

"Een streefcijfer van maximaal 500 in 2020 lijkt me eigenlijk heel mooi"

Het jaarlijkse aantal verkeersslachtoffers is de laatste decennia in ons land aanzienlijk gedaald. Nederland behoort tot de veiligste landen ter wereld als je kijkt naar het aantal doden per 100 000 inwoners. Deze daling is tot stand gekomen in een periode dat de mobiliteit aanzienlijk steeg, en de risico's in het verkeer dus gedaald zijn. Die risico's dalen niet als vanzelf; daar is door velen hard aan gewerkt en velen verdienen dan ook een pluim voor hun inzet om effectief het aantal slachtoffers terug te brengen. De goede positie van Nederland valt in het buitenland uiteraard op en dat leidt steevast tot de vraag waarom: wat doen we hier nu beter dan elders? We weten daarover het nodige, maar we tasten ook wel in het duister. Dit vind ik een gebied om ons te verbeteren.

De laatst drie jaar daalt het aantal verkeersdoden eigenlijk niet; het aantal blijft zo rond de 800. En de vraag is: wat gebeurt er nu die deze aantallen echt verder omlaag brengen?

Uiteraard kan de stelling worden betrokken dat de koppositie reden is om ons in Nederland wat minder te gaan inspannen op het gebied van de verkeersveiligheid; ik hoorde laatst een kamerlid al het argument aanhalen toen het ging om de verdeling van de politie-inzet in ons land – die kon wel wat minder in het verkeer, zo was zijn betoog en beter ingezet worden op de bestrijding van de geweldscriminaliteit. Maar dit kamerlid vindt de Regering, de meerderheid van de Kamer en het Nationaal Mobiliteits Beraad niet aan zijn zijde: het aantal verkeersdoden moet verder teruggebracht worden. In de Strategische Visie Verkeersveiligheid 2008-2020 die in concept beschikbaar is, is de doelstelling maximaal 580 verkeersdoden in 2020.

Ambitieuze doelstelling?

Is er hier sprake van een ambitieuze doelstelling? Je zou allereerst eens naar ons eigen verleden kunnen kijken. En dat doe ik aan de hand van deze grafiek. **(AFB 2)** Oorspronkelijk werkten we de laatste jaren met de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit uit 2004. Daarin werd een reductie van het jaarlijkse aantal verkeersdoden tussen 2010 en 2020 nagestreefd van 3,4%, de eerste jaren was de reductie 2,1% per jaar. Toen bleek dat de ontwikkelingen positiever waren dan gedacht, werd de doelstelling 2010 aangescherpt van maximaal 900 verkeersdoden naar maximaal 750.

Je zou ook naar het buitenland kunnen kijken. **(AFB 3)** Als Zweden en Finland hun ambities realiseren, dan streven deze landen ons voorbij, maar ook andere landen zoals Zwitserland en het Verenigd Koninkrijk hebben behoorlijke ambities en zo lijkt het wel, hoger dan de onze.

Vorig jaar rond deze tijd maakte minister Eurlings in Nieuwspoort de ongevallencijfers over 2006 bekend. Bij die gelegenheid zei de minister, en ik citeer: *"Voor 2020 – de horizon van de Nota Mobiliteit – ligt er nog een doelstelling van maximaal 580 verkeersdoden. Ook die wil ik verder naar beneden hebben. Ik ga daar de komende maanden over praten met mijn collega-bestuurders in de regio, omdat we het verkeersveiligheidsbeleid samen uitvoeren. Daar doe ik vandaag dus geen definitieve uitspraken over. Maar een streefcijfer van maximaal 500 lijkt me eigenlijk*

heel mooi."einde citaat. De titel van mijn bijdrage is dus geen uitspraak van mij, maar van minister Eurlings.

