Inherent veiliger wegverkeer: een kwestie van kiezen

Ontwikkelingen, uitdagingen, kansen en 'wat nodig is'

Peter van der Knaap

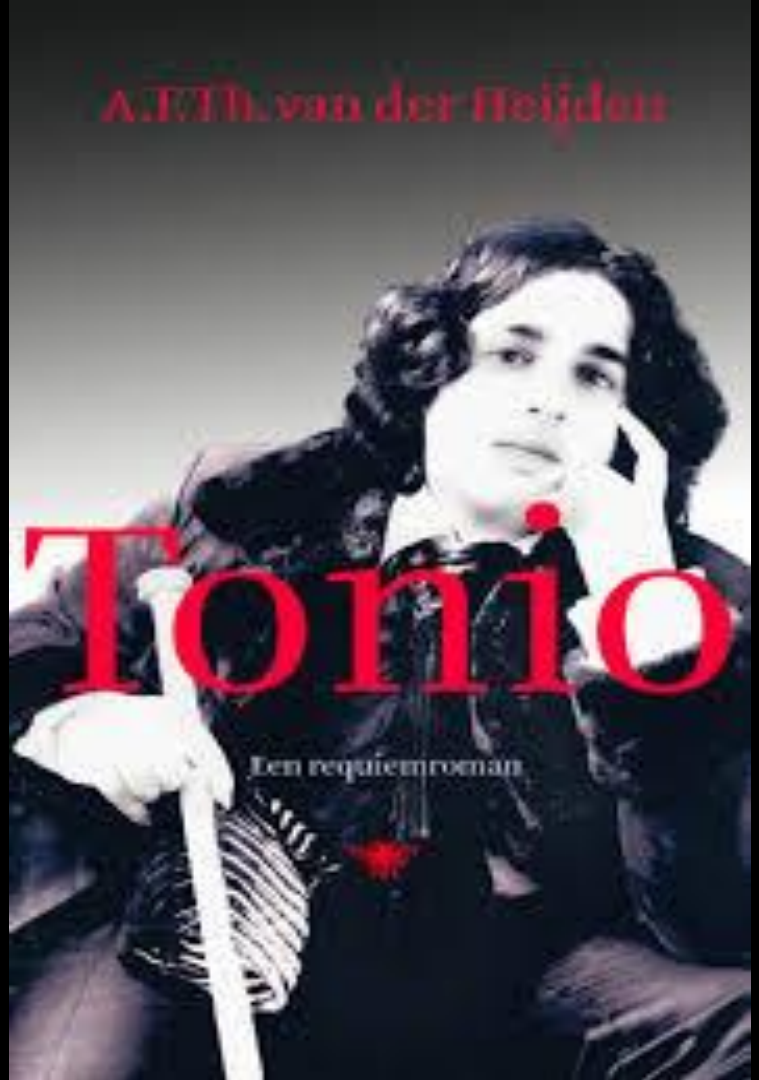
SWOV
WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID

