



Verkeersveiligheidscoalitie

VERKEERSVEILIGHEIDSMANIFEST 2.0

De ambities waarmaken



VERKEERSVEILIGHEIDSCOALITIE.NL





Verkeersveiligheidsmanifest 2.0

De ambities waarmaken!

22 april 2021

'Maak van verkeersveiligheid een nationale prioriteit!' Dat was onze oproep in 2017. En met resultaat: het kabinet Rutte III heeft er opvolging aan gegeven. Een nieuw strategisch plan en investeringen volgden.

Tegelijkertijd is het tij helaas nog niet gekeerd. Het aantal verkeersdoden ligt structureel te hoog. Ook al daalde het aantal verkeersdoden in coronajaar 2020 van 661 naar 610, er is zeker geen aanleiding om al te spreken van een neerwaartse trend. Het aantal mensen dat ernstig gewond raakt in het verkeer is bovendien gestegen tot meer dan 21.000, ieder jaar weer. Naast het vele leed bedragen de maatschappelijke kosten van verkeersongevallen jaarlijks 17 miljard euro.

Het Verkeersveiligheidsmanifest 2.0 biedt concrete aanknopingspunten voor een succesvol en samenhangend verkeersveiligheidsbeleid op weg naar een afname van 50% van het aantal verkeersdoden in 2030 en nul verkeersdoden in 2050. Een gezamenlijke inzet van overheden, maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven en wetenschap is nodig om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. In dit manifest benoemt de Verkeersveiligheidscoalitie de oplossingsrichtingen die naar onze mening integraal moeten worden uitgevoerd om op koers te raken voor genoemde doelstellingen.

● Concrete doelstellingen en financiering nodig op weg naar 2030

Nederland is de afgelopen vijftien jaar zijn internationale koppositie als verkeersveilig land kwijtgeraakt. Het aantal verkeersdoden daalt niet; het aantal ernstig verkeersgewonden stijgt nog steeds. Wanneer we kijken naar de ontwikkelingen in de afgelopen 10 jaar, behoort Nederland tot de slechtst presterende landen van Europa. Daar waar andere EU-landen vasthouden aan 50% reductie van het aantal verkeersdoden in 2030, heeft Nederland een dergelijke doelstelling op dit moment niet. De Verkeersveiligheidscoalitie pleit ervoor om concrete ambities te formuleren en daaraan prioriteiten en (extra) budget te koppelen. Alleen zo kan planmatig worden gewerkt aan een duurzame reductie van het aantal verkeersslachtoffers. De feiten onderstrepen de urgentie.

● Urgentie aan de hand van feiten

- Het aantal verkeersdoden stijgt en lag in 2019 zelfs hoger dan 4 jaar geleden, ten tijde van onze eerste oproep (613 dodelijke slachtoffers in 2017 => 661 in 2019). In coronajaar 2020 bedroeg het aantal verkeersdoden 610; ook al is dit een daling, het is te vroeg om te kunnen spreken van een neerwaartse trend.
- Het aantal verkeersdoden onder fietsers is het hoogste in 25 jaar.
- Het aantal ernstig gewonden stijgt onverminderd door, (21.400 in 2019);

- Het aantal fietsongevallen kan tot 8 keer hoger liggen als ambulancedata en SEH-gegevens worden meegeteld;
- De eerder gestelde doelen zijn niet gehaald, (maximaal 500 doden 10.600 ernstig gewonden in 2020);
- De maatschappelijke kosten van verkeersongevallen zijn gestegen naar 17 miljard Euro per jaar¹;
- Het aantal bekeuringen na staande houding is van 2008 tot 2016 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. Daarmee is de verkeershandhaving dus nog lang niet terug op het gewenste niveau van 2007.
- Investeren in verbetering van de verkeersveiligheid is robuust. Berekeningen van het CPB (Programma 'Duurzaam Veilig Wegverkeer²') en wetenschappelijke berekeningen van het international Road Assessment Programme³ duiden op een kosten baten ratio van investeringen in infrastructuur van (minimaal) 1:3.
- 20% van de files wordt veroorzaakt door ongevallen. Aanpakken daarvan heeft een positief effect op duurzaamheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.

● Wat moet er gebeuren?

Een substantiële verlaging van het aantal verkeersslachtoffers kan niet worden gerealiseerd met één maatregel of oplossing. Alleen met een combinatie van goed ingerichte infrastructuur, veilige voertuigen en (verantwoordelijk) gedrag - waar nodig afgedwongen door middel van verkeershandhaving - kan het aantal doden en ernstig gewonden in het verkeer (plus berging- en nooddiensten en wegwerkers) substantieel omlaag worden gebracht. Het gaat daarbij ook om het benutten van kennis, het doorzetten van effectieve aanpakken en maatregelen en effectievere verkeershandhaving.

