

## Een inherent veiliger verkeerssysteem: een kwestie van kiezen

Op 7 september 2016 organiseerde de ANWB het derde Bestuursdiner Verkeersveiligheid. Het Bestuursdiner is een unieke gelegenheid om vertegenwoordigers vanuit het bedrijfsleven, de wetenschap, maatschappelijke organisaties en het binnenlands bestuur bijeen te brengen. In zijn keynote onderstreepte Peter van der Knaap, directeur SWOV, dat het een kwestie is van keuzes maken om de verslechtering van de verkeersveiligheid een halt toe te roepen en een nieuwe daling van het aantal verkeersslachtoffers te bewerkstelligen.

“Dit is de derde keer dat het bestuurlijk verkeersveiligheidsdiner plaatsvindt. De eerste keer was in het voorjaar van 2015 waarna de ANWB vorig jaar het initiatief van IPO, NL-ingenieurs en SWOV heeft overgenomen. En dat is heel positief. Net als de grote hoeveelheid ideeën die uit de werkgroepen naar voren zijn gekomen.

Ik ben gevraagd om in te gaan op de stijging van het aantal verkeersslachtoffers in ons land, de ontwikkelingen die daarbij relevant zijn en wat we eraan zouden kunnen doen. Ik zal ingaan op uitdagingen, op kansen maar ook wat er naar mijn mening nodig is om het aantal slachtoffers te verminderen. Verder willen verminderen, zeiden we vorig jaar nog. Nu moeten we helaas spreken over wéér willen verminderen.

Dat laatste, ik waarschuw u alvast, is niet altijd makkelijk. Of gratis. En dus misschien niet altijd leuk. Toch zal ik niet om problemen heen praten, want het gaat niet goed met de verkeersveiligheid in ons land.

Mijn boodschap is per saldo een positieve: in het verleden hebben we ervoor gekozen om de verkeersveiligheid te verbeteren en daar zijn we toen heel succesvol in geweest. Dat succes staat momenteel onder druk. Maar: verkeersveiligheid is geen toeval, je kunt er inderdaad voor *kiezen*. We kunnen er opnieuw voor kiezen.

### Mobiliteit: een groot goed, met een zwarte kant

Tegelijkertijd heeft mobiliteit - verkeer en transport - een zwarte kant. Ik laat straks de kille cijfers zien en zal het hebben over doelstellingen en geld. Maar, hoe belangrijk die ook zijn: laten we nooit vergeten waar het over gaat: het gaat over leven en dood, over het voorkomen van letsel, van leed, van verdriet.



Binnenkort komt het boek “Ik ben mijn dochter kwijt” uit van Gerard van Jaarsveld. Hij beschrijft daarin de onnodige dood van zijn dochter, Ysabelle, 19 jaar oud. En vooral: wat dat aanricht bij iedereen die haar kende. Het is bijna te erg om te lezen. Nog zo'n boek, veel bekender, is Tonio. Of u kent misschien de verbeterde kruistocht langs scholen van Michael Kulkens: zijn zoon van 13 werd doodgereden doordat hij met zijn smartphone op de fiets bezig was. En zo zijn er talloze hartverscheurende verhalen en zouden er elk jaar honderden boeken geschreven kunnen worden.

### Het gaat niet goed met de verkeersveiligheid in Nederland

Vorig jaar vielen er in ons land 621 verkeersdoden<sup>1</sup>. We hebben in Nederland met elkaar afgesproken dat er vanaf 2020 maximaal 500 verkeersdoden en maximaal 10.600 ernstig verkeersgewonden per jaar mogen zijn<sup>2</sup>. Als je daarover wat langer nadenkt, zijn dat hele hoge aantallen. Maar zelfs van die doelstelling van maximaal 500 doden – die lang bereikbaar leek – is het nu niet zeker dat we hem gaan halen.