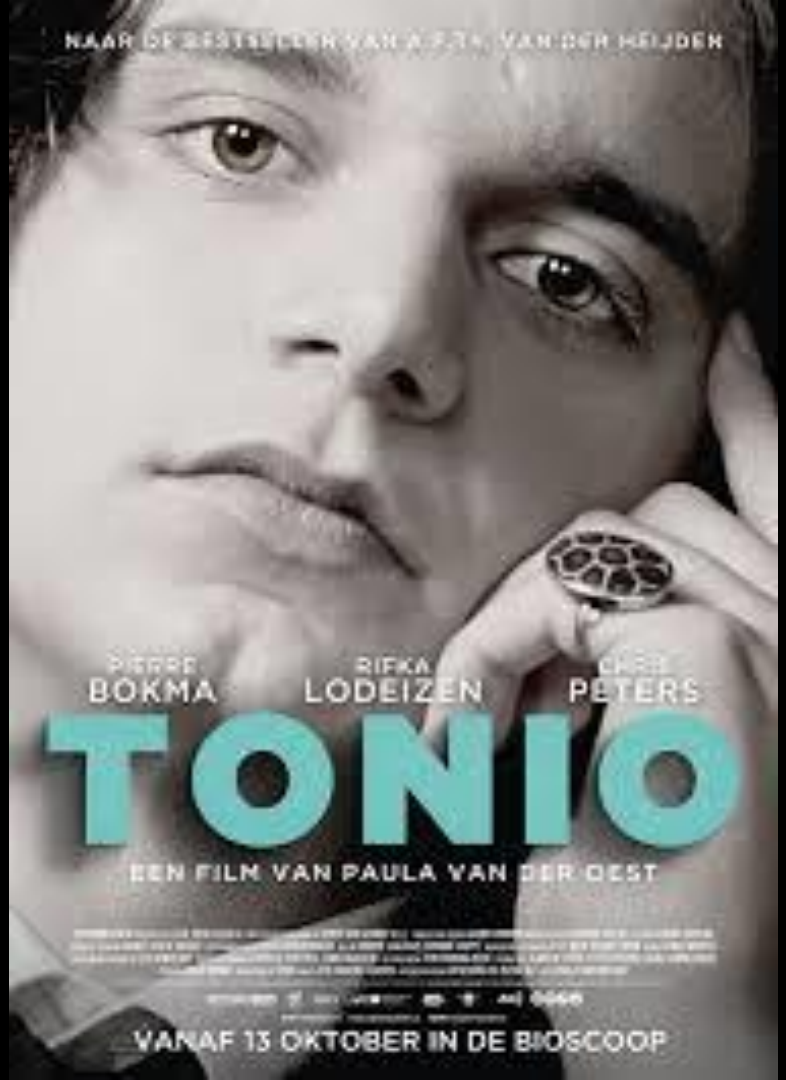
GROUP JUMP

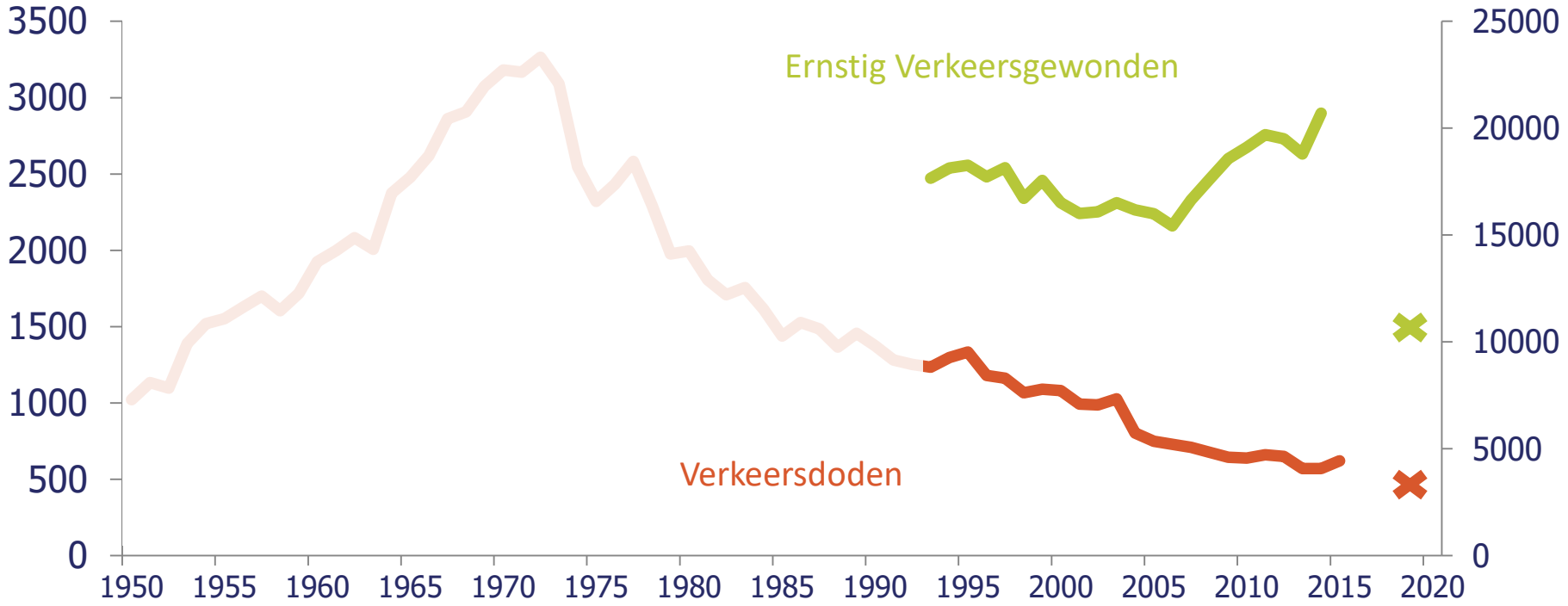
STAR ENGINES
TNO
tass international
INNOVATIE CENTRALE
Fontys Automotive
NONOX Gas Engines
rocterra
FIER Automotive
innovam
EBUSCO
DITCM
ECMD
NCAE
AutomotiveNL
ACTIA
KesselsGranger DESIGN WORKS
HSPro
DuvedeC
Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant
VENtac GROUP
v-tron
MIOB ICT DIENSTEN
superior internetdiensten
VIRO the performance of technology
TU/e
SHIELD
GMT
Emission Solutions
MAC the art of automotive
UACE Automotive Center of Expertise
SPINCONTROL
SUMMA Automotive
HighTech Solutions
heijmans
Connected strategische veranderingsprocessen
DUTCH CYCLING EMBASSY

hey

Ysabelle van Jaarsveld
(19 jaar oud)

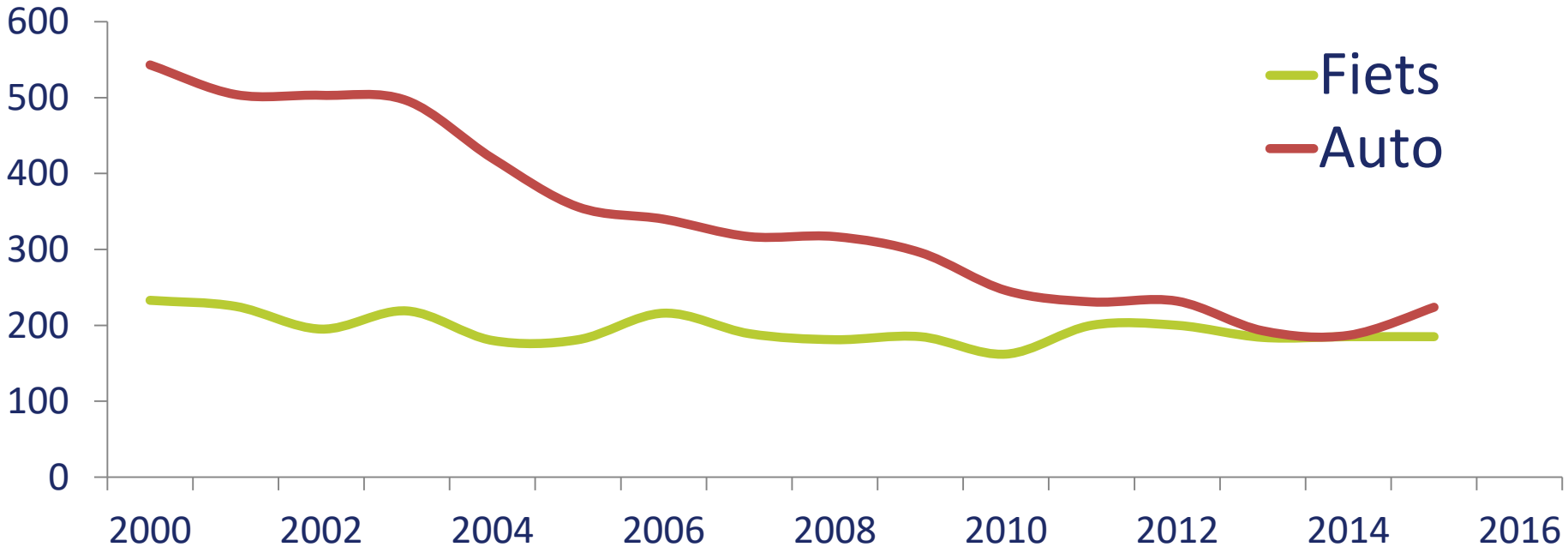

A.F.Th. van der Heijden
Tonio
Een requiemroman


NAAR DE BESTSELLER VAN A.F.Th. VAN DER HEIJDEN
PIERRE BOKMA
RIFKA LODEIZEN
CHRIS PETERS
TONIO
EEN FILM VAN PAULA VAN DER OEST
VANAF 13 OKTOBER IN DE BIOSCOOP



