



Verkeersveiligheidscoalitie

Oproep aan het nieuwe kabinet

Behorende bij het 'Verkeersveiligheidsmanifest 2.0: De ambitie waarmaken'

'Maak van verkeersveiligheid een nationale prioriteit!' Dat was de oproep van de Verkeersveiligheidscoalitie in 2017. En met resultaat: het kabinet Rutte III heeft er opvolging aan gegeven. Een nieuw Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 met negen waardevolle prioriteiten en substantiële investeringen volgden. Tegelijkertijd is het tij helaas nog lang niet gekeerd. Sterker nog: het aantal verkeersdoden stijgt en ligt met 661 mensen in 2019 beduidend hoger dan vier jaar ervoor, bij onze eerste oproep. Het aantal mensen dat ernstig gewond raakt in het verkeer is inmiddels zelfs gestegen tot méér dan 21.000, ieder jaar weer. Velen houden daar de rest van hun leven grote beperkingen en pijn aan over. De maatschappelijke kosten van verkeersongevallen bedragen 17 miljard euro per jaar. De druk op de acute en langdurige zorg is groot. En intussen groeien de bevolking en de mobiliteit door...

Om écht effectief te zijn, moet het nieuwe kabinet dus stevig doorpakken op terreinen waar alléén de rijksoverheid effectief het verschil kan maken. Dat leidt tot drie dringende oproepen:

- 1. Formuleer concrete doelstellingen - voor 2030 én voor het kabinet;**
- 2. Maak speerpunten van verkeersveilige woonwijken, doorgaande wegen, voertuigen, ouderen en het tegengaan van afleiding, en;**
- 3. Zorg voor een deugdelijke financiering.**

Oproep 1: Formuleer concrete doelstellingen - voor 2030 én voor het kabinet

Nederland heeft als ambitie voor 2050: nul verkeersslachtoffers. Dat is mooi, maar politiek en beleidsmatig gezien ook te vrijblijvend. Scherp gesteld: om de ambitie waar te maken moet het verkeer elk jaar minstens 11% veiliger worden! De Europese Unie en de Verenigde Naties streven voor de komende tien jaar naar een halvering van het aantal verkeersslachtoffers ('Decade of Road Safety 2021-2030'). Dat zou ons land dus minimaal óók moeten willen.

Concrete doelstellingen voor verkeersdoden en -gewonden passen goed bij de effectieve en risicogestuurde aanpak van het SPV: uit onderzoek blijkt dat het leidt tot urgentie en bijsturing.



Hetzelfde geldt voor het werken met veiligheidsindicatoren voor een goed ingerichte (fiets)infrastructuur, veilige voertuigen en veilig gedrag ('safety performance indicators' (SPI's)). Een kabinet dat verantwoordelijkheid niet uit de weg gaat, zou daarbij een aantal duidelijke doelstellingen moeten formuleren. Bijvoorbeeld: in 2030 hoeft geen fietser de rijbaan te delen met gemotoriseerd verkeer dat daar 50 km/uur mag. Of: alle gemotoriseerde voertuigen die in 2025 verkocht worden zijn voorzien van ISA. Of: in 2025 wordt élk ongeval met dodelijke afloop voldoende diepgaand onderzocht.

Oproep 2: Leg de prioriteit bij woonwijken, doorgaande wegen, voertuigen, ouderen en het tegengaan van afleiding

Voor een optimaal effectieve aanpak van verkeersonveiligheid is het zaak dat het nieuwe kabinet de volgende vijf prioriteiten uit onderliggend Verkeersveiligheidsmanifest tot speerpunt van het beleid maakt:

- a. Verkeersveilige woonwijken, stads- en dorpscentra en fietspaden
- b. Veilig ingerichte doorgaande wegen
- c. Veilige voertuigen (met effectieve veiligheidssystemen (ADAS))
- d. Ouderen veilig mobiel
- e. Tegengaan van afleiding in het verkeer met behulp van effectieve verkeershandhaving

De prioriteiten zijn een aanvulling op de integrale en risicogestuurde aanpak die in het Manifest en het SPV 2030 centraal staat. Die noodzaak van een systematische en integrale aanpak is en blijft de hoeksteen van het duurzaam veiliger maken van ons wegverkeer. Daarom heeft de Verkeersveiligheidscoalitie het Manifest uit 2017 geactualiseerd en deelt zij de ambities van het SPV 2030.

