

Fred Wegman, directeur SWOV, over verkeersveiligheid:

‘Techniek moet rijden

Het gaat nog steeds goed, maar het kan altijd beter. Helaas is de problematiek ingewikkelder geworden en zijn er geen snelle oplossingen met veel effect meer voorhanden. Daarom moet het karakter van de aanpak van verkeersonveiligheid veranderen.

DOOR RICK OHM

Hoe staat het met de verbetering van de verkeersveiligheid? Fred Wegman, directeur van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) is positief gestemd. ‘Als je kijkt naar de ontwikkelingen in de afgelopen 10 à 20 jaar, dan gaat het heel goed. Het aantal verkeersdoden daalt gestaag. Telkens overtreffen we de doelstellingen. In Nederland scherpen we die doelstellingen daarom ook regelmatig aan. Bij de ernstig gewonden zie je een afwijkend beeld. Het gaat wel de goede kant op, maar minder snel dan gewenst. Ten dele hangt dit verschil met de trend bij de verkeersdoden ook samen met de wijze van registratie. Veel gewonden zaten door onderregistratie vroeger niet in de statistieken. Een specifieke problematiek zien we bij fietsers, die gewond raken bij het fietsen zelf. Tijdens het laatste Nationaal Verkeersveiligheidscongres heb ik er daarom ook voor gepleit de veiligheid van fietsers in Nederland centraal te stellen.’ Toch stelt hij tevreden vast dat de balans van 10 jaar Duurzaam Veilig positief is. ‘Het aantal verkeersslachtoffers is met 30 procent gedaald. Tegenover de kosten van de maatregelen stonden maatschappelijke baten die een factor 3 à 4 hoger waren.’

Remmende voorsprong

Hoe doen we het vergeleken met andere landen? Wegman: ‘We kunnen vaststellen dat Nederland één van de verkeersveiligste landen ter wereld is, zowel afgezet tegen de bevolkingsomvang als het kilometrage. We staan duidelijk in de top. En dat is ook onze ambitie. Wat me wel opvalt, is dat het aantal verkeersdoden in veel landen in het economische crisisjaar 2009 enorm is gedaald, soms wel met 15 tot 25 procent. Hoe dat precies komt, is onduidelijk. Blijkbaar ligt er een relatie tussen verkeersveiligheid en economische conjunctuur. Wellicht doordat er minder kilometers zijn gemaakt, is het aantal letselgevallen gedaald. In het verleden zagen we dat niet. Een goede reden dat verder uit te zoeken.’ Of hebben we in Nederland last van de wet van de remmende voorsprong? Gaat het minder hard, omdat



Fred Wegman: ‘We kunnen vaststellen dat Nederland één van de verkeersveiligste

we het al relatief goed doen? Wegman glimlacht: ‘Dat argument heb ik eerder gehoord. Maar daar is tot nu toe geen sprake van. Ik constateer wel dat landen als Frankrijk, Spanje, Portugal en Ierland de laatste jaren enorme vooruitgang hebben geboekt. In veel landen is verkeersveiligheid hoger op de agenda gekomen, mede door de EU-doelstelling van 50 procent minder verkeersdoden in 2020.’ Hij denkt niet dat er in Nederland nog maatregelen te bedenken zijn die de veiligheid met grote sprongen verder helpt. ‘Neem het alcoholslot. Daarmee kun je hooguit 5 à 10 doden per jaar vermijden.’ We kunnen nog altijd vooruitgang boeken, alleen is het karakter van het probleem inmiddels veranderd. Daarom moeten we wel steeds een nieuwe aanpak bedenken.’ Hij geeft in dat verband een voorbeeld. ‘Traditioneel nemen we maatregelen als we zogenaamde *hot spots* van onveiligheid identificeerden. Dat beleid was succesvol, want die *hot spots* waren

maak ondersteunen'



landen ter wereld is.'

verantwoordelijk voor 10 procent van de ongevallen. Maar nu we maatregelen hebben getroffen, is het aandeel van die locaties gedaald naar 2 procent. Voor de toekomst kunnen we daar dus veel minder winnen.'