De stijging in ons land was met 9 procent de hoogste van Europa. Hij komt na een jaar waarin er geen daling was. En hij is groter dan op basis van de meerjarige trend als een eventueel uitzonderlijk slecht jaar kon worden verwacht. De stijging is dus significant, dat wil zeggen: de kans dat het een toevallige uitschieter is, is heel erg klein.

Ook voor het aantal ernstig verkeersgewonden – vorig jaar meer dan 20.000 – is de doelstelling (10.600) buiten bereik<sup>3</sup>. En dat is ook niet goed, zeker als je bedenkt dat 20% van die mensen - dus zo'n 4.000 per jaar - hun leven lang last houden van hun verwondingen.

Als je de veiligheid wilt verbeteren, is het altijd goed om te kijken waar het misgaat. De meeste verkeersdoden vallen onder auto-inzittenden. Dat aantal - en het aandeel - daalde gestaag, tot vorig jaar. Fietsers komen op de tweede plaats en dat aantal daalt al jaren niet of nauwelijks.

Het aantal overleden motorrijders, brom- en snorfietzers en vooral berijders van scootmobielen is ook hoog. Kwamen er in 2009 twaalf scootmobielers om het leven in het verkeer, vorig jaar waren dat er 41 (en dat zijn dus opa's en oma's, ooms en tantes, vaders en moeders).

Van de wegen zijn de 50 en 80 km/uur wegen van oudsher risicovol en dat vertaalt zich in het aantal slachtoffers. Zo'n 85% van alle verkeersdoden valt op het zogeheten 'onderliggend wegennet'. Daar zit dus ook de grootste kans om het verkeer veiliger te maken. Tegelijkertijd was voor 2015 de stijging op de rijkswegen met een kwart - van 63 naar 82 - het grootste. Terwijl het daar jarenlang juist het beste vooruit ging.

Met name op de snelwegen waar je 130 mag is het aantal doden vorig jaar gestegen. Op dit moment werken wij met Rijkswaterstaat aan een eerste analyse van mogelijke oorzaken. Het is waarschijnlijk dat er - door het economisch herstel - meer onervaren automobilisten zijn bijgekomen maar we kijken ook naar andere mogelijke oorzaken. Twee verklaringen kunnen we uitsluiten: er

zijn vorig jaar niet veel trajecten waar je 130 mag bijgekomen en ook is de totale mobiliteit niet gestegen.

Iets anders heel opvallends met betrekking tot infrastructuur: de consequent hoge aantallen verkeersdoden in 30 km/uur zones. Dat waren er in 2015 veertig. Het meerjarig gemiddelde ligt boven de dertig. Terwijl die zones nu juist bedoeld zijn om de kans op dodelijk letsel minimaal te laten zijn.

Overigens: ook de files nemen toe door ongevallen. Pech en ongevallen zorgen voor meer dan een kwart van alle files. De overlast is groot, want het zijn juist die files die onverwacht opduiken.<sup>4</sup>

### Uitdagingen

2015 was dus een slecht jaar. Als je breed kijkt, met welke uitdagingen hebben we dan te maken?

1. Om te beginnen: onze straten en wegen zijn nog niet allemaal veilig. Natuurlijk: er is veel bereikt met vrijliggende fietspaden, rotondes en ook met de inrichting van met name snelwegen. Nederland geldt nog steeds als gidsland. Maar klaar zijn we nog niet. Ik geef vier voorbeelden:
  - Doordat we gekozen hebben voor een 'sobere inrichting' van 30km gebieden zijn veel van die gebieden niet goed ingericht en ligt de snelheid systematisch veel te hoog. En daar helpt geen handhaven aan. Sterker nog, als de inrichting niet op orde is, handhaaft de politie er vaak niet.
  - Op 45% - dus bijna de helft - van onze 50km straten is er geen apart fietspad. Dat betekent dus dat schoolkinderen en mensen met kinderen in bakfietsen de rijbaan moeten delen met auto's, vrachtauto's en bussen die 50 mogen rijden. En dat is inherent onveilig.
  - Veel provinciale wegen scoren niet optimaal als het om bescherming gaat: het is dus terecht dat de provincies daar werk van maken.
  - Onderzoek laat zien dat spitsstrooktrajecten rechts (met 2+1 rijstroken) in zowel rustige als drukke verkeerssituaties een significant hoger ongevalsrisico hebben dan reguliere trajecten met een vluchtstrook. Vaak staan die stroken ook buiten de spits open.<sup>5</sup>

Mijn punt: in tegenstelling tot wat veel mensen denken zijn onze straten en wegen dus niet klaar.