Ik weet niet precies wat de aanleiding is geweest om nu, een jaar later, minder ambities te hebben dan een jaar geleden, minder ambities te hebben dan we zelf gerealiseerd hebben, en bovendien te laten gebeuren wat we eigenlijk niet zouden willen: achterop raken bij de uitgesproken ambities in het buitenland. Het zal toch niet zo zijn dat de positieve ontwikkelingen van de afgelopen jaren ertoe hebben geleid dat we nu op onze lauweren gaan rusten?

Ik wil hier als SWOV een aanbod doen. Met de kennis die de SWOV heeft, willen wij nog voor de zomer proberen aan te geven op welke wijze de 500 verkeersdoden maximaal en zo mogelijk minder, de wens van de minister, alsnog binnen bereik te brengen. De SWOV heeft daarbij niet de verwachting dat dat alleen zou kunnen met draconische maatregelen. Ik refereer hier aan de Strategische visie, waarin ons wordt voorgehouden dat een verdere terugbrengen van het aantal verkeersslachtoffers alleen zou kunnen als we miljarden euro's investeren en/of als we de vrijheid van mobiliteit beperken. Ons voorstel is wervende en aantrekkelijke voorstellen te ontwikkelen en daarvoor draagvlak bij politici, maatschappelijke organisaties, het nationaal mobiliteitsberaad te werven en vervolgens additionele financiering te vinden.

Maar ambitie uitspreken is één, ambitie waarmaken is wat anders. In een brief aan de Kamer heeft minister Eurlings drie pijlers (**AFB 4**) voor het verkeersveiligheidsbeleid genoemd: **samenwerking, integrale aanpak en duurzaam veilig**. En ik wil die drie pijlers kort bespreken. Op voorhand zij overigens gemeld dat de SWOV deze drie pijlers steunt. Maar voordat ik dat doe, wil ik een ander onderwerp dat de SWOV na is besproken en dat is het gebruik van kennis en onderzoeksresultaten bij beleidsvorming.

Kennis en onderzoek

De laatste tijd neem ik waar dat kennis een minder belangrijke rol lijkt te spelen bij discussies over verkeersveiligheid (**AFB 5**). Dat vind ik jammer, want we hebben een naam van 'evidence-based gevoerd beleid' hoog te houden. Als je met concrete doelstellingen werkt en als de budgetten beperkt zijn, is het aan te bevelen de feiten te laten spreken (**AFB 6**) en daarmee antwoorden te geven op vragen zoals: waarom zijn ontwikkelingen succesvol, welk beleid heeft gewerkt, welke verwachtingen mogen we hebben van maatregel a of b.

Vanuit de opdracht van de SWOV maken wij regelmatig analyses over de ontwikkeling van de verkeersonveiligheid. In de nota uit 2007 'Neem het zekere voor het onzekere' was de belangrijkste conclusie: *de verkeersonveiligheid manifesteert zich, op een enkele uitzondering na, steeds diffuser. De meest schrijnende problemen zijn aangepakt. Wat overblijft, is een probleem dat ontstaat is van zijn scherpste kanten, waar de meest voor de hand liggende verbeteringsmogelijkheden zijn benut en waar verdere veiligheidswinst op minder vanzelfsprekende terreinen en op minder orthodoxe manieren gevonden zal moeten worden. Het steeds diffusere karakter van het verkeersveiligheidsprobleem vraagt een andere aanpak dan in het verleden. En er zijn nog voldoende mogelijkheden voor verdere verbeteringen.*

Laat ik de conclusie van een steeds diffuser probleem met een voorbeeld toelichten. Het aantal verkeersdoden op een black spot (**AFB 7**) (een locatie met een concentratie aan ongevallen) is de laatste twintig jaar gedaald van zo'n 10% naar minder dan 2%. Ik was niet verbaasd toen de politie Hollands Midden (**AFB 8**) eenzelfde conclusie trok.

