

Vaste Kamercommissie Verkeer en Waterstaat

Postbus 1090  
2260 BB Leidschendam  
Duindoorn 32  
T 070 – 317 33 33  
F 070 – 320 12 61  
E info@swov.nl  
I www.swov.nl  
KvK 41151387

ONZE REFERENTIE 085202/FW-HT/jca  
UW REFERENTIE  
ONDERZOEKSNUMMER  
ONDERWERP Algemeen Overleg Verkeersveiligheid 23 september 2008  
DATUM 18 september 2008  
DOORKIESNUMMER (070) 317 33 32

Uw commissie bespreekt op 23 september aanstaande de Strategie Verkeersveiligheid 2008 – 2020 die u per brief van 10 juli 2008 (VenW/DGP-2008/5471) is aangeboden. De SWOV beschouwt deze nota als een belangrijke stap voorwaarts, maar wil bij de inhoud een aantal kanttekeningen maken en komt op basis daarvan tot acht aanbevelingen.

### **Never change a winning concept**

In de brief staat dat het aantal verkeersslachtoffers gestaag daalt en dat de manier waarop ons land dat aanpakt wereldwijd navolging krijgt. De SWOV kan dat bevestigen. Er is sprake van een wereldwijde interesse in onze aanpak en niet alleen omdat Nederland tot de verkeersveiligste landen ter wereld behoort. Het buitenland beschouwt de Duurzaam Veilig visie als belangrijke bron van inspiratie. Over een paar weken komt het OESO-rapport: *Towards zero: Ambitious Road safety Targets and the Safe System Approach* uit. In dit rapport worden twee landen in het bijzonder onder de aandacht gebracht die een succesvolle aanpak volgen: Nederland en Zweden. Daar kan Nederland trots op zijn. Duurzaam Veilig als internationaal erkend *winning* concept.

De gepresenteerde Strategie Verkeersveiligheid zet naar ons oordeel deze aanpak niet werkelijk voort. Met andere woorden, een winnend concept wordt eigenlijk verlaten. Naar het oordeel van de SWOV is er geen reden ons winnende concept in te ruilen voor een aanpak, waarvan nog onzeker is hoe dit zal gaan uitpakken.

### **Neem het zekere voor het onzekere**

In 2007 heeft de SWOV een rapport uitgebracht onder de titel '*Neem het zekere voor het onzekere*'. Deze titel voor het rapport is gekozen omdat bij de voorbereidingen van de Strategie naar ons oordeel te weinig aandacht was voor het gebruik van kennis (zowel in termen van analyse van de ontwikkelingen van de

verkeersonveiligheid als in termen van effectiviteit en efficiëntie voor in discussie zijnde oplossingen). Ook in de eindversie zien wij mogelijkheden om vanuit onze kennis bij te dragen aan de verdere invulling van de aangekondigde plannen. Op basis van het huidige document is niet goed na te gaan welke doelstelling realistisch is bij de uitvoering van de voorgenomen maatregelen.

1. *De SWOV biedt binnen haar Planbureaufunctie aan om de effectiviteit en efficiëntie van voorgenomen maatregelen vast te stellen en op basis hiervan een uitspraak te doen over een realistische doelstelling voor 2020.*

De SWOV heeft steun uitgesproken voor de drie pijlers voor het aangekondigde verkeersveiligheidsbeleid: samenwerking, integrale aanpak en Duurzaam Veilig. Deze drie pijlers staan ook genoemd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 – 2020. Omdat de uitwerking (*Hoofdstuk 4 Aanpak*) niet erg concreet is gemaakt, is een oordeel of en in hoeverre de vele opgesomde mogelijke maatregelen passen binnen de drie pijlers niet mogelijk.

2. *Tevens biedt de SWOV aan om een uitgewerkt pakket maatregelen te toetsen aan de drie pijlers: samenwerking, integrale aanpak, Duurzaam Veilig*

### **Strategie Verkeersveiligheid 2008-2020**

De minister presenteert in de Strategie Verkeersveiligheid 2008 – 2020 twee beleidslijnen:

- *veroorzakers van onveiligheid harder aanpakken, en*
- *kwetsbare verkeersdeelnemers extra beschermen.*

De tweede beleidslijn is naar ons oordeel een voortzetting van bestaand beleid en daarbij kan op de ingeslagen weg doorgedaan worden: geef meer eigen ruimte voor langzaam verkeer, bewerkstellig snelheidsmatiging voor snelverkeer waar snelverkeer en langzaam verkeer elkaar kunnen ontmoeten en organiseer via educatieve activiteiten dat verkeersdeelnemers beter en veiliger met elkaar omgaan. Deze aanpak zal vooral lokaal en regionaal moeten worden uitgevoerd.

3. *De SWOV pleit voor een integraal uitvoeringsplan, op te stellen onder regie van Verkeer en Waterstaat. Hierin maken alle betrokkenen duidelijk hoe kwetsbare groepen extra beschermd worden en tot welke resultaten (uitgedrukt in bespaarde aantallen slachtoffers) dit kan gaan leiden.*

De eerste beleidslijn (veroorzakers van onveiligheid harder aanpakken) is duidelijk een nieuw accent. De SWOV beschouwt dit accent als een politieke realiteit en meent verder dat er weinig argumenten zijn die zich hiertegen verzetten. De SWOV wil hierbij wel de kanttekening plaatsen dat het onjuist zou zijn te menen dat een groot deel van de verkeersonveiligheid het gevolg is van het gedrag van 'huffers' in het verkeer. Verder is voortsnog de vraag op welke wijze we 'hufferig gedrag', hoe kwalijk ook, op enige schaal zouden kunnen detecteren en welke maatregelen genomen kunnen worden om het hufferige gedrag in het verkeer uit te bannen. De SWOV constateert dat deze nieuwe beleidslijn verder uitgewerkt zou moeten worden en er is dan ook niet goed duidelijk welke veiligheidseffecten van deze nieuwe aanpak te verwachten zijn.