2. Dan de tweede uitdaging: geld, in combinatie met decentralisatie. Met name vanuit gemeenten klinkt de roep om voldoende middelen. Door de decentralisatie in het sociale domein verwacht driekwart van de Nederlandse gemeenten de komende tijd extra te moeten bezuinigen (in totaal gaat het om 3,8 miljard per jaar). NRC Handelsblad verwoordde het treffend: het wordt kiezen tussen steunkousen of stoeptegels. Zo'n 70 procent van de gemeente-ambtenaren verwacht bezuinigingen op wegen en ook het CPB maakt zich zorgen.<sup>6</sup> Veel mensen die ik spreek maken zich ook zorgen over de kennis over verkeersveiligheid bij de gemeenten.



Het “dubbele risico” is dan dat schaars geld, niet optimaal wordt besteed.

3. De derde uitdaging: senioren. We leven steeds langer, en dat is natuurlijk een goede zaak. Nederland telt binnenkort 4 miljoen 65+-ers en een miljoen mensen van 85 jaar en ouder. Die mensen blijven ook steeds langer deelnemen aan het verkeer, mede door de e-bike (een mooie uitvinding waarvan er inmiddels zo'n 1,2 miljoen rondrijden). En: ook dat is een goede zaak.  
Maar het maakt de opgave wel moeilijker: ouderdom komt nu eenmaal met gebreken - we horen en zien minder goed en ouderen zijn ook kwetsbaarder. Vorig jaar kwamen er 119 tachtig-plussers om in het verkeer!
4. Uitdaging 4: het verkeer wordt drukker en steeds diverser. Een voorbeeld: we hebben nog nooit zoveel snorscooters gehad op onze fietspaden in Nederland. Grofweg driekwart van alle nieuw verkochte ‘gemotoriseerde tweewielers’ is een snorscooter. Door de jaren heen zijn die steeds breder en zwaarder geworden en kunnen ze - motorisch gezien - steeds harder rijden.<sup>7</sup>  
Maar er zijn meer voorbeelden en ook het aantal fietsen blijft stijgen, al dan niet met trapondersteuning of met een brede bak erop. Bij al die drukte en diversiteit blijft de infrastructuur achter. Het KIM vraagt zich dan ook af of Nederland zijn fietsbeleid wel in de juiste versnelling heeft.<sup>7</sup>
5. Dan een grote en hardnekkige uitdaging: gedrag. Vaak wordt wat simplistisch gezegd dat 90% van alle verkeersongevallen komt door slecht gedrag. Wat daarbij vergeten wordt, is dat gedrag in belangrijke mate bepaald wordt door een goede - of slechte - weginrichting, door wat voertuigen kunnen en niet kunnen en door wetgeving en handhaving.  
Ik zag laatst een vader - na twee minuten in de volle zon te hebben gewacht - zijn jonge kinderen door het rode licht dirigeren, zo de weg op! “Ja maar, papa?!...” Ik hoor het de kinderen - vier of vijf schatte ik ze -nog zeggen. Nu was het een slecht afgesteld verkeerslicht (ècht, zo mag je ze noemen), maar het blijft een ongelooflijk slecht voorbeeld. Je kan dus niet alles oplossen met verkeerseducatie wil ik maar zeggen.