SWOV
WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID

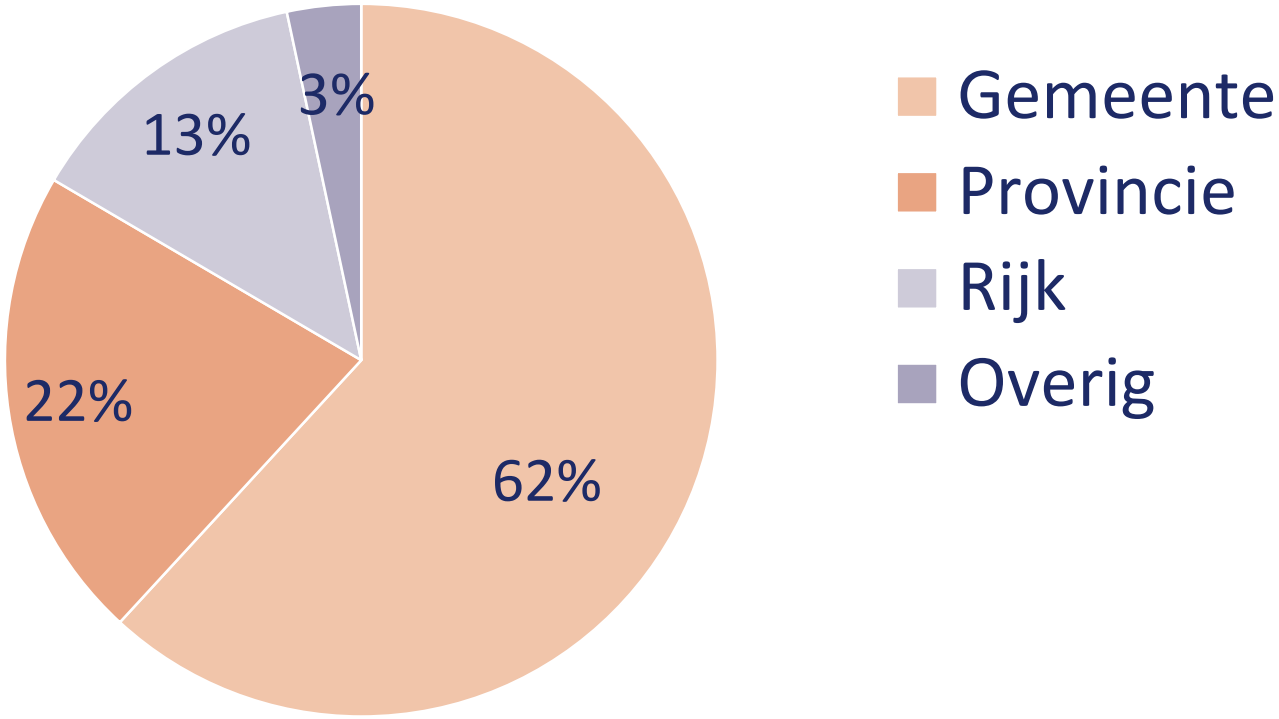
Verkeersdoden: óók auto!



SWOV
WETENSCHAPPELIJK
ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID

welk vervoermiddel zaten de meeste verkeersdoden in 2015?

Verkeersdoden per wegbeheerder



SWOV
WETENSCHAPPELIJK
ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID

E30
A1
Deventer 18
Amsterdam 115
N.T.M. Transport
BRANDWEER
POLITIE
OVD-P

Juist di

DEN BOSCH | Het aantal verkeersdode daald. Tot zover het goede nieuws, w probleem: juist in de 30 kilometerzon nabij onze huizen, stijgt het aantal do fers snel, blijkt uit cijfers. Wat doen w

HANNEKE VAN HOUWELINGEN en LEO ROGGEVEE

In de wijk De Biezen in Dongen worden de jonge ouders er gek van. Bijna niemand houdt zich aan de maximumsnelheid van 30 kilometer. „En het gros van de hardrijders woont gewoon in deze wijk," zegt bewoonster Judith Noordanus (39).

De wijkraad, een verzameling ongeruste bewoners, trekt hamiddels alles uit de kast. Overal hangen stickers en posters met teksten die op de toegestane snelheid wijzen. De zelfgemaakte poppen, ter grootte van een kleuter, wijzen de automobilist op de aanwezigheid van de vele kinderen. „Het is moeilijk het gedrag van mensen te veranderen, maar ik denk wel dat onze acties aan het denken zetten," zegt Noordanus.

De situatie in Dongen staat niet op zichzelf. Terwijl het aantal verkeersdoden flink daalt, gaat het juist in de directe omgeving van onze huizen - in de als veilig bedoelde 30 kilometerzones - steeds vaker mis. Vielen in 2011 nog 25 doden in deze gebieden, in 2012 waren dat er al 35 en afgelopen jaar zelfs 46.

„Een bijzonder zorgelijke ontwikkeling. Andere woorden heb ik er niet voor," zegt Peter van der Knaap, directeur van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). „Die zones zijn nu juist ooit in het leven geroepen om het aantal slachtoffers naar beneden te brengen."

De belangrijkste oorzaak? Dat zijn we zelf. Uit onderzoek blijkt dat automobilisten juist in de 30 kilometerzones ma in veel geva ders nota b wijk zelf te kers. In onz de weg zo wel een tan in Dongen. rijders woo Noordanus, welke plekj kunnen intr

Geen be

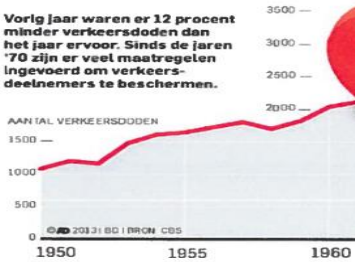
We rijden i structureel amper nog SWOV-dire „Voor de po aan. Die gaa haven als g zich er wat is een enor ders denke wel alleen want het is Maar niets

Volgens V de redenen den in deze lometerzon worden her met 30 oph to nobiliste verschil me waar je 50 woon even

De oplos precies de lemaal zo'n keersdremp

Verkeersmaatregelen hebben effect

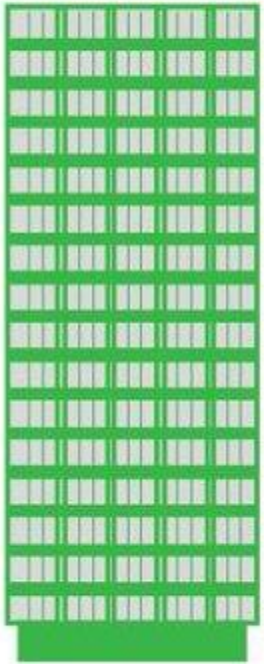
Vorig jaar waren er 12 procent minder verkeersdoden dan het jaar ervoor. Sinds de jaren '70 zijn er veel maatregelen ingevoerd om verkeersdeelnemers te beschermen.