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 hebben de samenwerkende overheden (Rijk, Provincies, Gemeenten, Vervoerregio's, Waterschappen) een belangrijke stap gezet bij het vormgeven van een proactief en risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid. De Verkeersveiligheidscoalitie benadrukt het belang van het verder concretiseren van de doelstellingen en de benodigde inspanningen. Niet alleen de gemeenschappelijke overheden hebben hierin een verantwoordelijkheid, verkeersveiligheid is een breed maatschappelijk belang en vraagt dus ook om brede betrokkenheid van maatschappelijke partners, bedrijfsleven en kennisinstellingen. In dit 'Manifest 2.0' hebben wij vastgelegd wat volgens ons de opgave is en wat de benodigde oplossingsrichtingen zijn. De eerste stappen zijn gezet, maar er is meer nodig!

¹ KiM Mobiliteitsbeeld 2019 (Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid)

² CPB et al.(2002). Selectief investeren; ICES-maatregelen tegen het licht. CPB en Koninklijke De Swart, Den Haag.

³ iRAP 'Vaccines for Roads' www.vaccinesforroads.org/business-case-for-safer-roads/

● Nu doorzetten!

In 2015 heeft een groot aantal belanghebbenden de handen ineengeslagen om bij te dragen aan de verbetering van verkeersveiligheid. Vanuit de gedachte dat het met een *gezamenlijke* inspanning van overheid, politiek, wetenschap, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties mogelijk moet zijn om het aantal verkeersslachtoffers structureel omlaag te brengen. Wij bieden ook het nieuwe Kabinet onze hulp aan om gezamenlijk de verkeersveiligheid te verbeteren.

Noodzakelijk is dat verkeersveiligheid een prioriteit blijft, ook voor het nieuwe kabinet dat naar verwachting in 2021 aantreedt. Daarvoor is nodig dat er concrete doelstellingen worden geformuleerd én dat er een goede financiering komt. De Verkeersveiligheidscoalitie doet deze oproepen aan het nieuwe kabinet vanuit de basis van dit 'Verkeersveiligheidsmanifest 2.0 – De ambities waarmaken!'.

● Ons aanbod staat

In dit document wordt ingegaan op de gewenste inzet van het nieuwe kabinet. Ook zal de Verkeersveiligheidscoalitie zélf bijdragen aan een betere verkeersveiligheid. De optelsom van deze gezamenlijke inspanning moet kunnen leiden tot minder verkeersslachtoffers.

Wij gaan graag ook met het nieuwe kabinet deze uitdaging aan!



Van ambities naar oplossingsrichtingen

De Verkeersveiligheidscoalitie pleit voor actie op deze samenhangende terreinen:

- I. Veilige infrastructuur
- II. Veilige voertuigen, o.a. met behulp van technologische innovatie
- III. Opleiding en gedrag
- IV. Handhaving
- V. Registratie, monitoring en beleid.

Per onderwerp worden de ambitie, de te bereiken effecten en de oplossingsrichtingen beschreven.

I. Veilige infrastructuur voor *alle* verkeersdeelnemers

● Ambitie

- Algemeen: veilige wegen, fiets- en loopinfrastructuur is noodzakelijk voor *alle* verkeersdeelnemers, inclusief kwetsbare verkeersdeelnemers zoals (oudere) voetgangers en fietsers en ook bromfietzers en motorrijders. Blijvende aandacht is ook nodig voor toekomstige vervoermiddelen zoals lichte elektrische voertuigen.
- Veilige gemeentelijke wegen; veilig ingerichte woonwijken (30 km/uur zones), kruispunten en overige wegen conform een nader te benoemen infrastructuur assessment programma;
- Veilige fietsinfrastructuur; alle fietspaden in Nederland zijn minimaal ingericht volgens de geldende richtlijnen; voldoende breed, veilige randen en bermen, geen obstakels, geen scheuren, geen gladheid.
- Veilige doorgaande provinciale en rijkswegen conform het international Road Assessment Programme;
- Onderhoud weginfrastructuur op orde brengen en houden.

● Te bereiken effecten

- Een weginrichting die in woonwijken 30 km/uur afdwingt kan een daling van het aantal ernstige letselongevallen van 25% realiseren, dat wil zeggen enkele tientallen dodelijke ongevallen minder en enkele honderden ernstig verkeersgewonden minder per jaar;
- Het veilig inrichten van 30- en 50 km/uur wegen samen, waarbij fietsers op 50 km/uur wegen op vrijliggende fietspaden kunnen fietsen, kan jaarlijks 20 tot 30 doden en 500-1000 ernstig verkeersgewonden per jaar besparen;
- Het veilig en vergevingsgezind inrichten van 60- en 80 km/uur wegen kan in 2020 20 tot 60 doden en 200 tot 500 ernstig gewonden per jaar besparen;

- Minder files door ongevallen (momenteel wordt bijna 20% van de files veroorzaakt door ongevallen);
- Verbetering van de fietsinfrastructuur zal leiden tot minder letsel bij fietsers - vooral oudere fietsers zullen hiervan profiteren;
- Maatschappelijk rendement: investeringen in infrastructuur betalen zich terug, elke Euro betaalt zich 3 à 4 keer terug (CPB en international Road Assessment Programme).