a. Verkeersveilige woonwijken, stads- en dorpscentra en fietspaden

Maar liefst zestig procent van alle verkeersdoden valt op gemeentelijke wegen. Verkeersveilige woonwijken, stads- en dorpscentra en fietspaden zijn dus onmisbaar: voor bereikbaarheid en verkeersveiligheid, maar óók voor de publieke doelen voor duurzaamheid, gezondheid en leefbaarheid. De rijksoverheid moet een integrale visie ontwikkelen op verkeer in woonwijken, stads- en dorpscentra en op fietspaden: welke vervoerswijzen willen we daar stimuleren of juist ontmoedigen en hoe leiden we die duurzaam en veilig door stad- of dorpscentrum en woonwijk heen? Goed ingerichte infrastructuur met een passende snelheidslimiet en veilig ingerichte fietsinfrastructuur zijn onmisbaar voor lopen en fietsen. Deze actieve vormen van vervoer hebben grote voordelen voor de volksgezondheid (preventiebeleid). Juist na de Corona-pandemie is investeren in een veilige voetganger- en fietsinfrastructuur een belangrijke gezamenlijke opgave van rijk, provincies, vervoerregio's en gemeenten.

Zonder visie kun je geen duidelijk beleid voeren op de langere termijn, zonder duidelijk beleid slaag je er niet in om optimale winst boeken op alle publieke doelen. Dat de Tweede Kamer in 2020 koos voor het invoeren van 30 km/uur als standaard in de bebouwde kom biedt, mits goed uitgevoerd, een grote kans voor de verkeersveiligheid. De leden van de Verkeersveiligheidscoalitie willen vanuit hun diverse samenstelling graag met het kabinet meedenken over de visie: welke publieke waarden en doelen moeten daarin leidend zijn, hoe groot zijn de gezondheidsbaten, welke randvoorwaarden zijn er en welke praktische uitwerkingen zijn er wenselijk?



b. Veilig ingerichte doorgaande wegen

Veilige en vergevingsgezinde doorgaande wegen zijn van groot belang om de gevolgen van ongevallen met gemotoriseerd snelverkeer te beperken. Dat betekent dat provinciale wegen en rijkswegen voldoende breed moeten zijn, bij voorkeur gescheiden rijrichtingen kennen en voorzien moeten zijn van veilige, 'vergevingsgezinde' berm (voldoende breed, afwezigheid en afscherming van obstakels). Te vaak werden er in het verleden concessies gedaan aan de veilige weginrichting om redenen van functionaliteit, beperkte ruimte of geld. Aan deze 'duurzame onveiligheid' moet een einde komen.

Hoewel de aanleg of het aanpassen van infrastructuur kostbaar is, zit de grootste winst bij een veilig ontwerp én goede aanleg ervan. Een veilige inrichting van infrastructuur is de beste gedragsmaatregel! Ook een goede opleiding van wegontwerpers en bestuurlijke samenwerking zijn van belang, met als doel om veel voorkomende fouten te voorkomen: niet overzichtelijke kruisingen, in- en uitritten, verblindende of afleidende verlichting of reclamezuilen, het plaatsen van reclame vóór essentiële verkeersinformatie of uitritten, het foutief plaatsen van bomen, misleidende elementen in het ontwerp, et cetera.

c. Veilige voertuigen (met effectieve veiligheidssystemen (ADAS))

Het Nederlands wagenpark veroudert. Hierdoor worden belangrijke kansen op meer veiligheid gemist, met name op het vlak van innovatie actieve veiligheidssystemen (ADAS), waaronder intelligente snelheidsassistentie (ISA). Ook leiden nieuwe typen voertuigen zoals - in het recente verleden - scootmobielen vaak tot te veel slachtoffers en we slagen er maar niet in om verbetering te boeken als het om eenvoudige zaken als fietsverlichting gaat. Met duidelijke wetgeving en fiscale maatregelen kan alleen het rijk hier een verschil maken! Ook is het rijk onmisbaar bij een op veiligheid gerichte toelating en monitoring van nieuwe lichte elektrische voertuigen (LEV's): enerzijds om de voordelen van LEV's te benutten, anderzijds om het wegverkeer veiliger maken.