Speed and height of fall

Speed and height of fall:

Corresponds to a fall from the:



80 kph ≅ 25.2 m	9th floor
50 kph ≅ 9.8 m	3rd floor
30 kph ≅ 3.5 m	1st floor

Source: bfu

USV.G.10

mis

KOEN VERHEIJDEN

meenten moe veiliger gaan Rugebregt van un eigen voet n scootmobie

s neemt intus gelen. „Ik keer u dat hij zo ver raatkant moet het gewoon in te gevaarlijk."

Presentatie

Minister, iets meer ambitie graag!

Melanie Schultz van Haegen zei gisteren bij de presentatie van de verkeersdodencijfers 'blij te zijn met de daling naar 570'. Maar ze vindt haar missie pas geslaagd als het totaal aantal verkeersdoden in 2020 is teruggebracht tot maximaal 500. De oppositie in de Kamer, de SWOV en Veilig Verkeer Nederland (VVN) vinden de ambities van Schultz van Haegen te bescheiden.

CDA-Kamerlid Sander de Rouwe vindt dat de nuloptie bespreekbaar moet zijn. „Laten we er een punt van maken om terug te gaan naar nul verkeersdoden. Nu zijn vooral de afspraken met provincies erg vrijblijvend."

Volgens PVV-Kamerlid Machiel de Graaf is het niet realistisch te denken dat we helemaal terug kunnen naar nul, maar de ambitie mag wel omhoog. „Vooral op de wegen waar auto's en fietsers rijden, vallen veel doden. Wij willen daarom meer flitskasten binnen de bebouwde kom, want daar zijn mensen zonder auto het kwetsbaarst."

Ook de SWOV denkt dat 'nul verkeersslachtoffers' de ultieme verkeersveiligheidsambitie moet zijn, zij het in stappen. De ANWB wil niet in getallen denken. „Wij strijden al van onze oprichting af voor een goede verkeersveiligheid. En dat zullen we blijven doen."

Uitdaging 1: infrastructuur is niet af

Uitdaging 2: decentralisatie en financiën

Onderzoek 2016:

CPB: '…grote schokken sociale domein heeft mogelijk gevolgen voor fysieke domein…'

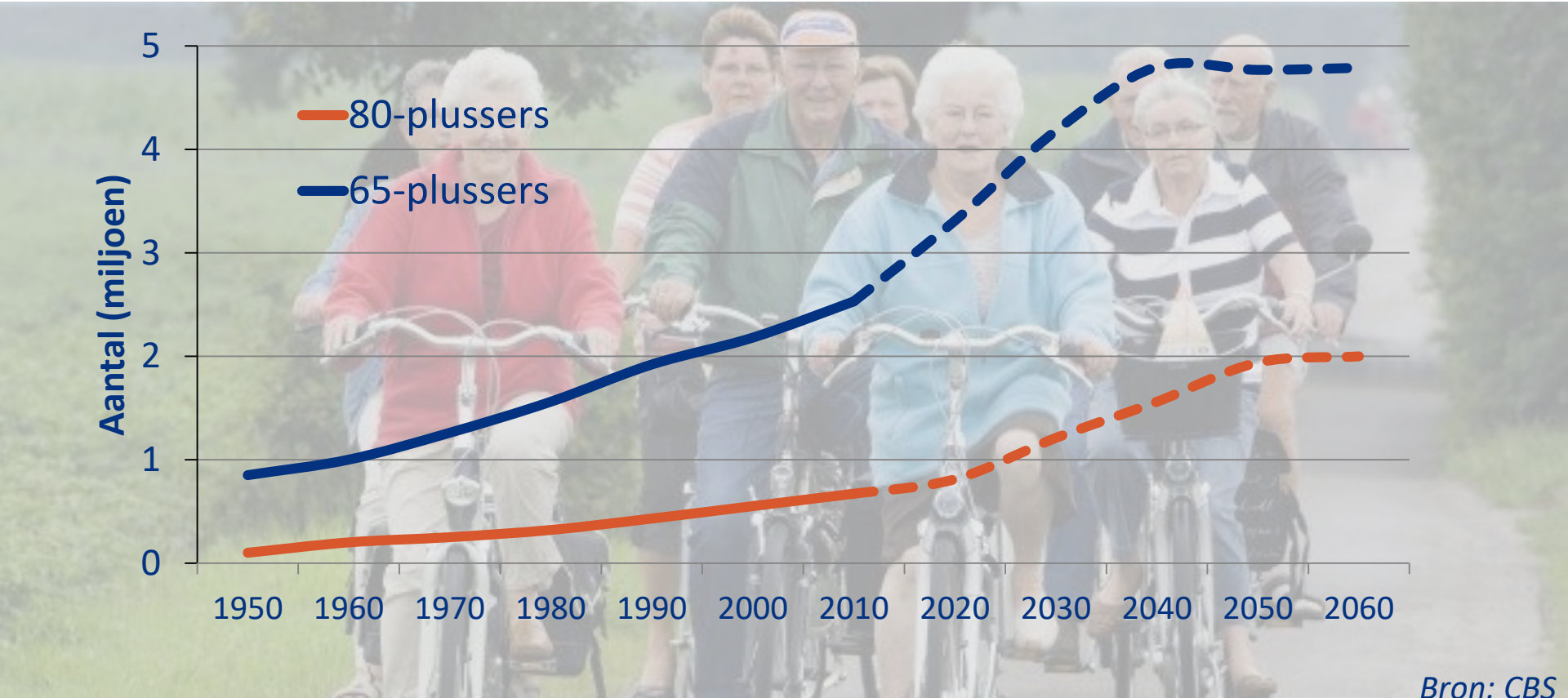
Antea/BB: '70% ambtenaren verwacht bezuinigingen op wegen'