● Oplossingsrichtingen

#1.1 Veilig ingerichte 30 km/u zones: verkeersveilige woonwijken

In het verleden zijn veel 30 km/u zones zogenaamd ‘sober’ ingericht. Dat houdt in dat de inrichting niet zodanig is dat de snelheid van 30 km/u voor automobilisten ook als ‘natuurlijk’ voelt. Zo zijn er vaak geen of minder fysieke en visuele maatregelen genomen (denk aan voldoende drempels, klinkerbestrating of een versmald wegbeeld). Het gevolg is dat er te snel wordt gereden. Ook wordt er zelden gehandhaafd. Jaarlijks komen er gemiddeld 40 mensen in 30 km/u zones om het leven en dat aantal daalt niet of nauwelijks. Recent heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen die vraagt om 30 km/u in de bebouwde kom als standaard. Daar waar het kan, zal deze motie de komende jaren moeten worden omgezet in concrete maatregelen en een écht veilige weginrichting, waarbij de lagere snelheidslimiet door de weg wordt afgedwongen. Bewoners moeten worden betrokken en kunnen ook zelf een rol spelen in gedrag en beïnvloeding.

#1.2 Veilige 50 km/uur wegen

Infrastructuur moet erop gericht zijn om de nadelige gevolgen van een verkeersongeval zoveel mogelijk te beperken. In 2019 vielen 355 dodelijke verkeersslachtoffers op gemeentelijke wegen. Met de groeiende bevolking en toenemende verstedelijking wordt een gerichte aanpak in steden nog meer relevant. Mede als gevolg van COVID-19 zijn meer mensen gaan lopen en fietsen of gaan op een andere manier individueel op stap. De vraag hoe dit op een veilige manier te organiseren blijft actueel en wordt steeds urgenter. Actieve vormen van mobiliteit, zoals lopen en fietsen, zijn bovendien goed voor de gezondheid en dragen bij aan preventiebeleid.

Veilige en vergevingsgezinde doorgaande wegen, voetpaden en fietspaden verdienen een gezamenlijke investering van rijk, provincies, gemeenten en vervoerregio's. Daarbij kan worden gedacht aan het scheiden van kwetsbare en gemotoriseerde verkeersdeelnemers of een nieuwe indeling van verkeersstromen. Deze nieuwe indeling is sowieso noodzakelijk gezien de instroom van nieuwe voertuigen. Met de investeringsimpuls uit het SPV worden eerste stappen gezet om infrastructuur in stedelijk gebied veiliger te maken. Maar hiervoor is de komende jaren aanzienlijk meer nodig. Essentieel hierbij zijn de risicoanalyses, die nu voortvarend moeten worden afgerond.

Als dergelijke infrastructurele maatregelen (nog) niet mogelijk zijn, dan kan worden overwogen de snelheid of voertuigregels aan te passen.

#1.3 Veilige en ‘vergevingsgezinde’ 60- en 80 km/uur wegen

De 60 en 80 km/uur wegen zijn van oudsher risicovol en dat vertaalt zich in het aantal slachtoffers. Ongeveer 85% van alle verkeersdoden valt op het zogeheten ‘onderliggend wegennet’. Aanbevelingen uit assessment methodieken als EuroRAP of PROMev light moeten voortvarend worden omgezet in concrete aanpassingen aan het wegennet. Belangrijk is bijvoorbeeld dat er aandacht gaat naar veilige berm; veilig, voldoende breed, obstakelvrij en/of obstakelafgeschermd. Risicoanalyses, waarover afspraken zijn gemaakt in het SPV, moeten worden afgerond en worden vertaald in uitvoeringsplannen.

#1.4 Veilige en ‘vergevingsgezinde’ fietsinfrastructuur

Meer dan de helft van de ernstig verkeersgewonden is fietser en zelden is daarbij sprake van betrokkenheid van een motorvoertuig. Met name onder 12- t/m 17-jarigen en bij 60-plussers vallen veel slachtoffers en is sprake van een groeiend verkeersveiligheidsprobleem. Sinds COVID-19 zijn veel meer mensen gaan fietsen. Er is aandacht nodig voor het stijgend aantal verkeersslachtoffers in deze groep, niet in het minst onder ouderen. Op deze ontwikkeling moet adequaat worden ingespeeld door fietsinfrastructuur veiliger te maken. Uit eerdere onderzoeken is namelijk gebleken dat in minimaal de helft van het aantal ongevallen gebreken in de infrastructuur doorslaggevend waren. Het streven moet zijn om te toe te werken naar een 100% ‘vergevingsgezinde’ fietsinfrastructuur. Dat is infrastructuur zonder onnodige paaltjes, obstakels, opstaande randen, kuilen, hoogteverschillen in de berm, met goede belijning en verlichting. Alle fietsinfrastructuur moet daarom minimaal voldoen aan geldende normen (inclusief breedte, verlichting en markering) van het CROW.