Koos Spee-effect

Wegman noemt een ander voorbeeld. 'Druggebruikers namen vroeger amper deel aan het gemotoriseerde verkeer. Nu wel. De combinatie van alcohol en drugs veroorzaakt naar schatting 20 procent van de verkeersdoden. Toch neemt het rijden onder invloed af. Hoe kan dat? Het probleem blijkt – anders dan vroeger – nu vooral een probleem van bestuurders met heel hoge promillages. Die groep bereik je niet door algemene campagnes. Dat probleem moet je op een andere manier aanpakken. Hoe vind je die kleine groep?' Bij sommige proble-

men ligt een andere aanpak voor het grijpen. Wegman: 'In Nederland hebben we het aantal 30 km-gebieden enorm uitgebreid. Toch vallen er in die gebieden nog steeds slachtoffers. Dat betekent dat we weer meer aandacht moeten geven aan de kwaliteit van de inrichting. Alleen een bord neerzetten met een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur volstaat niet. De weg mag ook niet uitnodigen harder te rijden.' In ieder geval is het verkeerstoezicht in Nederland in al die jaren sterk verbeterd. Wegman knikt: 'De hoge volumes aan boetes en andere straffen hebben zeker geholpen. Je kunt spreken van een Koos Spee-effect. Je moet wel druk blijven houden op de weggebruikers, maar het aantal slachtoffers zal daardoor niet spectaculair meer dalen. Maar haal je de druk weg, dan vallen de weggebruikers weer in oude gewoonten en stijgt het aantal verkeersslachtoffers weer.'

Uit elkaar halen

In Wegman's visie vormt het zware vrachtverkeer een apart probleem. 'Vrachtauto's zijn – zoals dat heet – inherent onveilig. Daarmee bedoel ik dat andere weggebruikers bij conflicten altijd het onderspit delven. Een aanpak heb je dan niet *overnight* verzonnen, noch uitgevoerd. Hoe haal je fietsers en vrachtauto's uit elkaar, zodat er geen conflicten kunnen ontstaan? Dan gaat het er om ze naar tijd en plaats te scheiden. Bijvoorbeeld door een idee van TLN, het Kwa-

'Het gaat de goede kant op, maar minder snel dan gewent'

liteitsnet Goederenvervoer, in geheel Nederland in te voeren. Of door speciale tijdvensters in te stellen. Als een vrachtauto op de bevoorradingsroute geen fietser meer kan tegenkomen, vallen er ook geen doden en gewonden in een dode hoek. Uiteraard moet je dit probleem wel integraal benaderen, inclusief economische en ecologische effecten. Mijn conclusie is dat er in de afgelopen 5 jaar op dit vlak weinig is gebeurd. De essentie is dat we straks twee netwerken hebben, één voor het hoofdwegennet en één voor het onderliggende wegennet. Op die netwerken rijden twee verschillende typen vrachtauto's en twee verschillende typen chauffeurs.'

Gedragsveranderingen

Wegman maakt zich zorgen over het toenemend aantal ongevallen met bestelauto's. 'Met grote bestelauto's constateer ik een toenemend probleem. Het aantal ongevallen met die categorie neemt toe, onder andere door de hoge snelheid op snelwegen. Dat is een relatief nieuw fenomeen, wat nieuw beleid vereist. Daarbij is mijn insteek dat je een probleem moet aanpakken, voordat het zich voordoet. Naast bestelauto's denk ik dan aan scooters, ofwel het Vespa-probleem.' Hij is blij dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de sector serieus werk maken van het project *safety culture*. 'Als een chauffeur weet dat zijn bedrijf dat belangrijk vindt, dan gaat hij er naar han-

delen en vindt er een gedragsverandering plaats. Ik snap ook dat het lastig is voor bedrijven om voorop te lopen, omdat er dan geen sprake is van een *level playing field*. Maar uiteindelijk trekt de top de onderkant mee. Je moet wel *safety performance* indicatoren vaststellen om het effect van een *safety culture* binnen een bedrijf te kunnen meten. Je moet immers aannemelijk kunnen maken dat het bedrijfsbeleid tot minder verkeersslachtoffers leidt.'