Als je kijkt naar gedrag, dan zijn dit de grote boosdoeners: veelovertreeders (sommigen noemen ze ‘verkeershufters’), alcohol op de weg, afleiding, snelheid en door rood rijden. Tot voor kort gingen we ervan uit dat te veel drinken en te hard rijden voor respectievelijk 20% en 30% van alle ongevallen zorgt. Je mag dat trouwens niet optellen, sommige mensen drinken te veel en rijden te hard. Maar: afleiding is een groot en groeiend probleem. Nieuw ‘naturalistic driving’-onderzoek uit de VS (waarbij onderzoekers met behulp van camera's en zwarte dozen in het voertuig precies kunnen zien wat er zich de laatste cruciale seconden heeft afgespeeld) laat



zien dat afleiding bij merendeel (meer dan 60%) van de waargenomen ongevallen een hoofdrol speelde!<sup>8</sup>

6. De laatste uitdaging die ik noem: handhaving. Kort en goed: verkeershandhaving is geen landelijke prioriteit. Het aantal staandhoudingen – denk aan controles op alcohol – is de laatste jaren sterk afgenomen. Het aantal staandhoudingen is nog maar 17% van wat het in 2007 was (van 1,46 miljoen naar 0,24 miljoen staandhoudingen per jaar). Ook het aantal snelheidsbekeuringen door fietsen is met bijna 30% teruggelopen (van 9,6 miljoen naar 6,6 miljoen per jaar). En dat, terwijl een reële controlekans onmisbaar is voor zowel een effectieve recidiveregeling als voor een progressief boetestelsel.  
De Europese Verkeersveiligheidsraad en de OESO signaleren dit ook voor ons land.<sup>9,10</sup>

#### Tussenstand: een succesverhaal onder druk

De tussenstand: Nederland had lange tijd goede tot zeer goede scores, mede dankzij de systeemaanpak. In een rapport dat binnenkort uitkomt roemt de OESO ons land samen met Zweden als een van de uitvindende van de ‘safe system’ benadering. Centraal daarin staat de notie dat de mens kwetsbaar en feilbaar is en dat het verkeerssysteem zó moet worden ingericht dat 1) de kans op wat ik maar zal noemen ‘harde botsingen’ zo klein mogelijk is en 2) - als dat dan toch gebeurt - de verkeersdeelnemer maximaal beschermd wordt door de weginrichting en zijn voertuig. En terecht! De ambitie was niet lang geleden dan ook nog: wereldkampioen blijven. Het reclamebureau dat dat bedacht heeft, is daar nog steeds trots op.

Anno 2016 zijn de doelstellingen in gevaar en maken we internationaal gezien een duikeling: de Europese Verkeersveiligheidsraad zet ons in rood op hun jaarlijks rapport.



We zijn gezakt naar de negende plaats in Europa. Toch zie ik overal onverminderd hoge ambities. VVN wil “Iedereen veilig over straat!” hebben. De ANWB: “Elke dode is er één teveel”. En ook in naam van de minister van IenM tijdens het NVVC wordt gezegd: “Elk slachtoffer is er een teveel”. Het IPO, met uitroep tekens zelfs: “Iedere verkeersdeelnemer moet weer veilig thuiskomen!”. En de gemeenten: “Het aantal doden moet verder naar beneden en ook het aantal zwaargewonden moet omlaag”.

Maar wie nuchter kijkt moet vaststellen: de infrastructuur is niet af en kan inherent veiliger, we kampen met schaarse middelen en decentralisatie, met vergrijzing, we hebben hardnekkige problemen met gedrag en de verkeershandhaving is ‘geen prioriteit’. Terwijl de mobiliteit in alle scenario’s blijft groeien.

