



Onderzoek 2017 in verkeer, vervoer, transport en veiligheid

Kenniscafé
26 januari 2017

Met elkaar delen wat er aan onderzoek en andere activiteiten in 2017 op het programma staat, laten zien waar er wordt samengewerkt en mogelijkheden ontdekken voor nóg meer samenwerking. Dat was het thema voor het kenniscafé Onderzoek 2017 in verkeer, vervoer, transport en veiligheid, georganiseerd door CROW, KiM, Rijkswaterstaat en SWOV.

Het CROW in plaats van een onderzoeksinstituut, meer een vertaler van (wetenschappelijke) kennis naar praktijk en beleid. In de presentatie die Wilma Slinger geeft over het werkprogramma van het CROW komt dit duidelijk naar voren: er is een breed scala aan middelen om de verkeersprofessional te bereiken met kennis. Op dit moment staat het gebruik van veiligheidsindicatoren (SPI's) erg in de belangstelling en het CROW werkt eraan om dit ook tot in het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid ingebed te krijgen.

'Samenwerken voor de fiets'

De ongevallencijfers van de afgelopen jaren laten zien dat er een serieuze opgave ligt de verkeersonveiligheid voor fietsers terug te dringen. Om ervoor te zorgen dat de toenemende drukte op het fietspad niet ten koste gaat van de verkeersveiligheid, werken CROW en Rijkswaterstaat aan de opzet van een aantal pilots: welke klachten zijn er, welke mogelijkheden zijn er om ze op te

lossen en welke initiatieven zijn er al genomen? Op deze vragen wordt getracht een antwoord te vinden. Voor het relatief nieuwe verschijnsel fietsstraat werken beide organisaties aan de uitwerking van de uitkomsten van een vorig jaar gepubliceerde discussienotitie. Het uiteindelijke doel is om te komen tot definitieve aanbevelingen voor de inrichting van fietsstraten.

Een vraag die bij velen speelt, is wat de uitwerking zal zijn van de nieuwe Omgevingswet op mobiliteitsbeleid en verkeersveiligheid. Het zou interessant zijn om te proberen om verkeersveiligheidsindicatoren in omgevingswettermen te vertalen. Binnenkort wijdt het CROW een eigen kenniscafé (externe link) aan de nieuwe Omgevingswet.

Naar effectieve educatie

Op het gebied van Gedrag en Veiligheid heeft het CROW een aantal producten zoals de website Mobiliteit en Gedrag (externe link) met daarin o.a. de toolkit Verkeerseducatie. Samen met SWOV en RHDHV wordt er gewerkt aan een universele meetlat om de effectiviteit van verkeerseducatie te meten. Dit gebeurt in opdracht van de gezamenlijke provincies onder de naam WEVER (Weg naar Effectieve Verkeerseducatie).

Rijkswaterstaat: veel meer dan alleen de snelweg

In de onderzoeks- en werkplannen van Rijkswaterstaat, gepresenteerd door Herman Moning, neemt de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet een belangrijke plaats in. Op internationaal gebied werkt Rijkswaterstaat samen met andere Europese wegbeheerders om de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet met behulp van een aantal instrumenten in kaart te brengen en verder te verbeteren. Aandachtsgebieden hierbij zijn o.a. de veiligheid van wegwerkers, afleiding door digitale billboards langs de weg en veiliger wegbermen. Maar ook de ontwikkelingen op het gebied van smart mobility worden nauwgezet gevolgd. Hier liggen nog veel vragen die beantwoord moeten worden, zoals hoe de transitie naar de zelfrijdende auto vorm gaat krijgen, wat hierin de rol van Rijkswaterstaat zou moeten zijn en op welke termijn dit gaat spelen.

Rijkswaterstaat is voorts betrokken bij de diepteonderzoeken die SWOV sinds een aantal jaren uitvoert. Op dit moment zijn dat de diepteonderzoeken naar de ongevallen met speed pedelecs, scootmobielen en brommobielen.

De ontwikkeling van de VIND-methodiek (Verkeersveiligheid INDicator) moet Rijkswaterstaat in staat stellen om van een reactieve naar een proactieve benadering van de verkeersveiligheid over te gaan. VIND is een methodiek om verkeersveiligheidsrisico's in kaart te brengen, gebaseerd op het wegontwerp en op het gebruik en gedrag op de Rijkswegen.