De huidige versie van het Strategisch Plan verkeersveiligheid ademt deze sfeer wel, maar ook nog niet echt. De nota heeft het in zich terug te vallen in vele, los van elkaar staande specifieke maatregelen op los van elkaar staande deelproblemen en het lijkt me goed als dit plan ons echt gaat binden en enthousiasmeren. In dit verband wil ik collega Claes Tingvall, (**AFB 9**) een belangrijke man achter Vision Zero in Zweden citeren en bijvallen:

Vision Zero absolutely has got more stakeholders involved. You can share a vision, but you don't necessarily share a short term target or action plan'

Goed, ik keer terug naar de drie pijlers van de minister, en als ingenieur weet de minister natuurlijk dat een driepoot een stevig en stabiel fundament vormt. Allereerst **samenwerking**. Ik ben verheugd te lezen dat V&W weer spreekt over een regiefunctie en ik ben benieuwd hoe dat ingevuld gaat worden. Hopelijk kan dit stevig worden ingevuld en lijdt de uitwerking van dit uitstekende voornemen niet onder de voorziene personeelskrimp op het departement. In het verleden is op heel wat manieren geprobeerd de samenwerking tussen verschillende partijen te versterken. Ik denk aan de Actie -25% voor gemeenten en aan het Startprogramma Duurzaam Veilig. Beide zeer succesvolle acties. Ook de regionale organen voor de verkeersveiligheid waren bij uitstek organisaties die samenwerking hoog in het vaandel hadden. In de nieuwe bestuurlijke verhoudingen lijkt me een nieuwe vorm ontwikkeld te moeten worden. Wellicht een onderwerp voor beide paneldiscussies vandaag.

Integrale aanpak

De tweede pijler is **de integrale aanpak**. Ik verwacht dat een integrale aanpak aan belang wint in de toekomst en specifieke alleen op de verkeersveiligheid gerichte maatregelen in belang zullen afnemen. Vandaar onze steun aan deze pijler. Ik wil hier twee voorstellen voor doen. Eén op gebied van verkeer en vervoer en één ten aanzien van de relatie tussen milieu en verkeersveiligheid.

Het eerste voorstel (**AFB 10**) is om binnen alle beslissingen op het gebied van verkeer en vervoer en investeringen in de infrastructuur de verkeersveiligheidsconsequenties op een expliciete en transparante manier mee te wegen. Ik noem een enkel voorbeeld. In de nota 'Anders Betalen voor Mobiliteit' is geschreven dat minder kilometers als gevolg van beprijzen tot evenredig minder ongevallen en slachtoffers zouden leiden. Dat lijkt ons te kort door de bocht omdat het resultaat erg afhangt van de concrete uitvoeringsvorm: hoe gaan automobilisten precies reageren? Inmiddels werkt de SWOV dit samen met het projectteam AbvM nader uit. En wat te denken van de gedachte dat een gevaarlijke kilometer meer kost dan een veilige, zoals een milieuonvriendelijke kilometer meer kost dan een milieuvriendelijke. Maar ook in de Mobiliteitsaanpak die nu ontwikkeld wordt, en in de

netwerkanalyses hoort verkeersveiligheid voluit meegewogen te worden, steeds in het perspectief van de doelstelling.

Het tweede voorbeeld. Op **concreet ontwerpniveau van wegen en straten** zou het argument verkeersveiligheid mijns inziens expliciet en transparant moeten meewegen. Nu is vaak tamelijk impliciet hoe veiligheid meegewogen is dan wel hoeveel water er bij de wijn gedaan is. Dat lijkt me relevante informatie voor besluitvormers. Mijn voorstel wil ik concreet maken. Ik verwacht dat een van de komende weken het Europese parlement (AFB 11) een richtlijn gaat aannemen over *Safety management of main roads*. In deze richtlijn wordt voor het hoofdwegennet een aantal manieren gedefinieerd hoe veiligheidsmanagement eruit zou kunnen zien. Dat zal voor ons land nader uitgewerkt moeten gaan worden. Daarbinnen zou EuroRAP kunnen passen, althans de Nederlandse versie van EuroRAP waarin een Duurzaam Veilige infrastructuur stap voor stap tot stand komt. Allereerst is dit een opdracht aan Rijkswaterstaat. Ik bepleit dat ook andere wegbeheerders, provincies, gemeenten en waterschappen, instrumenten ontwikkelen voor dit doel en vervolgens afspraken maken hoe dit toe te passen. In Door me Duurzaam veilig is deze aanpak beschreven in termen van Kwaliteitszorg. In het huidige SWOV-onderzoeksprogramma is ruimte gemaakt om hier aan te werken en ik verwacht dat we in de loop van dit jaar de eerste gedachten hierover in discussie kunnen brengen.