4. *De SWOV is gaarne bereid met kennis uit onderzoek bij te dragen aan de uitwerking van deze aanpak en op basis daarvan realistische schattingen te maken van de effectiviteit en efficiëntie van deze aanpak.*

### **Drie pijlers: samenwerken, integrale aanpak en Duurzaam Veilig**

De SWOV steunt deze drie pijlers als essentiële kenmerken voor een voortzetting van de succesvolle ontwikkelingen in de laatste jaren. Er zijn vele goede voorbeelden te geven van samenwerking in ons land. Op het gebied van **samenwerking** is wel versterking geboden, bijvoorbeeld op centraal niveau tussen Verkeer en Waterstaat en andere departementen en tussen Verkeer en Waterstaat en andere overheden. De Strategie maakt niet duidelijk wat hieraan zal worden verbeterd en hoe dit zal gebeuren.

5. *Aanbevolen wordt het punt van de samenwerking in Nederland verder te versterken en Verkeer en Waterstaat hierin de regiefunctie te geven. De minister kan worden uitgenodigd aan te geven op welke wijze de regiefunctie concreet ingevuld wordt.*

De SWOV is het eens met de Strategie dat **integrale aanpak** een kernelement moet worden van toekomstig verkeersveiligheidsbeleid. De integrale aanpak behoeft verdere uitwerking. De SWOV ziet hiertoe goede mogelijkheden, in de eerste plaats op het terrein van verkeer en vervoer. Aanzetten daartoe bij het ministerie zijn nog te weinig zichtbaar; bij andere wegbeheerders zijn wel goede voorbeelden te vinden. Onlangs hebben Veilig Verkeer Nederland en de SWOV hiervoor aandacht gevraagd in een reactie op een concept van de *Mobiliteitsaanpak*. Daartoe hebben beide organisaties concrete voorstellen gedaan.

6. *Aanbevolen wordt de Minister te verzoeken een concrete uitwerking te geven aan een integrale aanpak, bijvoorbeeld op beleidsterreinen zoals mobiliteit en (weg)infrastructuur, milieu en verkeer, volksgezondheid en politie.*

**Duurzaam Veilig** zal, naar het oordeel van de SWOV de inhoudelijke drager moeten blijven van het verkeersveiligheidsbeleid in Nederland. Ons voorstel is verschillende elementen van de visie concreet uit te werken. De SWOV zal daaraan zelf een bijdrage leveren en wil daarbij graag samenwerken met andere partijen.

7. *De SWOV bepleit 'Duurzaam Veilig' (Safe System Approach) als visie tot 2020 te (her)bevestigen als uitgangspunt voor beleid en de minister te verzoeken in de nadere detaillering van het beleid dit uitgangspunt te laten doorklinken.*

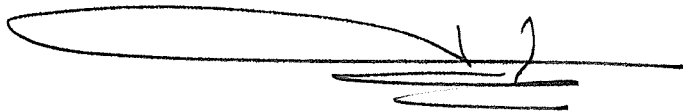
### **Realistische en ambitieuze doelstelling voor 2020?**

De minister kondigt in de aanbiedingsbrief bij de Strategie Verkeersveiligheid 2008 – 2020 aan om de ambitie 2020 bij te willen stellen naar maximaal 500 verkeersdoden per jaar. De SWOV ondersteunt dit streven en denkt dat hier sprake is van een realistische ambitie.

In het rapport *'Maximaal 500 verkeersdoden in 2020: waarom eigenlijk niet?'*, dat wij eerder dit jaar aan uw commissie hebben aangeboden, laten SWOV-onderzoekers zien hoe met een extra pakket maatregelen dat aansluit op het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 en de ontwikkelingen op het gebied van voertuigtechnologie (het Strategisch Plan Plus-pakket) een aantal van maximaal 440 verkeersdoden in 2020 haalbaar is. Daarnaast heeft de SWOV verschillende maatregelpakketten opgesteld en daar de verkeersveiligheidseffecten van geschat.

De SWOV heeft becijferd dat een ambitieuzer verkeersveiligheidsbeleid kan leiden tot een nog lager aantal verkeersdoden in 2020. Het versneld inrichten van de infrastructuur volgens de Duurzaam Veilig principes, het inperken van gevaarlijk gedrag (alcohol en snelheid) en het terugbrengen van relatief gevaarlijke mobiliteit (jonge beginnende bestuurders) kunnen hieraan bijdragen. In combinatie met de eerder genoemde maatregelen is dan zelfs een streefcijfer van maximaal 350 verkeersdoden in 2020 mogelijk. Deze mogelijkheden hebben een betere kans van slagen wanneer ze goed geïntegreerd worden in (reeds geplande) investeringen ter verbetering van de bereikbaarheid, het comfort van de weggebruiker en de leefbaarheid.

8. *De SWOV pleit ervoor de komende jaren ook een nog ambitieuzer verkeersveiligheidsbeleid te laten uitwerken en op basis van deze plannen, en de uitgewerkte voor- en nadelen, een beslissing te nemen over een nieuwe (ambitieuze en ook realistische) doelstelling voor 2020.*



Ir. F.C.M. Wegman  
Directeur