Daarbij moet specifiek rekening worden gehouden met het toenemend aantal ouderen in het verkeer; SWOV heeft eerder onderzoek gedaan naar hoe veilige infrastructuur voor ouderen eruit moet zien. Daarnaast moet uitgangspunt blijven dat fietsers zoveel mogelijk worden gescheiden van gemotoriseerd vervoer, d.w.z. daar waar 50 km/uur of harder mag worden gereden. Naar schatting is op 40% van de 50-km/uur wegen nog geen sprake van deze scheiding.

#1.5 Veilige en ‘vergevingsgezinde’ snelwegen

Sinds 2015 stijgt het aantal verkeersslachtoffers op snelwegen weer en een afname is nog niet in zicht. Dit zijn –door hun inrichting- van oudsher de veiligste wegen in ons land. Files nemen toe door ongevallen en pech en ongevallen zorgen voor meer dan een kwart van alle files. Ons voorstel: inzichtelijk maken waar kansen liggen om snelwegen veiliger te maken, bijvoorbeeld met behulp van EuroRAP of PROMEV.

1.6 Onderhoud

Veilige wegen vragen goed onderhoud. Onderhoudsbudgetten zijn tijdens de crisisjaren naar beneden bijgesteld, met name door gemeentelijke wegbeheerders. Wegen worden echter zeer intensief gebruikt en er zijn onderhoudsachterstanden. Er is reden tot zorg vanwege het feit dat er een tekort van 1 miljard per jaar is op de rijksbegroting voor beheer en onderhoud. Ook is het Rijk in het Gemeentefonds lagere normen gaan hanteren voor wegonderhoud. De kwaliteit van de huidige infrastructuur komt op deze manier steeds meer

onder druk. Daar komt bij, dat m.n. gemeenten verwachten dat zij als gevolg van de decentralisatie in het sociale domein en COVID-19 (verder) op infrastructuur moeten gaan bezuinigen. Maar liefst 41% van de gemeenten gaf in mei 2020 aan te moeten bezuinigen op wegen en fietspaden.⁴ Vervanging, renovatie en (tijdig) onderhoud is echter essentieel. Bovendien worden daarmee hogere kosten op een later moment voorkomen.

#1.7 Veilige bevoorradingsroutes

Steden kennen typische bevoorradingsroutes waarvan meer dan gemiddeld gebruik wordt gemaakt door vrachtverkeer voor de levering aan grootbedrijf en detailhandelsbedrijven. Het identificeren van deze bevoorradingsroutes en het passend inrichten daarvan zijn belangrijke aandachtspunten voor de verkeersveiligheid. Prioriteit gaat daarbij uit naar het scheiden van kwetsbare groepen weggebruikers en vrachtverkeer.

#1.8 Innovatieve infrastructuur

Ook innovaties in de GWW-sector (Grond-, Weg- en Waterbouw) en het gebruik van nieuwe materialen kunnen helpen om de infrastructuur verkeersvriendelijker en veiliger te maken. Te denken valt aan reflecterende elementen of andere verharding, inzet van ledverlichting in nieuwe materialen en andere technische innovaties. Bij (wetenschappelijk) bewezen effecten op verkeersveiligheid is het een idee om het gebruik van dergelijke materialen te stimuleren via een speciaal op te richten fonds of subsidieregeling. Dit stimuleert uiteraard ook de productie en innovatie van materialen die kunnen bijdragen aan een betere verkeersveiligheid.

Het realiseren van (vernieuwende) infrastructuur zal bij voorkeur moeten plaatsvinden in samenwerking met wegbeheerders, ontwerpers, gebruikers en de GWW-sector.

Verder kan de inzet van innovatieve methodes om de veiligheid van fietsinfrastructuur in kaart te brengen en te verbeteren (denk aan o.a. gebruik CycleRAP, fietsrouteplanner) helpen om de juiste investeringen te doen.

Last but not least: het is noodzakelijk om te investeren in IT-infrastructuur om connected vehicles goed te kunnen laten functioneren. Bovendien zijn goede kaarten en dekkende actuele informatievoorziening (bij wegwerkzaamheden) van belang, mede met het oog op het feit dat steeds meer nieuwe voertuigen met ISA zullen worden uitgerust.

#1.9 Veiligheid van het begin af aan meenemen in wegontwerp

Iets achteraf aanpassen aan infrastructuur is altijd erg duur; het verdient daarom aanbeveling om veiligheid direct aan het begin mee te nemen. Dit is kostenefficiënter en effectiever. Een goede opleiding van wegontwerpers, het gebruik van goede assessment methodieken en rekening houden met het gedrag van de eindgebruiker zijn belangrijke uitgangspunten.

⁴ Onderzoek van EenVandaag i.s.m. VNG "Gemeenten in problemen door coronacrisis", 25 mei 2020

II. Veilige voertuigen, met behulp van slimme technologie

● Ambitie

- Een duidelijke en collectief gedragen visie op het toepassen van moderne technologieën die bijdragen aan het verlagen van de verkeersonveiligheid.
- De overheid neemt hiervoor het initiatief, zet zich er in Europees verband voor in, stimuleert, zorgt voor adequate randvoorwaarden en betreft de partners actief.