Vervolgens wil ik hier de samenwerking tussen **milieu en verkeersveiligheid** noemen. Inhoudelijk zijn er allerlei raakvlakken zo heeft een rapport ons geleerd dat in opdracht van SenterNovem en de SWOV is opgesteld. Beide organisaties hebben de handen ineen geslagen hoe dit verder uit te werken (**AFB 12**). Er zijn vijf onderwerpen genoemd. U ziet ze hier. De onderwerpen kwamen vanuit twee invalshoeken met duidelijk mogelijkheden voor win-win.

Dit zijn twee voorbeelden van mogelijkheden waar de verkeersveiligheid ook bevorderd kan worden. Hierbij is wellicht verkeersveiligheid niet het hoofddoel en moet de bevordering van de verkeersveiligheid als een uitwedstrijd beschouwd worden. Maar ook daar zijn punten te verdienen en ik ben van mening dat de integrale aanpak aan belang gaat winnen.

De derde pijler is **duurzaam veilig**.

De strategische visie karakteriseert Duurzaam Veilig als bron van inspiratie. Dat lijkt mij een prima invalshoek. Ik ga daar nu niet verder op in. De SWOV praat u graag bij. *De toekomstige aanpak van de verkeersonveiligheid in ons land is een proactieve en integrale aanpak gericht op het inherent onveilige karakter van het wegverkeer vanuit 'de mens de maat der dingen' (AFB 13). Binnen deze aanpak zal er ook aandacht moeten zijn voor enkele specifieke problemen voortkomende uit (mensgebonden) risicoverhogende factoren.*

Als ik de concept Strategische Visie lees, dan ligt versnippering op de loer en ik hoop dat de visie Duurzaam Veilig, de samenwerking en de integrale aanpak dat gevaar zullen bestrijden. Maar ik wil hier ook enkele veelbelovende voorbeelden noemen. Ik ken voorbeelden uit de provincie Gelderland, Friesland, Flevoland en Zeeland die zeer beloftevol zijn.

Dat brengt mij op twee slotopmerkingen (**AFB 14**). Investeren in verkeersveiligheid loont. Dat is onder andere gebleken in 2002 toen berekeningen van het Centraal Planbureau in het rapport 'Selectief investeren' uitwezen dat Duurzaam Veilig investeringen als zeer maatschappelijk zeer rendabel uit de bus kwamen. In de lijst die werd aangelegd kwamen de verkeersveiligheidsinvesteringen er ook ten opzichte van andere investeringen zeer gunstig uit. Dat rapport werd indertijd gebruikt om keuzes te maken bij het Fonds Economische Structuurversterking, ik zal maar zeggen: de aardgasbateninkomsten. Ik bepleit opnieuw te proberen om een aanvraag te gaan doen. Er is geen reden om aan te nemen dat dit resultaat nu veel anders zou zijn.

Ik denk dat twee onderwerpen cruciaal zijn voor verdere verbeteringen in ons land: toepassing van **moderne technologie** in het wegverkeer **en organisatie van samenwerking met alle partijen op de Duurzaam veilig visie**. Bij moderne technologie gaat het bijvoorbeeld om de introductie van een informerende ISA en om veiligheid in navigatiesystemen. Bij dit laatste is draagvlak in de samenleving en besluitvorming over en financiering van duurzaam veilige infrastructuur cruciaal. Daarbij zullen we moeten streven naar een minder vrijblijvende aanpak. Uiteraard blijven daarbij specifieke problemen zoals rijden onder invloed, vermoeidheid, jongeren, vergrijzing onze aandacht vragen maar wel vanuit een gezamenlijk gedragen visie.