#### Kansen en perspectieven

Is er dan niets positiefs te melden? Gelukkig wel. Om te beginnen hebben we – dankzij samenwerking van veel partijen die hier aanwezig zijn trouwens – een stap gezet in de richting van een betere registratie van ongevallen met het STAR reporting initiatief. Ook wordt er gestaag doorgewerkt aan het duidelijker en eenduidiger maken van onze straten en wegen. Ik denk aan de ‘Basiskennmerken kruispunten en rotondes’ van CROW. Goed is ook dat steeds meer wordt ingezet op bewezen effectieve verkeerseducatie. En tot slot wordt er veel verwacht van moderne techniek: van ‘smart mobility’ en van intelligente transportsystemen. Van verkeersinformatie op maat, maar ook van veiligheidstoepassingen in auto’s en zelfs op fietsen. En natuurlijk van autonoom rijdende voertuigen.

Ik deel dat enthousiasme: als we het maar goed toepassen en dus rekening houden met de mens achter het stuur. In het algemeen geldt ook: hoe meer we ‘overlaten’ aan de techniek, aan systemen, hoe minder ongevallen we bereid zijn te accepteren en veiliger het dus móet zijn. Dat is een grote kans voor de verkeersveiligheid. De overheid realiseert zich dat en het bedrijfsleven óók.

Maar... laten we wel oppassen dat we ons niet te vroeg rijk rekenen. Wat dat betreft is het een teken aan de wand, dat Nederland het niet goed doet als het gaat om de Euro-NCAP scores. De ETSC wijt dat aan het stimuleren van groene auto’s: “Green vehicle tax shifts in some countries, including Denmark and The Netherlands, has failed to promote safer as well as cleaner cars, leading to higher sales of cars with lower safety ratings”. Door ons fiscale beleid hebben we dus een onveilig wagenpark dan de buurlanden.<sup>11</sup>

Een ander voorbeeld: hoewel we al jaren weten dat slimme snelheidsassistenten - de zogeheten ISA, waardoor je niet harder kunt rijden dan 30 of 50 in de bebouwde kom - enorm kunnen helpen, boeken we al jaren geen vooruitgang.

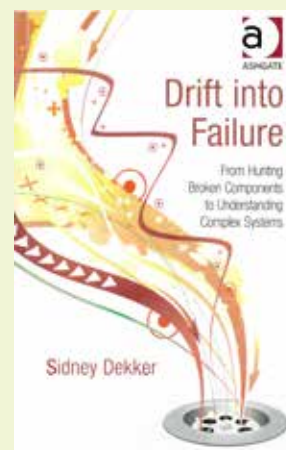
#### Drifting into failure?

Wat dat betreft vind ik de waarschuwing van Sidney Dekker op zijn plaats. Hij stelt dat elk succesvol systeem moet opletten wan-

neer er drie dingen tegelijk aan de hand zijn:

1. de financiële middelen staan onder druk;
2. er zijn verschillende doelen die allemaal om aandacht vragen;
3. er wordt veel verwacht van technologische oplossingen.

Dat eerste punt is heel Nederlands. We zijn een zuinig volkje. Niet voor niets is Marktplaats hier uitgevonden en ook nog altijd heel populair. Maar ik wijs graag op de waarschuwing van Marktplaats: “Als iets te mooi lijkt om waar te zijn, dan is dat meestal ook zo...”



Want, als we eerlijk zijn: we weten toch dat het mengen van kwetsbaar en gemotoriseerd verkeer geen goed idee is? We weten toch dat je water bij de wijn doet als je een 30km/uur zone ‘sober’ inricht? We weten toch dat je niet straffeloos kunt bezuinigen op onderhoud? We weten toch dat wegwerplampjes voor de fiets wel makkelijk, maar vaak niet goed zichtbaar zijn? We weten toch dat verschillen in snelheid en massa op fietspaden leiden tot meer onveiligheid? We weten toch dat, als je meer dan 80% van de handhaving weghaalt, dat iets doet met de naleving?