● Te bereiken effecten

- Besparen van enkele tientallen doden en enkele honderden ernstig verkeersgewonden per jaar door gebruik van moderne technieken.

● Oplossingsrichtingen

#2.1 Nieuwe systemen optimaal benutten

Innovatieve technologieën kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. In de EU is met nieuwe wetgeving en “Europe on the Move” een goede basis gelegd voor het (verplicht) gebruiken van zo’n 30 ADAS-systemen zoals ESC (stabiliteitscontrole), ABS (antiblokkeer remsystemen), AEB (noodremsysteem) en ISA (intelligente snelheidsassistent). Feit is echter, dat deze verplichting betrekking heeft op nieuwe auto’s, terwijl we in Nederland te maken hebben met een verouderend wagenpark. Een actieve voortrekkersrol van de overheid – i.s.m. andere stakeholders zoals fabrikanten en consumentenorganisaties - is onmisbaar om de positieve effecten van ADAS te optimaliseren. Het volgende is o.i. nodig:

- De Nederlandse overheid zet zich in Europees verband in voor standaardisering en uniformering van systemen;
- Ontwikkelen van wet- en regelgeving die risico’s afdekt: op het gebied van ADAS (nationaal en internationaal) en nieuwe ontwikkelingen rond rijtaak-ondersteunende systemen (human – machine interface) alsook toezicht op het functioneren van ADAS;
- Er moet objectieve, evidence-based duidelijkheid komen over de werkelijke bijdrage van rijtaakondersteunende systemen aan de verkeersveiligheid;
- Investerings in IT-infrastructuur zijn nodig om connected vehicles te kunnen laten functioneren;
- De consument wordt beter geïnformeerd over de meerwaarde van deze systemen. Op dit moment hebben consumenten hierover nog maar weinig kennis. Daardoor zijn zij minder snel geneigd om daarin te investeren. De overheid kan een bijdrage leveren aan betere informatievoorziening naar de weggebruiker, ook over bijv. de risico’s van quasi-autonoom rijdende voertuigen. Daarnaast heeft de ADAS-alliantie⁵ een belangrijke rol op zich genomen t.a.v. het bevorderen van het gebruik van rijtaakondersteunende systemen;

⁵ www.adasalliantie.nl

- Belastingen die veiligheid stimuleren (bijv. vrijstelling BPM van, geen bijtelling voor veiligheidsvoorzieningen) kunnen helpen bij de toepassing van de instrumenten en de aankoop van veilige auto's, te weten auto's die aantoonbaar bijdragen aan het voorkomen van (de gevolgen van) ongevallen;
- Een verkenning hoe we bestuurders kunnen verleiden bij de keuze van auto's en we de transitieperiode, tot de autonome auto op de weg komt, aanzienlijk verkleinen. Ook dit kan samengaan met (fiscale) prikkels voor de werkgever en leasemaatschappijen om veiligheidsaccessoires zoals Blind Spot Detection (dode hoek waarschuwing), AEB (noodremstelsel), ACC (Adaptive Cruise Control), Lane Keep Assist (assistentie om op eigen rijbaan te blijven) en ISA mee te nemen in een Safety Business Lease Edition voor zowel zakelijke als ook privé leaserijders;
- Werkgevers aanzetten om in hun mobiliteitsbeleid actief te sturen op automobilitieit gekoppeld aan het hoogste veiligheidssysteem, namelijk minimaal vijf sterren EuroNCAP. Vanuit corporate social responsibility (CSR) en de wens om de ecologische footprint te reduceren, zien we in toenemende mate dat bedrijven investeren in duurzame a-label auto's. Soortgelijke actie is mogelijk en nodig t.a.v. verkeersveiligheid. Bedrijven en overheden kunnen een voorbeeldfunctie nemen, zoals in het Verenigd Koninkrijk al door de overheid wordt gedaan.
- Organisaties met een voorbeeldfunctie -zoals rijkschoolhouders- te stimuleren om te investeren in deze vijf sterren auto's bij aanschaf van nieuwe voertuigen.

#2.2 Voorbeelden als inspiratie

Een combinatie van systemen en data is ook denkbaar. Zo vormen de gebruikte radar- en videosensoren voor een noodremstelsel ook de basis voor andere rijhulpsystemen, zoals het gebruik van verkeersbordherkenning met snelheidslimieten langs de weg te projecteren op het dashboard van de auto en de bestuurder zo te informeren of hij te snel rijdt.

III. Opleiding en beïnvloeding van verkeersgedrag

Ambitie

- Weggebruikers gedragen zich zodanig veilig in het verkeer dat zij geen risico voor zichzelf of anderen veroorzaken.
- Weggebruikers laten zich niet afleiden tijdens het rijden.
- Afname van rijden onder invloed van drugs en alcohol

Te verwachten effecten

- Verminderen van ongevallen door een afname van ongewenst gedrag;
- Verminderen van aantal ongevallen als gevolg van afleiding tijdens het rijden;

- Meer duidelijkheid over nadelen van oneigenlijk gebruik smartphones in het verkeer;
- Minder verkeersdoden en -gewonden.