Mobiliteit als factor voor verkeersveiligheid

Het werkprogramma van het KennisInstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM, gepresenteerd door Arjen 't Hoen, richt zich in hoofdzaak op het mobiliteitsbeleid en minder op verkeersveiligheid als afzonderlijk aandachtsgebied. Ontwikkelingen in de mobiliteit zijn echter wel van grote invloed op ontwikkelingen in de verkeersveiligheid. Dit is onder meer terug te zien in publicaties als het Jaarlijks Mobiliteitsbeeld (waarin de aantallen verkeersslachtoffers en de kosten van verkeersonveiligheid zijn opgenomen). Thema's die hierin worden behandeld en die een sterke link met verkeersveiligheid hebben, zijn het toenemend fietsgebruik, de mobiliteit van ouderen en de ontwikkelingen op het gebied van de zelfrijdende auto. Over laatstgenoemde ontwikkeling is het KiM op dit moment bezig de transitiepaden te beschrijven naar de toekomstige situatie waarin de zelfrijdende auto zich een plaats heeft verworven.

Wetende dat veel files – en dus verstoringen in de mobiliteit – komen door verkeersongevallen, gaat het KiM binnenkort beginnen met een onderzoek naar de ontwikkeling van ongevallen als oorzaak voor toename congestie. Hierbij zal er ook naar verkeersveiligheidsaspecten worden gekeken.



Met een hernieuwde visie naar 2030

SWOV heeft voor 2017 een aantal speerpunten in het onderzoek benoemd: planbureau-activiteiten, vergrijzing, de veilige, gezonde stad (met extra aandacht op het gebruik van de fiets) en de technologische ontwikkelingen en het effect ervan op de verkeersveiligheid. Binnen de Planbureau-activiteiten vindt de monitoring en duiding plaats van de ontwikkelingen in de verkeersveiligheid, onderzoek naar letsels en letsellast en een aantal diepteonderzoeken, waarnaar ook Herman Moning al verwees.

Rob Eenink van SWOV licht toe dat er, met het oog op de vergrijzing o.a. onderzoek gedaan worden naar een veilige weginfrastructuur voor ouderen (waarvan elke weggebruiker overigens profijt zal hebben) en naar de rijgeschiktheid van ouderen met beginnende dementie.

De speed pedelec vormt in maar liefst twee onderzoeken het onderwerp: in het door Herman Moning al genoemde diepteonderzoek naar ongevallen met dit fietstype en in een onderzoek naar het effect van de verplaatsing van deze snelle fiets naar de rijbaan (per januari van dit jaar).

De zelfrijdende auto, vaak ook aangeduid als geautomatiseerd rijdende auto, neemt een belangrijke plaats in bij het speerpunt Technologische ontwikkelingen. Het gaat dan om onderzoek naar de 'transition of control', hoe goed en hoe snel mensen de rijtaak weer over kunnen nemen van de zelfrijdende auto. Ook naar de mentale taakbelasting van de bestuurder in een zelfrijdende auto automobilist en de interactie van deze voertuigen met fietsers en voetgangers zal onderzoek worden gedaan.

Tot slot vormt de ontwikkeling van hernieuwde (Duurzaam Veilig) verkeersveiligheidsvisie dit jaar een belangrijk onderdeel van het SWOV-jaarprogramma. Eind vorig jaar hebben er verschillende discussietafels plaatsgevonden om te bepalen welke toekomstscenario's we kunnen verwachten voor mobiliteitsgroepen als 'jongeren', zakelijke rijders en ouderen. Met die scenario's in het achterhoofd werkt SWOV nu aan een verkeersveiligheidsvisie die de blik op 2030 (en daarna) kan richten.

Aanpak verkeersveiligheid niet uitstellen

Het is goed om vast te stellen dat er op een aantal terreinen al wordt samengewerkt tussen de hier aanwezige partijen. Vroege uitwisseling van de (concept-)werkprogramma's, en wellicht ook met meerdere partijen, kan tot nóg meer samenwerking leiden. Zo hebben CROW en SWOV al de afspraak om vóór de komende zomer over het programma 2018 te spreken.

Interessant is ook de vraag hoe verkeersveiligheid andere aandachtsgebieden mee zou kunnen krijgen. Zo raakt 'fietsen' zowel aan verkeersveiligheid als aan volksgezondheid. Om die verbinding aan te gaan. Blijkt echter nog niet zo eenvoudig. Aandacht voor een safetyculture, bijvoorbeeld in het bedrijfsleven, biedt hiervoor wellicht nieuwe perspectieven.

Binnen het CROW-programma is er veel aandacht voor het tegemoet komen aan kennisvragen vanuit gemeenten. Die vragen betreffen in veel gevallen bevorderen van veilig gedrag, het tegengaan van subjectieve onveiligheid en de verbetering van de fietsinfrastructuur. Maar, zo waarschuwt Wim van Tilburg van het CROW, bij een aantal gemeenten heerst er ook een te groot geloof in de komst van de techniek, 'die alle veiligheidsproblemen op zal lossen,' met als gevolg dat men nu maar geen maatregelen neemt voor een veiliger verkeer.' De aanpak van verkeersonveiligheid verdraagt echter geen uitstel. Die conclusie wordt in dit kenniscafé breed gedragen.