Ik sprak in het begin over de aandacht die ons land trekt in het buitenland omdat we het relatief zo goed doen. Zonder iemand te kort te doen gaat het volgens mij om drie onderwerpen: het **draagvlak** verwerven binnen de Nederlandse samenleving voor meer verkeersveiligheid, de buitengewone prestatie die **politie en justitie** weten te leveren door een relatief hoge pakkans te organiseren en de **Duurzaam veilig visie**, waardoor wegbeheerders op grote schaal en gestaag bezig zijn hun wegen conform de duurzaam veilig principes aan te passen. Inmiddels is die een van de leidende visies in de wereld geworden en in een binnenkort de verschijnen rapport van de OESO wordt daar ook in zeer lovende termen over gesproken.

Ik ben optimistisch om de aantallen ongevallen, die voor een flink deel vermijdbaar zijn. Verder terug te dringen. De SWOV zal haar bijdrage leveren. Want: we zullen er wel wat voor moeten doen.

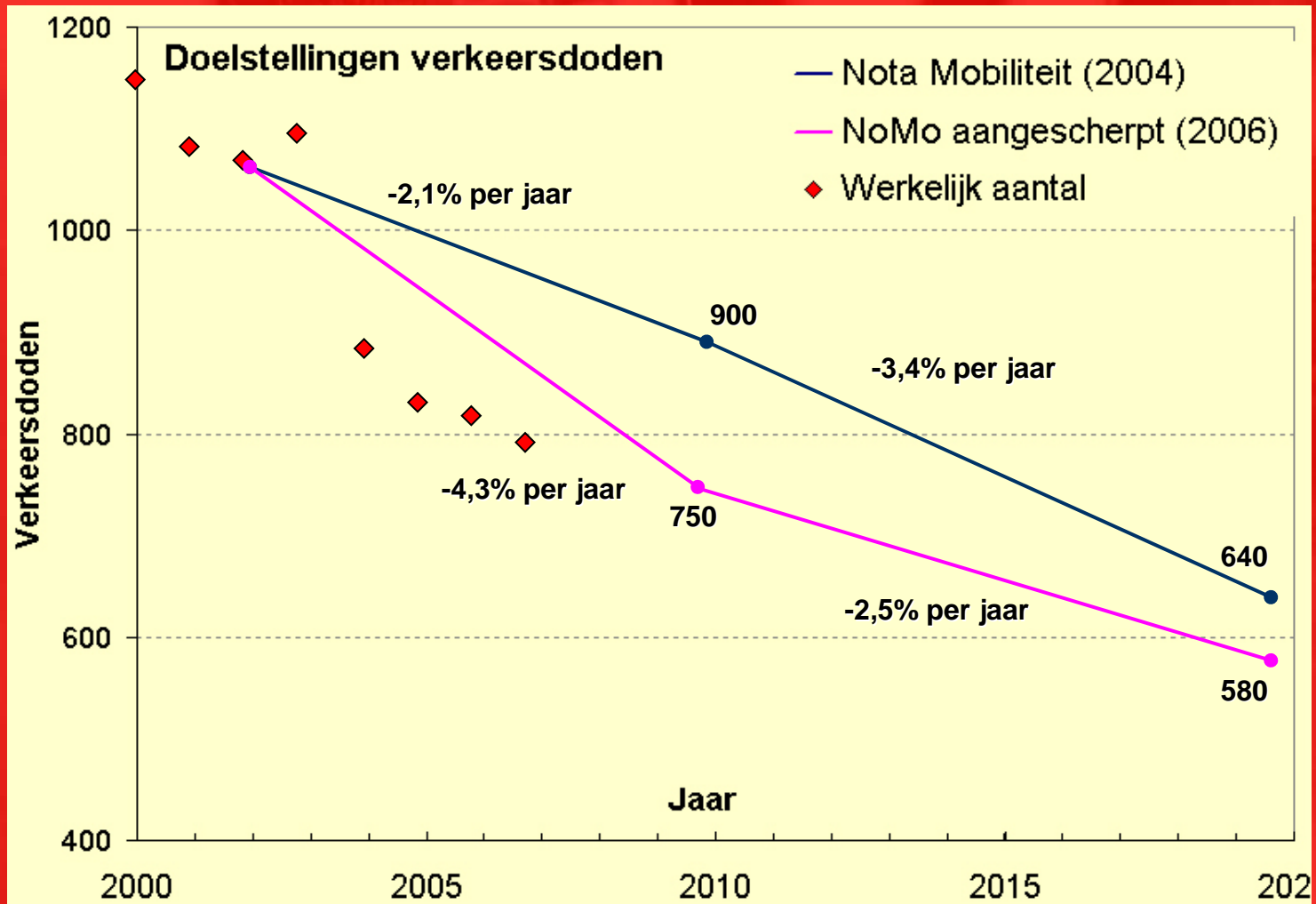
Fred Wegman
24 april 2008

“EEN STREEFCIJFER VAN
MAXIMAAL 500 IN 2020
LIJKT ME EIGENLIJK HEEL
MOOI”