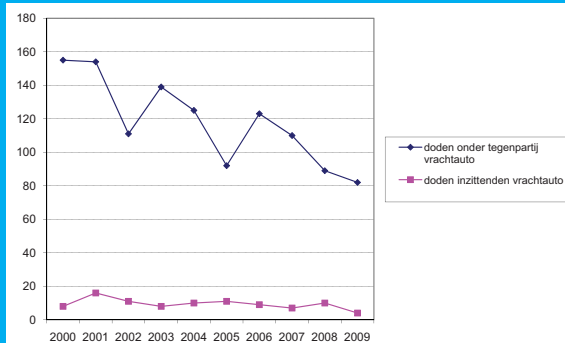
Duurzaamheidseisen

Moet je normen wel of niet bij wet vastleggen? Kan de markt de verkeersveiligheid zelf regelen of moet de wetgever regels stellen en afdwingen? Wegman: 'Ik voel wel wat voor het Zweedse model, waarbij de overheid alleen nog producten en diensten inkoop bij bedrijven die aan de duurzaamheidseisen van de overheid voldoen. Of neem de NCAP-sterren. Ooit bedoeld om consumenten te verleiden veiliger auto's te kopen, maar in de praktijk bleek het systeem een prikkel voor fabrikanten om veiliger auto's te produceren. Anti-kantelsystemen en airbags waren er dan ook eerder dan wetgeving. Mijn advies is om voor slimme arrangementen te gaan in plaats van jaren durende aanpassingen van de wet in EU-verband. Neem bijvoorbeeld de succesvolle belastingmaatregelen om de aankoop van zuinige en kleine auto's te stimuleren. Daarnaast pleit ik voor *nudgen*: via zachte dwang mensen tot keuzes en beslissingen brengen die bijvoorbeeld de verkeersveiligheid verbeteren. Neem als beeld een moederolifant die haar kalf leidt. Dat kalf neemt het voorbeeld van haar moeder over. Vertaald naar een wegontwerp: pas de omgeving aan, zodat de weggebruiker automatisch de goede dingen doet. En train mensen.'

Gebruiksaanwijzing

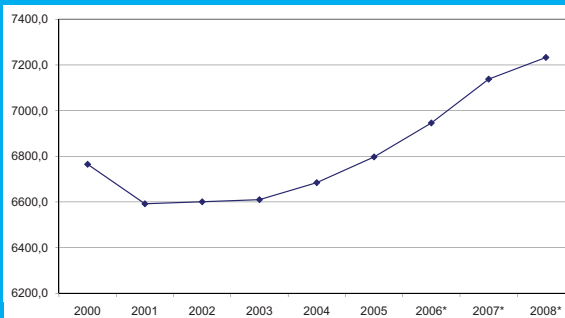
Als we niet uitkijken, gaan er in de vrachtautocabine om de haverklap waarschuwingssignalen af: te dicht op de voorganger, te hoge snelheid, te dicht bij de belijning, rijtijd overschreden, afslag gemist, binnenkort tanken, planner bellen, koffie is klaar. Wegman signaleert dat probleem ook en pleit voor prioriteitstelling. 'De systemen moeten de chauffeur ondersteunen in zijn rijtaak. Er bestaat de tendens om de chauffeur te overvoeren met informatie, die hem van zijn rijtaak afleiden. Met de techniek zelf is over het algemeen niets mis, wel met het gebruik. En dus hoort er een gebruiksaanwijzing bij. En dan bedoel ik iets anders dan een technische gebruiksaanwijzing. Neem de adaptieve of *advanced cruise control*. Op een rustige weg is het een prima hulpmiddel voor de chauffeur. Maar op een drukke weg moet je 'm

Dodelijke ongevallen met vrachtverkeer in Nederland (2000-2009)



Bron: Verkeersongevallenregistratie, ministerie van Verkeer & Waterstaat

Verkeersprestatie (vrachtauto+trekker) x mln km (2000-2009)



Bron: CBS Statline

uitzetten. Maar wanneer is een weg nog rustig en wanneer druk? Bij die keuzes moet je een chauffeur helpen. Navigatiesystemen zijn prima in de ondersteuning van de rijtaak. Maar je moet zo'n systeem niet tijdens het rijden bedienen. En wat die signalen betreft, moet je een rangorde inbouwen, zodat voor de chauffeur bepaald wordt wat het belangrijkste signaal is.'



SWOV

De SWOV is het nationale wetenschappelijke instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek. Het instituut heeft als taak met kennis uit wetenschappelijk onderzoek bij te dragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid in Nederland. Die kennis is openbaar en wordt beschikbaar gesteld aan een ieder, die zich beroepsmatig bezighoudt met verkeer en verkeersveiligheid. De SWOV geniet in binnen- en buitenland aanzien als gezaghebbend instituut dankzij haar kennis en het hoogwaardige onderzoek dat zij verricht. De SWOV streeft samenwerking na, zowel intern als met kennisinstellingen in binnen- en buitenland. Bij het vaststellen van haar onderzoeksprogramma luistert zij naar haar omgeving. De behoefte van haar doelgroepen zijn bepalend voor de activiteiten. Ook tijdens de uitvoering van het onderzoek en in de werkzaamheden voor kennisverspreiding staat deze interactie met de omgeving centraal. Daarom is bijvoorbeeld TLN vertegenwoordigd in de Programma Advies Raad (PAR) van de SWOV.