Onderzoek 2014:

'Driekwart gemeenten moet gaan bezuinigen'

SWOV
WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID

Uitdaging 3: vergrijzing



Bron: CBS

Uitdaging 4: diversiteit en drukte

WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID

WHO over Nederland:

'Helmet law not comprehensible, excludes slow mopeds'

12-49 jaar
50-64 jaar
werk
winkelen
65-74 jaar
75+ jaar
vrije tijd
overige
=
Een fiets neemt
1/8 van
de ruimte
van een auto in
Capaciteitstekorten in steden
Steeds meer
ongelukken
waarbij de fiets betrokken is
In sommige steden is
er op bepaalde plekken
sprake van
fietsfiles
Stallingen op station
en binnensteden vaak
overvol
VOL
Wat betekent dit voor het
fietsbeleid en voor de leefbaarheid,
bereikbaarheid en veiligheid van Nederland?
Zit Nederland fietsland in
de juiste versnelling ?
Volgens de Europese
Fietsersbond heeft
Denemarken
ons als ideaal fietsland
inmiddels ingehaald
Meer weten over fietsen (en lopen) in Nederland?
Lees de volledige publicatie van het KiM op www.kimnet.nl
Infographic door gtp.nl

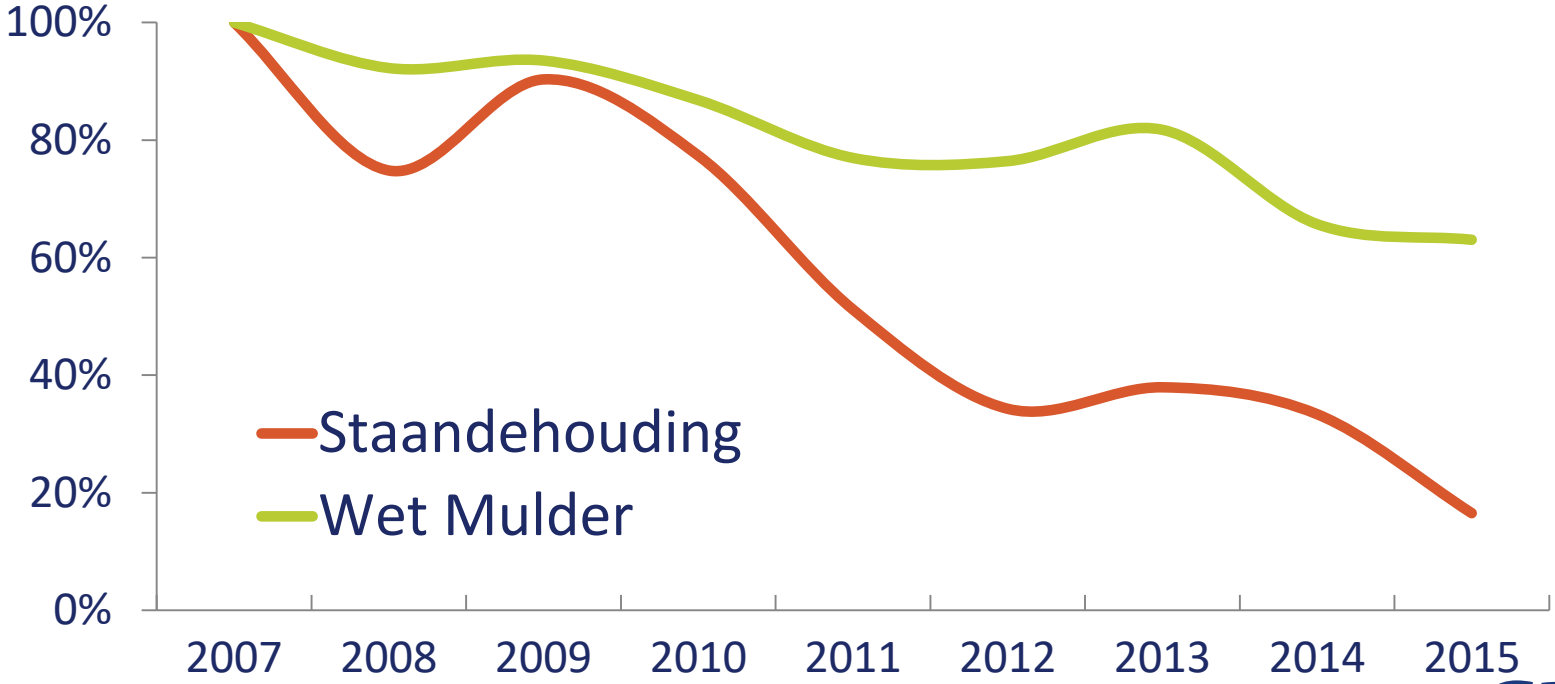
Uitdaging 5: hardnekkige gedragsproblemen

SWOV
WETENSCHAPPELIJK
ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID

HEFTAG!

WhatsApp

Zorgelijke ontwikkeling handhaving



SWOV
WETENSCHAPPELIJK
ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID

NOS
npo
BUMPERKLEVEN
AGRESSIEF RIJDEN
ONNODIG LINKS RIJDEN
INHALEN VLUCHTSTROOK
RIJDEN MET ALCOHOL

Let op!
Hier wordt
gehandhaafd.

Let op!
Hier wordt
gehandhaafd.

AMBULANCE

Tussenstand: een succesverhaal onder druk

- lange tijd: goede scores, mede dankzij systeemaanpak
- anno 2016: doelstellingen in gevaar, hoge ambities
- infrastructuur: *niet* af
- schaarse middelen & decentralisatie
- vergrijzing
- hardnekkige problemen met gedrag
- handhaving: ‘geen prioriteit’
- *mobiliteit: groeit!*

SWOV
WETENSCHAPPELIJK
ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID

Ambitie 2009 (Strategie Verkeersveiligheid 2008-2020)

Wereldkampioen blijven

Nederland is op grond van het lage aantal verkeersdoden 'wereldkampioen verkeersveiligheid'. Die titel hebben wij te danken aan de voortdurende inzet van vele betrokkenen, zowel binnen als buiten de overheid.
Waar wereldkampioenen in de sport soms besluiten om op het hoogtepunt te stoppen, gaan wij door. Móeten wij door. Want jaarlijks eist het verkeer nog altijd vele honderden doden en duizenden ziekenhuisgewonden (791 doden in 2007 en 16.750 ziekenhuisgewonden in 2006). Door de spreiding over het jaar en het alledaagse karakter hebben verkeersongevallen niet de impact van een vliegramp, maar achter de ongevalstatistieken gaan wel groot menselijk leed en enorme maatschappelijke kosten schuil. Het is onze drijfveer om dat leed en die kosten te voorkomen en te beperken.