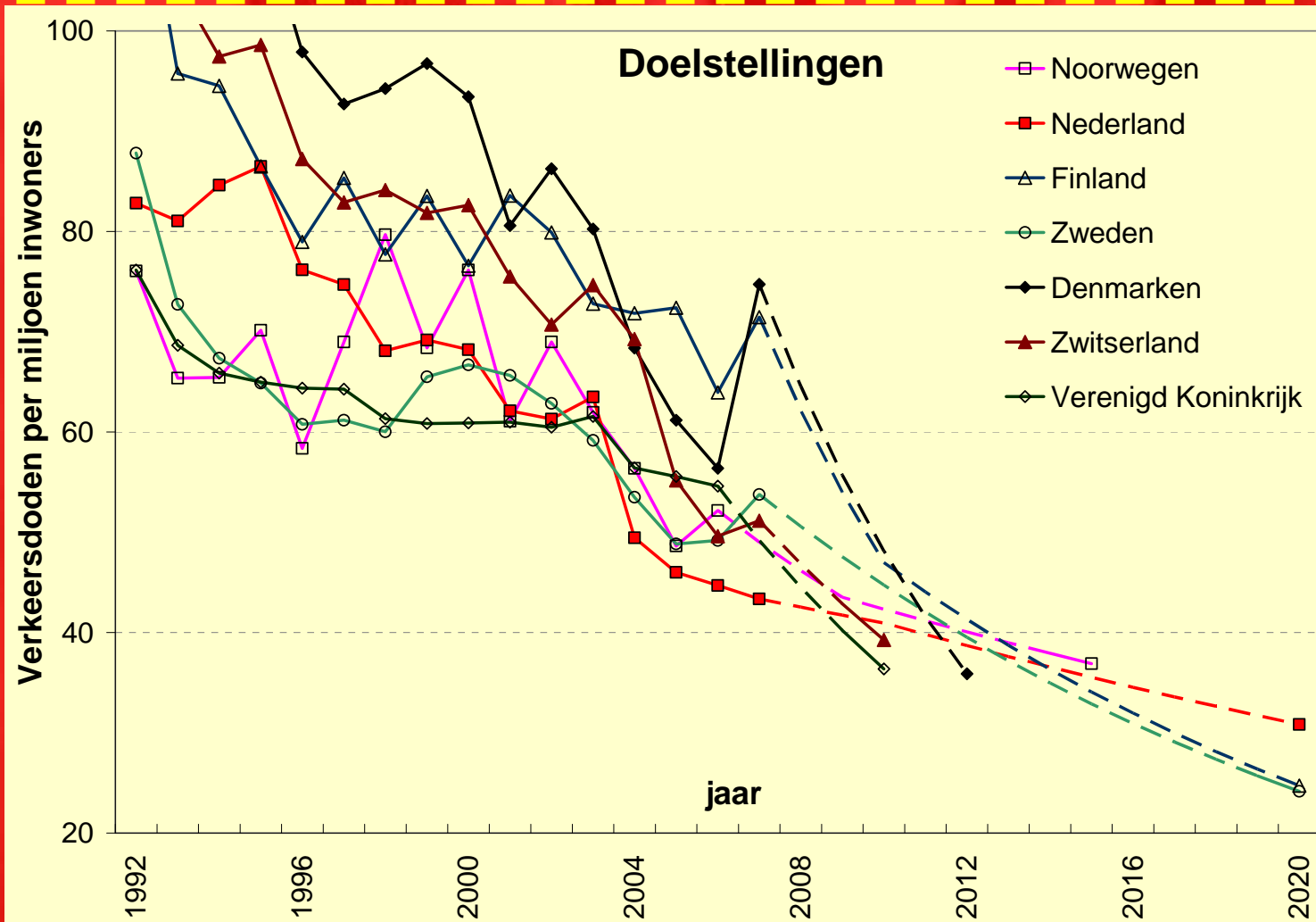
Fred Wegman



Doelstellingen verkeersdoden



Ambities in het buitenland



Strategische visie (concept):

- ◆ Drie pijlers
 - ◆ Samenwerking
 - ◆ Integrale aanpak
 - ◆ Duurzaam Veilig

Kennis en onderzoek (I)

De Telegraaf **Binnenland**

Joint riskanter dan alcohol

door Jan Colijn

ENSCHEDA - Een joint blijkt gelijk te staan aan 1,1 promille alcohol in het