Oplossingsrichtingen

#3.1 Gedrag en empowerment

Geen veilig verkeer zonder veilig gedrag. Daartoe moet de infrastructuur op orde zijn (hoofdstuk I.) en de wetgeving en handhaving op orde zijn (hoofdstuk IV). Maar het gaat ook om voorbeeldgedrag van ouders/opvoeders en gerichte verkeerseducatie voor jong en oud.

Gedragscampagnes – zowel van overheidswege als door/voor de private sector - kunnen daarin helpen, mits goed ingebed in het geheel en afgestemd op de doelgroep. Dat vraagt tenminste aandacht voor *empowerment* en *encouragement*: het succesvol toerusten van burgers en deze aan te moedigen zelf een actieve bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid. Dat begint bij aansprekende voorlichting over wat er verwacht wordt.

#3.2 Afleiding

Afleiding in het verkeer is een groot en hardnekkig probleem. Het aantal enkelvoudige (vracht)auto-ongevallen met ernstige afloop stijgt de laatste jaren significant, hetgeen duidt op bestuurders die zich hebben laten afleiden. Bij fietsers leidt het in 2019 ingevoerde appverbod vooralsnog nog niet tot een afname van smartphonegebruik onderweg. Inzet van techniek - in voertuigen, op smartphones - en vooral ook een adequate verkeershandhaving zijn in aanvulling op bestaande gedragscampagnes nodig om afleiding in het verkeer tegen te gaan. De politie moet in staat worden gesteld om verkeershandhaving de prioriteit te geven die nodig is. Bewezen effectieve innovatieve handhavingstechnieken moeten snel grootschalig worden ingezet.

Daarnaast - en daarbij - spelen vermoedelijk ook vermoeidheid en het gebruik van alcohol en drugs een rol. Het detecteren van het gebruik van mobiele telefoons en van het gebruik van alcohol en drugs onderstreept de noodzaak om 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.

#3.3 Drugs en alcohol

Het aantal automobilisten dat onder invloed van drugs achter het stuur plaatsneemt, neemt fors toe. Ook het aantal 'alcoholongelukken' in het verkeer is flink gestegen. Dit is deels te verklaren doordat automobilisten vaker alcohol en drugs met elkaar combineren. Gecombineerd drugsgebruik of alcohol in combinatie met drugs kan de kans op een ernstig ongeval maar liefst tweehonderd keer vergroten. Ook hier is handhaving cruciaal om deze negatieve spiraal te doorbreken. Ook moet in dit verband aandacht uitgaan naar het tegengaan van alcohol- en drugsgebruik onder beroepschauffeurs, bijvoorbeeld in het OV en groepsvervoer, die de verantwoordelijkheid hebben voor het vervoer van grotere aantallen

personen. Naast onderzoek of de huidige wetgeving daarvoor toereikend is, ligt er ook een taak voor werkgevers om dit te controleren.

#3.4 Gedrag, techniek en regelgeving combineren

Het detecteren van het gebruik van mobiele telefoons en van het gebruik van alcohol en drugs onderstreept de noodzaak om 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. Wil men blijvende gedragsverandering realiseren, dan dient er ook een stevige sociale norm uitgedragen te worden. Flankerend beleid gericht op preventie in rijopleidingen en met behulp van verkeerseducatie is eveneens zinvol, met name training van zelfcontrole bij jonge bestuurders.

Een gerichte en gecombineerde inzet van regelgeving, bewustwordingscampagnes en technische ondersteuningsmiddelen ('rijmodus') is noodzakelijk, net als geloofwaardige handhaving (zie hoofdstuk IV).

#3.5 Inzet op meerdere doelgroepen

Campagnes en educatie dienen te zijn gericht op alle relevante doelgroepen en op alle weggebruikers. Eigen verantwoordelijkheid zoals zichtbaarheid van kwetsbare weggebruikers in het verkeer (bij donker en/of slecht weer) vormt daar onderdeel van. Ontwikkelingen moeten worden gemonitord om zicht te houden op de effecten. Indien nodig, moeten gerichte acties voor afzonderlijke groepen weggebruikers worden overwogen.

Ook nieuwe doelgroepen moeten worden betrokken. Denk aan werkgevers die in hun secundaire arbeidsvoorwaarden op gebied van mobiliteit werknemers ook kunnen wijzen op verkeersveiligheid, dan wel daar actief een rol in nemen.

IV. Meer en effectievere handhaving

Ambitie

- Inzet van verkeershandhaving wordt weer een prioriteit van de politiek en wordt terug 'op niveau' gebracht;
- Verkeershandhaving krijgt de mensen en (innovatieve) middelen die nodig zijn voor een reële en effectieve controlekans.