“The concept of a Safe System, in the context of road safety, originated in Sweden and the Netherlands in the 1980s and 1990s.”

→“…most succesful in reducting road trauma…”

→ doden / EVG = ernstig falen van het verkeerssysteem

OECD

BETTER POLICIES FOR BETTER LIVES

SWOV

WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID

Ambities: onverminderd hoog

IenM: “Elk slachtoffer is er een teveel”

IPO: “Iedere verkeersdeelnemer veilig thuis!”

Gemeenten: “Het aantal doden moet verder naar beneden en ook het aantal zwaargewonden moet omlaag”

VVN: “Iedereen veilig over straat!”

ANWB: “Elke dode is er één teveel”

“Since 2010, the Netherlands have reduced the number of road deaths by only 3%”

“The Netherlands: slow reductions in road deaths suggest road safety is shifting down the list of priorities”

Tussenstand: een succesverhaal onder druk

- lange tijd: goede scores, mede dankzij systeemaanpak
- anno 2016: doelstellingen in gevaar, hoge ambities
- infrastructuur: *niet* af
- schaarse middelen & decentralisatie
- vergrijzing
- hardnekkige problemen met gedrag
- verkeershandhaving: ‘geen prioriteit’
- *mobiliteit: groeit!*

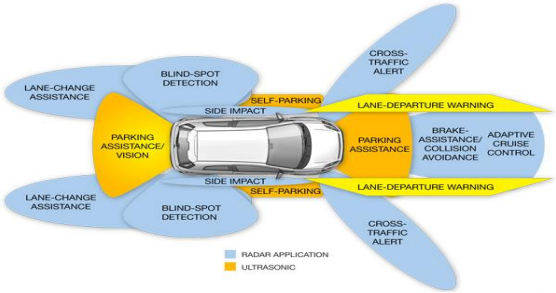
SWOV
WETENSCHAPPELIJK
ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID

SWOV
WETENSCHAPPELIJK
ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID

Kans: verbetering infrastructuur

Kans: bewezen effectieve educatie

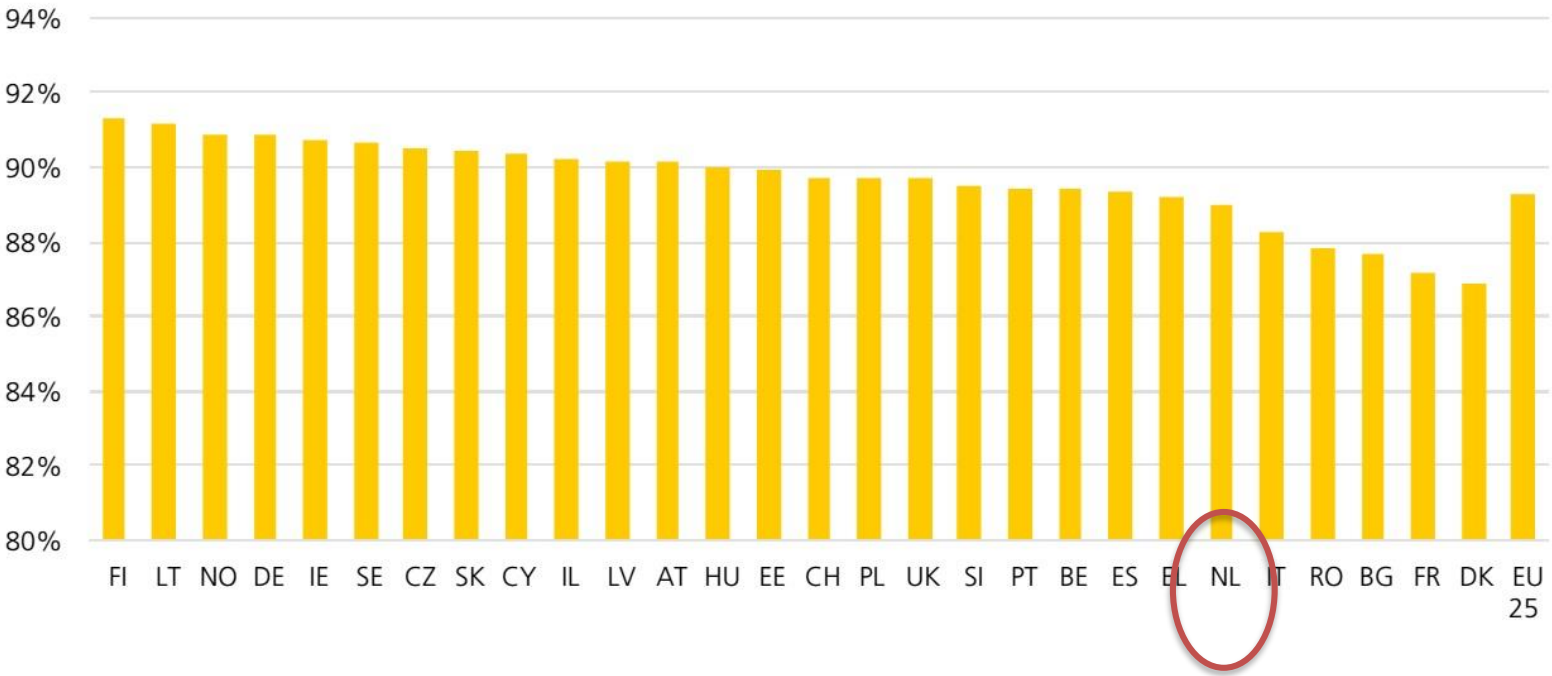
SWOV
WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID



Innovatie: per saldo een grote kans

SWOV
WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID

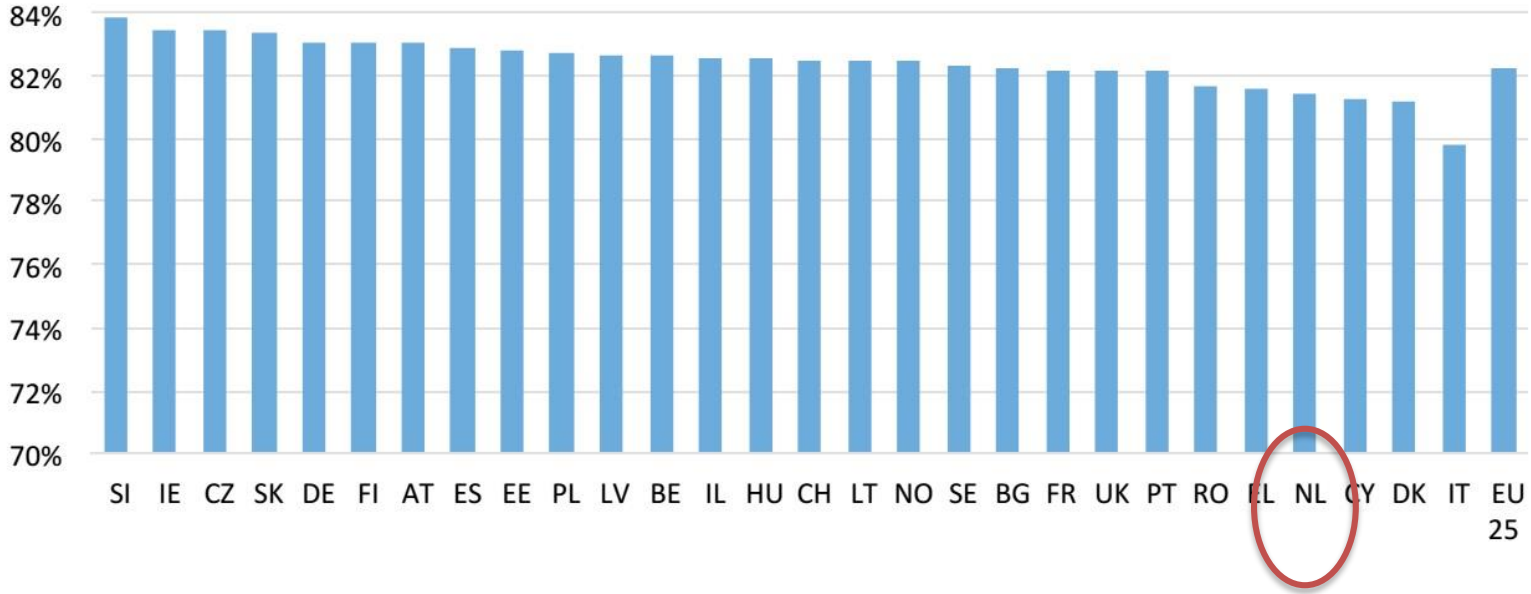
Figure 3. Average score (in %) for adult occupant protection among new cars sold in 2013.
Fig. 3 does not take into account non-tested cars or cars tested prior 2010 or after 2013. Data are not available for HR, LU and MT.



Beschermingsscore nieuwe auto's voor inzittenden: Nederland is nr. 20 van EU25 (2013)

SWOV
WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID

Figure 4. Average score (in %) for child occupant protection for new cars sold in 2013. Fig.4 does not take into account non-tested cars or cars tested prior 2010 or after 2013. Data are not available for HR, LU and MT.



Beschermingsscore nieuwe auto's voor kinderen: Nederland is nr. 22 van EU25 (2013)

SWOV
WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID

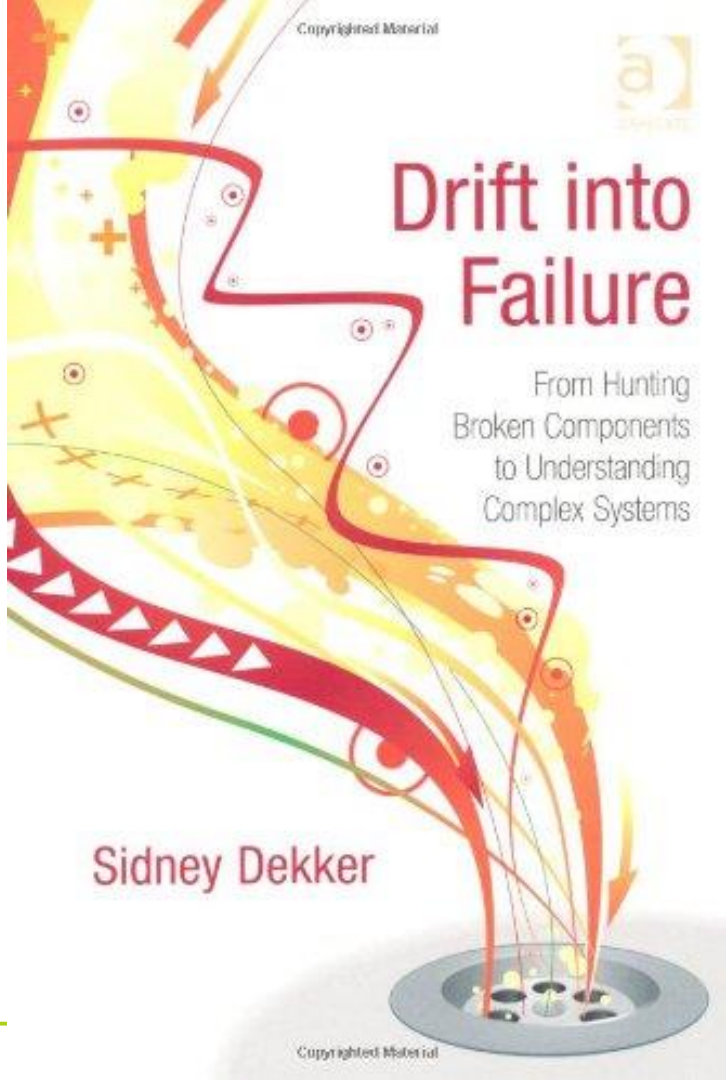
“Drifting into failure”?