De invoering van de 130 km/uur op de snelwegen is een andere zaak: dat gaat niet sluipenderwijs maar is een bewust politiek besluit. Wij gaan dat de komende jaren dus samen met Rijks-waterstaat goed volgen. Maar ook hier weten we dat een hogere snelheid op snelwegen tot meer onveiligheid leidt. En dat je de aanvullende maatregelen die genomen zijn om dat te beperken, ook had kunnen nemen zonder een verhoging naar 130.<sup>12</sup>

#### SPI's

Wellicht denkt u: het blijft toch een zwartkijker, die Van der Knaap, maar dat ben ik niet. De situatie is ernstig, maar niet hopeloos, om Paul Watzlawick te parafraseren. Ik meen dat we om de veiligheid op onze wegen te verbeteren niet alleen veel zouden móeten doen, maar dat we dat ook kúnnen. De vraag is wel: hoe komen we op een hoger niveau? Hoe gaan we écht opschakelen? Hoe komen we weg van wat veel mensen die ik spreek een ‘vrijblijvende aanpak’ noemen, waarbij ‘verkeersveiligheid de verantwoordelijkheid van iedereen’ is, tot een concrete en meer bindende aanpak. Een aanpak waarbij iedere bestuurder – en ook die op de weg – zijn of haar specifieke verantwoordelijkheid maximaal waarmaakt?

Het goede nieuws is: met de ‘safe system’ benadering hebben we in feite al zo’n aanpak. Er is internationaal consensus, onder zowel wetenschappers als partijen als de OESO, de VN/WHO of de Europese Verkeersveiligheidsraad, dat alleen een systematische aanpak echt tot meer veiligheid kan leiden. Een aanpak waarbij een verkeersdode niet wordt gezien als een onvermijdelijk bijproduct van onze mobiliteit, maar van een ernstig en ontoelaatbaar systeemfalen.

We weten ook dat voorkomen beter is dan genezen. Daarom is het zo goed dat de provincies kiezen voor een proactieve aanpak van verkeersveiligheid meten en verbeteren.

Hoe werkt dat dan? Door gericht en systematisch te werken aan de verbetering van wegen, van voertuigen en van gedrag. U kunt denken de veiligheidsscores voor wegen waarmee je gericht kruispunten of onveilige bermen kunt aanpakken. Maar ook aan de EuroNCAP-scores of aan lokale meetnetten voor snelheidsovertre-



dingen en alcohol in het verkeer. De provincies zijn ermee aan de slag en dat is heel positief.

Ook sommige gemeenten zijn hier actief op. Amsterdam bijvoorbeeld. En ook andere gemeenten – de grote vier en een aantal fietsgemeenten – hebben samen met SWOV een benchmark ontwikkeld om er actief op te sturen. Het rijk is ook positief: de minister schrijft aan de Kamer: “Ik ga samen met de andere overheden inzetten op een risicogestuurde aanpak als nieuwe basis voor maatregelen”.

Hoe mooi zou het zijn als we hier écht duidelijke ambities op zouden formuleren? Bijvoorbeeld: alle 30 km/uur straten zijn in 2030 goed ingericht. Of: in 2030 hoeven schoolkinderen nergens meer de rijbaan op tussen auto’s en bussen die 50 rijden. Of nog een: in 2030 heeft Nederland het veiligste wagenpark van de EU met het grootste aandeel actieve snelheidsassistenten.

Het gaat daarbij steeds om de optelsom: zijn weginrichting, snelheidslimieten, educatie, voorlichting en techniek, maar ook handhaving goed en geloofwaardig op elkaar afgestemd? En dat, die afstemming, maakt meteen duidelijk dat we er zonder samenwerking niet komen.

Zoals u misschien weet heeft SWOV op verzoek van IenM, ANWB en RAI Vereniging twee jaar geleden in kaart gebracht hoe we – bovenop het bestaande beleid – zouden kunnen ‘opschakelen’. We weten wat kan, wat de verwachte effecten zullen zijn en ook in hoeverre er draagvlak is. Voor de duidelijkheid: voor geen van de maatregelen geldt dat ze zonder veel moeite kunnen worden genomen. Sommige vergen zelfs forse investeringen of een lange doorlooptijd. Toch was de algemene conclusie dat het wel degelijk mogelijk is om veel slachtoffers extra te besparen. En

zeker als we over de horizon van 2020 uit dat rapport naar 2030 kijken, is er veel mogelijk.