Te bereiken effecten

- Een forse verhoging van de controlekans bij geautomatiseerde handhaving en het weer op peil brengen van de staandehoudingen heeft een belangrijke verandering van gedrag van weggebruikers tot gevolg;

- Het effect van de intensivering en innovatie (m.n. progressieve boetes) tezamen wordt geschat op 70 tot 90 doden en ongeveer 1.060 tot 1.260 ernstig verkeersgewonden minder.

Oplossingsrichtingen

#4.1 Handhaving een belangrijke plek geven in de Nationale Veiligheidsagenda

Verkeershandhaving heeft tot doel dat weggebruikers zich op een veilige wijze gedragen, conform de bedoelingen van de verkeerswetten en -regels. Daarbij gaat het – behalve om snelheid – om rijden onder invloed van alcohol en drugs, roodlichtnegatie, het toenemende risico van afleiding door smartphones en smart functies en veelplegers. Verkeershandhaving is daarmee een onmisbaar onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid. Verkeershandhaving is op dit moment echter nog steeds geen landelijke prioriteit. Het aantal bekeuringen na staande houding is van 2008 tot 2016 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. Gelet op de negatieve ontwikkelingen zou verkeersveiligheid eindelijk prioriteit moeten krijgen in de Nationale Veiligheidsagenda.

#4.2 Handhaving vormgeven met de mogelijkheden van nu

Door inzet van voldoende mensen en middelen en innovatieve technieken kan de controlekans en daarmee de gepercipieerde ‘pakkans’ worden vergroot.

De effectiviteit kan worden vergroot door:

- Een combinatie van persoonlijke aanpak, progressieve sanctiesystemen en een op risico gestuurde handhaving met behulp van geautomatiseerde middelen (camera’s en maximale inzet van trajectcontrole).
Er liggen nog steeds kansen om de verbinding tussen gemeente, politie en OM te versterken om de benodigde maatregelen ter vergroting van de verkeersveiligheid beter op elkaar af te stemmen.
- Snel werk maken van het progressieve boetestelsel. Deze discussie, die al enkele jaren loopt, moet worden afgerond en omgezet in concreet beleid. Onderzoek wijst uit dat een progressief verkeersboetestelsel, met boetes die beter aansluiten bij de mate van gevaarstelling én de beleving van de weggebruiker, effectiever is. Onlangs is er een eerste stap gezet op weg naar een dergelijk boetestelsel; hier moet vervolg op komen in de komende kabinetsperiode.
- In gesprek gaan en blijven met gemeenten in zowel stedelijk als landelijk gebied over de prioriteitstelling, taakstelling en capaciteit rondom handhaving, inclusief de vergoeding die daarvoor nodig is. Budgettaire en, daarmee, capaciteitsproblemen maken optreden tegen ‘overlastfeiten’ en algemene normhandhaving lastig. Het zijn

de zwakkere verkeersdeelnemers die hierdoor het grootste risico lopen. Een weloverwogen en goed vormgegeven inzet van BOA's is daarbij een kans;

- Veel waarde te hechten aan het vergroten van de handhavingsdruk. De politie heeft hier een aanvang mee gemaakt. Er is een initiatief ontplooid door het Openbaar Ministerie, om samen met de belangrijkste handhavingspartners te onderzoeken hoe hier verder een impuls aan kan worden gegeven. Onderdeel van dit initiatief is een verkenning met politie, bestuur en wegbeheerders naar een versterking van ieders rollen en bevoegdheden. Het is de ambitie van het OM en de politie om de objectieve en subjectieve handhavingsdruk op lokaal niveau te versterken. Het uitgangspunt is dat de politie verantwoordelijk is en blijft voor de verkeershandhaving. In aanvulling daarop zijn de Nederlandse gemeentes bereid om hun handhavingscapaciteit (o.a. BOA's) in te zetten teneinde de capaciteit voor verkeershandhaving te helpen vergroten. Pilots in dit kader moeten z.s.m. worden afgerond en omgezet in concreet beleid.

Vooruitlopend op de uitkomsten dient de politiek hoe dan ook meer prioriteit te geven aan de beschikbaarheid van (verkeers)handhavingscapaciteit, de ontwikkeling en aanschaf van nieuwe innovatieve technische handhavingsmiddelen en passende wetgeving om effectief te kunnen handhaven.

V. Betere ongevallenregistratie, monitoring & proactief beleid

Ambitie

- Ongevallenregistratie m.b.t. verkeersdoden is 100% volledig;
- Ieder ongeval met dodelijke afloop zou systematisch onderzocht moeten worden;
- Registratie van ernstig gewonden wordt verbeterd, m.b.v. aanvullende (o.a. SEH- en ambulancedata) en nieuwe databronnen;
- Wegbeheerders en andere partijen kunnen op basis van risicofactoren gericht investeren in een effectief verkeersveiligheidsbeleid.