“Elk succesvol systeem moet opletten wanneer 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“



“Als iets te mooi lijkt om waar te zijn, dan is dat meestal ook zo…”

(Marktplaats)

SWOV
WETENSCHAPPELIJK
ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID

“…een proactieve en integrale benadering (…) met vooral kijken naar het totaal aan elementen dat verkeersonveiligheid kan beïnvloeden…”

Safety Performance Indicators (SPI’s) op het gebied van infrastructuur, snelheid, alcohol maar ook voertuigveiligheid bieden aangrijpingspunten voor afstemming.

Interprovinciaal Overleg ip

Gemeente Amsterdam

Het verbeteren van de verkeersveiligheid is een speerpunt in Amsterdam: verkeersveiligheid is een randvoorwaarde in alle infrastructurele projecten van de gemeente. Leidend hierbij zijn de landelijke richtlijnen 'Duurzaam Veilig' [1]. Deze zijn onder andere verwerkt in de leidraad van de Centrale Verkeerscommissie (CVC) en dit vormt de basis van wegontwerp. De CVC toetst plannen en ontwerpen op doorstroming en verkeersveiligheid. In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit is opgenomen dat we de verkeersveiligheid verbeteren door maatregelen te nemen om de binnenstad autoluwer in te richten, meer ruimte te creëren voor fietsers en voetgangers en het verlagen van de maximumsnelheid naar 30km/u. Als aanvulling hierop richten we ons in het MJP Verkeersveiligheid op het veiliger maken van de gevaarlijkste kruispunten (blackspots) en wegen (red routes) en nemen we preventieve maatregelen om veelvoorkomende ongevallen bij de grootste slachtoffergroepen te voorkomen. Ook voeren we campagnes uit en krijgen alle basis- en middelbare scholen een samen- [illegible] (de Amsterdamse Verkeerslijn).

Monitor uitvoering verkeersveiligheidsmaatregelen 2012 - 2015

Doel: 25% minder ernstig gewonden in 2020

31.12.201[illegible]

Legenda

- Campagnes
- Onderzoek
- Maatregelen voor al het verkeer
- Maatregelen voor fietsen
- Uitgevoerd
- In uitvoering
- Educatief gericht
- Maatregelen voor vrachtverkeer
- Maatregelen voor bromfietsen

Gedragsbeïnvloeding

1. JONGleren	2012 - 2014	60 per jaar	80	2015
2. Pilot 'Op weg naar het VO'	✔			
3. Tussen School en Thuis	89% in 2015			Doel: 95% doet mee
4. Pilot 'Verkeerskunsten'	✔			
5. Theoretisch verkeersexamen	92% in 2015			Doel: 98% doet mee
6. Werven van 74 Amsterdamse verkeersambassadeurs, verdeeld over 55 scholen	✔			
7. Praktisch verkeersexamen	59% in 2015			Doel: 61% doet mee
8. Verkeerseducatie 12 t/m 18 jaar 'Totally Traffic'	✔			

Doel: 70 per jaar

9. Meedoen landelijke campagne 'Fietsverlichting'	✔	10. Meedoen landelijke campagne 'BOB'	✔
11. Meedoen landelijke campagne 'Snelheid'	✔	12. Campagne 'Spraakbekneling'	✔
13. Campagne 'Hou je aandacht op de weg':	✔	14. Film voor fietsende toeristen	✔

Veilige infrastructuur

19. Blackspots aangepakt	2012 - 2014	29	9	2015	Doel: 15 blackspots per jaar
20. Veilig maken complexe blackspots	2012 - 2014	3	2	2015	Doel: totaal 7
21. Quickscans naar aanleiding van een dodelijk ongeval	2012 - 2014	49 aantal quickscans	11	2015	
22. Quickscans naar aanleiding van een ernstig ongeval	2014	11 aantal quickscans	11	2015	
23. Locaties aangepast n.a.v. zowel dodelijke als ernstige ongevallen	2012 - 2014	36 aantal locaties	14	2015	
24. Eenvoudige aanpassingen red routes	2012 - 2014	5	0	2015	
25. Veiliger maken voetgangers-oversteken bij onverharde trambanen					
26. In- en ontvlechten trambaan / rijbaan op 29 locaties		✔			
27. Omgeving basisschool schouwen en verbetervoorstellen doen	2012 - 2014	95 aantal basisscholen	32	2015	≈127
28. Op 88 basisscholen zijn n.a.v. de schouwen aanpassingen aan de infrastructuur gedaan of gepland	2012 - 2015	140 aanpassingen uitgevoerd	135 gepland		
29. Uitbreiding opstelplekken fietsers bij kruispunten	2012 - 2014	10	2	2015	Doel: 10 opstelplekken looptijd MJP

“Het is nodig dat er een betere verbinding wordt gelegd tussen de risico’s en de maatregelen. (…) Ik ga samen met de andere overheden inzetten op verbetering van data en onderzoek naar een **risicogestuurde aanpak** als nieuwe basis voor maatregelen.”

Minister Schultz van Hagen, 18 nov. 2015

SWOV
WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID

Centraal Planbureau:
hoge baten investeringen in verkeersveiligheid

- *“robuust als claim”*
- *daagt bij aan welvaart in bredere betekenis: leefbaarheid, bereikbaarheid, duurzaamheid*

SWOV
WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID

OECD

BETTER POLICIES FOR BETTER LIVES

"True progress requires broad support and shared responsabilities, not just road users, but all involved in planning, building, maintaining or using road traffic."

"Strong and sustained leadership to initiate and see through the shift to a Safe System is vital. Nothing will change without it."

SWOV

WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID

Dus: uitdagingen aangaan, vanuit verantwoordelijkheden, met concrete doelen

- Kiezen voor investeren in maximaal veilige infrastructuur: niet alleen de snelwegen, maar ook stad en onderliggend wegennet
- Kiezen voor effectieve campagnes en verkeerseducatie (dus: in samenhang met weginrichting en handhaving)
- Handhaving: slim en (weer) ‘op niveau’
- Optimaal benutten van innovatieve veiligheids- en voertuigtechnieken
- Redding en revalidatie

SWOV
WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID

ANWB
anwb
GEEST GEEN VERRE REIS VERSTAAT

Een inherent veiliger wegverkeer: een kwestie van kiezen!

www.swov.nl / T: @PetervderKnaap

SWOV
WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID