur is niet te verwachten dat de centrale overheid zichzelf in deze termen zal uitdrukken, maar waarom zouden de partners niet een verzoek in deze richting kunnen laten uitgaan? Wellicht dat vernieuwingen op dit vlak denkbaar zijn bij de realisering van de *'Regionale plannen'* als uitwerking van het NVVP. Is er een mediator in de zaal?

Duurzaam Veilig kwam al even ter sprake. Ook dat komt vandaag uiteraard ruim aan bod. Het is interessant te horen wat Duurzaam Veilig inmiddels opgeleverd heeft en wat we tot nog toe hebben geleerd. Zijn de gerealiseerde plannen te sober, klopt de fasering van de verschillende plannen, hoe zijn we in de praktijk omgegaan met alle achttien afspraken uit het Startconvenant? Iets voor de workshop *'Leerpunten Duurzaam Veilig eerste fase'*. De laatste workshop gaat over de *'Toekomst van Duurzaam Veilig'*. 'Sneller veiliger' kan daarin worden uitgelegd als een kwestie van prioriteiten stellen: met de minste inspanningen de grootste effecten proberen te bereiken. Vermoedelijk is dat niet een kwestie van alleen met het kosteneffectiviteitscriterium shoppen in het mandje Duurzaam-Veilig-maatregelen. En wat te doen met die onderwerpen waar deze maatlat nog wat hoog gegrepen is omdat ons de kennis ontbreekt? Velen in de zaal weten dat hierbij bedoeld wordt op het ontbreken van de kennis om educatieve maatregelen met het kosteneffectiviteitscriterium te beoordelen.

5. Ten slotte

Het congressthema is in vogelvlucht behandeld en het betoog zou nu kunnen worden afgerond. Maar voordat dat kan gebeuren, heeft de SWOV ook dit jaar weer een klein cadeautje, voor u allemaal. De minister is verzocht het voor u allemaal uit te pakken. De SWOV bestaat dit jaar veertig jaar. In die veertig jaar is er heel wat kennis over verkeersveiligheid beschikbaar gekomen. Die kennis moet gebruikt worden om de verkeersveiligheid in ons land te vergroten, zo is in de statuten van de SWOV te lezen. De laatste maanden is bij de SWOV hard gewerkt aan een van de beste manieren deze kennis bij u te krijgen: via de SWOV-website. De website is vernieuwd en kent een vergelijkbare functionaliteit als het bekende Beleidsinformatiesysteem BIS-V dat nu geschikt is gemaakt voor internetgebruik. Dus: www.swov.nl.