Op het gebied van ADAS heeft de EU een goede basis gelegd met "Europe on the Move": vanaf 2022 zijn veel systemen verplicht. Een bijzonder grote kans is daarbij weggelegd voor investeringen in de randvoorwaarden voor ISA: als we de grote veiligheidswinst daarvan in de toekomst op een verantwoorde en uitvoerbare manier willen benutten, is een actieve voortrekkersrol van de rijksoverheid onmisbaar. Ook de toepassing van automatische noodremsystemen en 'event data recorders' komen de verkeersveiligheid ten goede: stel eisen, zorg voor randvoorwaarden!

d. Ouderen veilig mobiel

Ouderen zijn extra kwetsbaar in het verkeer: een valpartij tijdens het fietsen kan al zeer ernstige gevolgen hebben. Hun aantal groeit: in 2040 zullen er twee keer zoveel mensen 80+ zijn als nu. Maar er ligt ook een kans: wie de wegen en de fiets- en loopinfrastructuur veilig inricht voor senioren, maakt het veiliger voor iedereen.

We weten hoe je wegen en kruispunten in de bebouwde kom veilig inricht. We weten ook wat er nodig is om fietspaden veiliger te maken voor ouderen: voldoende breed, veilige randen en berm, geen obstakels, geen scheuren, geen gladheid.

e. Tegengaan van afleiding in het verkeer met behulp van effectieve verkeershandhaving

Afleiding in het verkeer is een hardnekkig probleem. Inzet van techniek - in voertuigen, op smartphones - maar ook een adequate verkeershandhaving zijn in aanvulling op bestaande gedragscampagnes nodig om afleiding in het verkeer effectief tegen te gaan.



Het aantal bekeuringen na staande houding is van 2008 tot 2016 echter fors gedaald: van meer dan 1,4 miljoen in 2007 naar minder dan 242.000 in 2015. Het aantal is daarna weer gestegen, namelijk naar 556.304 in 2020, maar deze onmisbare vorm van actieve verkeershandhaving ligt dus nog lang niet op het oude niveau. De politie heeft tal van andere prioriteiten, maar moet in staat worden gesteld om verkeershandhaving de prioriteit te geven die nodig is. Dat is ook nodig om het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer tegen te gaan. Bewezen effectieve innovatieve handhavingstechnieken moeten snel grootschalig worden ingezet.

Het detecteren van het gebruik van mobiele telefoons en van het gebruik van alcohol en drugs onderstreept de noodzaak om voldoende en effectieve verkeershandhaving hoog op de agenda te zetten. De inzet van bewezen effectieve technologie maar ook een reële controle- en detectiekans (samen: pakkans) zijn ook hier onmisbaar. Flankerend beleid in rijopleidingen en met behulp van verkeerseducatie is eveneens zinvol.

Oproep 3: Zorg voor een goede financiering en benut de kostenbesparing - minder zorguitgaven, minder schade, minder verlies productiviteit - voor het verder verbeteren van de verkeersveiligheid

Van alle overheidsuitgaven behoren bewezen effectieve investeringen in meer verkeersveiligheid tot de meest kosteneffectieve: iedere euro betaalt zich 3 tot 4 keer terug. Investeren kost geld: uit doorrekeningen blijkt dat er de komende 30 jaar nog zeker 12 miljard extra nodig is ten opzichte van de huidige budgetten, waarvan ruim vijf miljard euro aan investeringen in een verkeersveilige infrastructuur. De notitie Kansrijk Mobiliteitsbeleid bevat een vergelijkbaar bedrag (4,5 miljard euro) voor het veiliger maken van doorgaande wegen en fietspaden en de verlaging van de snelheidslimiet op 50 km/uur wegen binnen de bebouwde kom. Dat geld is momenteel niet voorzien, ook niet in het veelvoud van dat bedrag waarin het MIRT voorziet. Daarbij geldt dat veel gemeenten door de decentralisatie in het zorgdomein kampen met ernstige tekorten, wat juist kan leiden tot uitstel van onderhoud en investeringen.

Met de hoge maatschappelijke kosten van ongevallen beschikken we over meer dan voldoende wisselgeld, zeker als wordt ingezet op bewezen effectieve infrastructurele 'Duurzaam Veilig' maatregelen. Het adagium moet zijn: op het gebied van infrastructuur afmaken wat werkt, de kansen van technologische innovatie benutten en risicovolle overtredingen met een geloofwaardige en proportionele verkeershandhaving aanpakken. Waar kennis over effectiviteit ontbreekt, of maatregelen nieuw zijn, wordt ingezet op snel leren met behulp van pilots en evaluatie.