bloed. Dat is voor verkeersdeelnemers ruim tweemaal de toegestane hoeveelheid (0,5 promille).

Voor beginn
automobilis
motorrijders
vijf jaar na afgifte datum van
het rijbewijs zelfs een
maximum van 0,2 promille.
Deze regeling is ook van

Joint riskanter dan alcohol



Kennis en onderzoek (II)



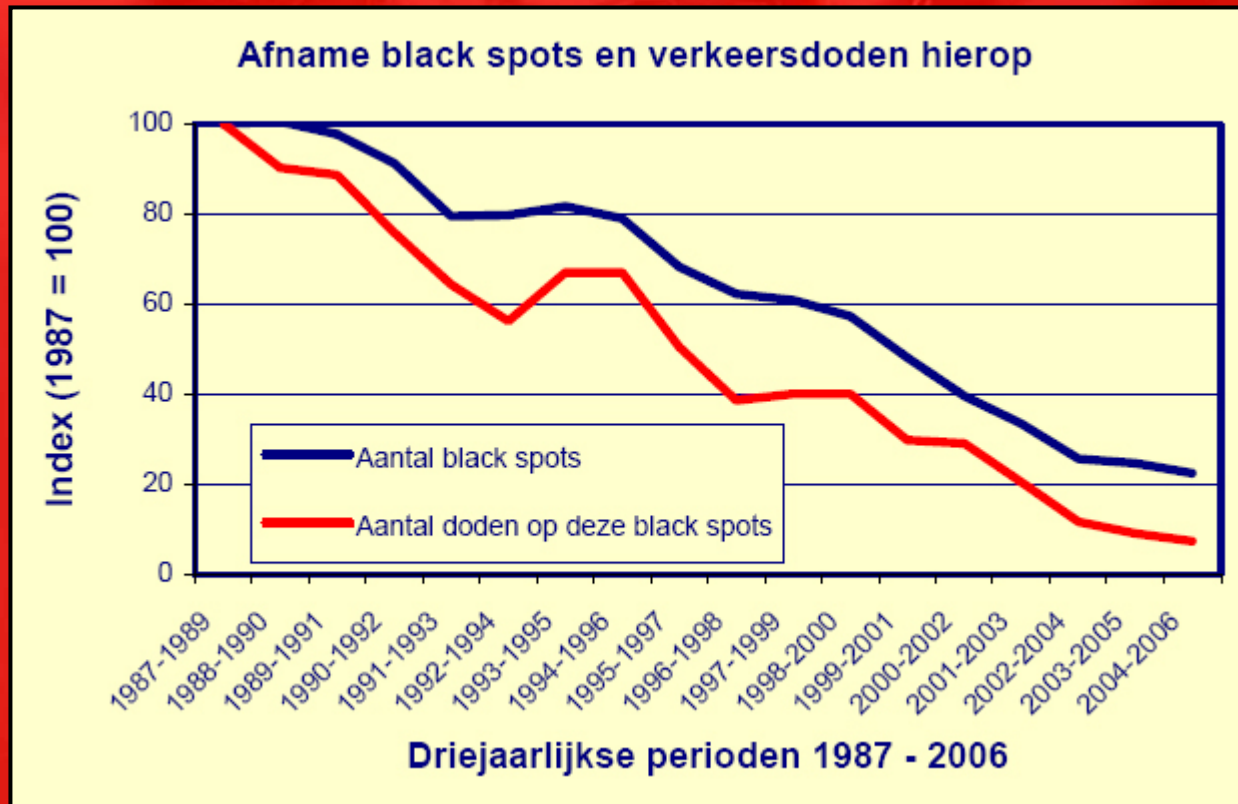
Vermeend NFI onderzoek naar effecten van cannabis in het verkeer

Nieuwsbericht | 14-04-2008

Het NFI onderzoekt op verzoek van de politie bloed van verkeersdeelnemers.

Gezocht wordt naar de aanwezigheid van o.a. alcohol en drugs, maar ook naar bijvoorbeeld medicijngebruik. Deze onderzoeken zijn zaaksgebonden en de resultaten ervan zeggen alleen iets over die specifieke zaken. Het NFI heeft geen onderzoek gedaan dat in zijn algemeenheid iets zegt over het vergelijkbare effect van het gebruik van cannabis en alcohol in het verkeer. De berichtgeving in diverse media overniet gelijkstellen van 1 joint met 1,1 promille alcohol wordt dus niet ondersteund door een algemeen onderzoek door het NFI naar de effecten van deze stoffen in het verkeer.

Aanpak gevaarlijke situaties



Geen 'black spots' meer

“Door die nauwe samenwerking tussen politie en wegbeheerders hebben we binnen de politieregio Hollands Midden geen zogenoemde 'black spots' meer, locaties waar jaren achtereen veel ongelukken gebeuren.” aldus Rien Fluit

Claes Tingvall (Vision Zero Sweden)

Vision Zero absolutely has got more stakeholders involved. You can share a vision, but you don't necessarily share a short term target or action plan'

Integrale aanpak

Weeg bij alle beslissingen op het gebied van
verkeer en vervoer en investeringen in de
infrastructuur de consequenties voor
verkeersveiligheid expliciet en transparant
mee

EU: Safety management of main roads

- ◆ Procedures voor:
 - ◆ Road safety impact assessments
 - ◆ Road safety audits
 - ◆ Network safety management
 - ◆ Safety inspections
- ◆ Niet alleen voor hoofdwegen, ook voor andere wegen

Samenwerking SWOV – SenterNovem

- ◆ Aanknopingspunten vanuit Duurzaam Veilig en Duurzame Mobiliteit
 - ◆ Regulering snelheid
 - ◆ Milieuzonering in steden
 - ◆ Het Nieuwe Rijden
 - ◆ Mobiliteitsmanagement
 - ◆ Metingen rijgedrag ('naturalistic driving')

Duurzaam veilig

- ◆ Proactief, integraal, gericht op het inherent onveilige karakter van het verkeer vanuit 'mens de maat der dingen'



Twee slotopmerkingen

- ◆ Investeren in Duurzaam veilig loont!
- ◆ Twee veelbelovende verbetermogelijkheden
 - ◆ Toepassing moderne technologie
 - ◆ Organisatie van samenwerking met alle partijen binnen de Duurzaam Veilig visie