Het Centraal Planbureau heeft uitgerekend dat de investeringen die we toen hebben gedaan vanuit een maatschappelijk kosten-batenperspectief tot de meest robuuste van alle publieke uitgaven horen.<sup>13</sup>

Kort en goed: proactief en resultaatgericht samen werken aan verkeersveiligheid in Nederland? Het kan, als we het willen. Als we ervoor kiezen. Als we kiezen voor maximaal veilige infrastructuur: niet alleen de snelwegen, maar óók in de stad en op het platteland. Als we kiezen voor campagnes en verkeerseducatie die aantoonbaar werken. Die dus samenwerken met een goede weginrichting en dito handhaving. Het kan, als we bij handhaving gebruik maken van slimme technieken en het (weer) 'op niveau'

brenge. Het kan, als we innovatieve veiligheids- en voertuigtechnieken maximaal benutten.

Na dit diner gaat het werk beginnen: de ANWB gaat door met themagroepen en SWOV start met de uitwerking van de derde fase van de safe system benadering in Nederland, de opvolger van Duurzaam Veilig. Ik hoop dat we bij het volgend diner kunnen vaststellen: ja, makkelijk zal het niet zijn en gratis is het ook niet maar we kiezen er wel voor. Voor een inherent veel veiliger wegverkeer in Nederland. Voor een inherent veel veiliger wegverkeer in Nederland. Want het alternatief willen we niet. En is op termijn nog duurder ook.

Mijn dank voor uw aandacht.”

<sup>1</sup> [https://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet\\_Verkeersdoden.pdf](https://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Verkeersdoden.pdf)

<sup>2</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2012/03/13/structuurvisie-infrastructuur-en-ruimte/structuurvisie-infrastructuur-en-ruimte-4.pdf>

<sup>3</sup> [http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet\\_Ernstig\\_verkeersgewonden.pdf](http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Ernstig_verkeersgewonden.pdf)

<sup>4</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2015/10/28/differentiatie-verkeersveiligheid-spitsstroken>

<sup>5</sup> <https://www.cpb.nl/sites/default/files/publicaties/download/cpb-notitie-14apr2016-hoe-gaan-gemeenten-om-met-financieele-mee-en-tegenvallers.pdf>

<sup>6</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2011/04/13/snorfiets-overlast-bijlage-2-rapport-rijkswaterstaat-dvs>

<sup>7</sup> <http://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2015/10/26/samenvatting-fietsen-en-lopen-de-smeerolie-van-onze-mobiliteit>

<sup>8</sup> <https://www.vtnews.vt.edu/articles/2016/02/022316-vtti-researchdistraction.html>

<sup>9</sup> [http://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN\\_FLASH31\\_final.pdf](http://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN_FLASH31_final.pdf)

<sup>10</sup> [http://www.oecd-ilibrary.org/transport/road-safety-annual-report-2016/road-safety-and-traffic-data-numbers-on-crashes-reported-by-the-police-the-netherlands\\_irt-ad-2016-table39-en](http://www.oecd-ilibrary.org/transport/road-safety-annual-report-2016/road-safety-and-traffic-data-numbers-on-crashes-reported-by-the-police-the-netherlands_irt-ad-2016-table39-en)

<sup>11</sup> <http://etsc.eu/how-safe-are-new-cars-sold-in-the-eu-pin-flash-30/>

<sup>12</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2011/11/28/onderzoek-invoering-verhoging-maximumsnelheid-naar-130-km-h-samenvattende-analyse-experiment-en-uitwerking-voorstel-landelijke>

<sup>13</sup> <http://www.cpb.nl/sites/default/files/publicaties/download/selectief-investeren-ices-maatregelen-tegen-het-licht.pdf>