Te verwachten effecten

- Betere registratie, inclusief inzicht in oorzaken;
- Veel meer slimme combinaties in en van databronnen;
- Groeiend inzicht in risicofactoren en daarmee effectievere beleidsmaatregelen;
- Geleidelijke ontwikkeling naar een meer proactieve aanpak en ontwikkeling van gerichte maatregelen ter bevordering van verkeersveiligheid op nationaal, regionaal en lokaal niveau;
- Betere prioritering in de aanpak.

Oplossingsrichtingen

De registratie van verkeersongevallen laat nog te wensen over. Met name van de ruim 21.000 ernstig gewonden in het verkeer weten wij onvoldoende wat de oorzaak en de toedracht is geweest van de ongevallen, waar zij bij betrokken zijn geweest. Zo weten we bijvoorbeeld niet precies hoeveel fietsers ernstig verkeersgewond raken, waar dit gebeurt (op welk wegtype, type fietsvoorziening, kruispunt of wegvak) en of er sprake is van een andere partij/betrokkene. Ook met betrekking tot het aantal verkeersdoden missen we essentiële informatie. Het is zelfs bij zeer ernstige ongevallen niet altijd geborgd dat er systematische analyse plaatsvindt van wat er is misgegaan, welke factoren op het gebied van infrastructuur, voertuig en/of gedrag een rol hebben gespeeld en welke veiligheidslessen getrokken moeten worden. Samenvattend is het dus van belang om beter zicht te krijgen op zowel de oorzaken/toedracht van ongevallen (via ongevallenregistratie en monitoring) als manieren om ongevallen te voorkomen (via proactief en risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid).

#5.1 Betere en volledigere registratie, systematische factorenanalyse bij ernstige ongevallen

Een goede ongevallenregistratie is de basis van effectief verkeersveiligheidsbeleid en moet dus zo snel mogelijk op het niveau van de periode voor 2010 worden gebracht. Dat houdt concreet in: een verbetering van het aantal geregistreerde ongevallen en zorgvuldigheid bij registratie. Hierbij kan betere benutting van de bestaande kennis van wegbeheerder helpen, die al een protocol gebruiken bij zeer ernstige ongevallen. De kansen voor ontwikkeling van een landelijk protocol zouden moeten worden onderzocht. Verder vindt de Verkeersveiligheidscoalitie dat er meer gebruik kan worden gemaakt van ambulancedata en SEH-data. Proeven door VeiligheidNL i.s.m. de provincies Fryslân en Utrecht laten zien dat hierdoor een aanzienlijk completer beeld ontstaat van ongevallen. Met name t.a.v. fietsongevallen bleek dat de cijfers over hoeveel fietsers er in een ambulance of bij de Spoedeisende Hulp (SEH) belanden, soms wel acht keer hoger liggen dan bij de politie is geregistreerd.

Hiernaast kan worden verkend of het mogelijk/wenselijk is om belangrijke risicofactoren zoals alcoholgebruik, afleiding (smartphonegebruik), de gereden snelheid van betrokkenen en kenmerken van de bestuurder (eerdere overtredingen, datum afgifte rijbewijs) systematisch te kunnen registreren. Bij zeer ernstige ongevallen vindt – bij voorkeur - er systematisch een analyse plaats van wat er is misgegaan en welke factoren op het gebied van infrastructuur, voertuig en/of gedrag een rol hebben gespeeld.

Tot slot zou ook meer gebruik moeten worden gemaakt van nieuwe en innovatieve databronnen, zoals wearables van bijv. Apple en Garmin.

#5.2 Ontsluiten en benutten van data door Publiek Private Samenwerking

Gelukkig zijn er de afgelopen jaren waardevolle publiek-private initiatieven van de grond gekomen om de registratie te verbeteren (denk aan het 'STAR' initiatief). Maar er liggen meer kansen om gebruik te maken van data en onderzoek dat beschikbaar is bij private

partijen. Het kabinet moet steviger de leiding nemen in het inzichtelijk maken en ontsluiten van alle relevante data die nodig zijn om de oorzaken van ongevallen te achterhalen (denk aan ziekenhuisdata, traumazorg, gegevens van onderzoeksinstituten, private partijen etc.).

Naast meer afstemming met private partijen (profit en non-profit) vereist dit ook dat er meer interdepartementaal wordt samengewerkt om gegevensbronnen te identificeren en te ontsluiten. Ziekenhuizen moeten bovendien gaan bijdragen aan de verbetering van ongevallenregistratie; daar is veel waardevolle informatie beschikbaar m.b.t. verkeersongevallen.

Ook voertuigdata zelf dienen te worden benut. Zo kan de wettelijk verplichte e-call bijdragen aan het beter in beeld brengen van ongevalslocaties. De overheid wordt opgeroepen om de mogelijkheden tot het verkrijgen van deze data, al dan niet na toestemming van de berijder, te onderzoeken. Daarnaast wordt de overheid opgeroepen onderzoek te doen naar de Event Data Recorder (EDR). Deze EDR registreert een aantal essentiële data over het gedrag van de bestuurder en het voertuig, zoals de snelheid. Inzicht in deze data voorafgaand aan een ongeval kan helpen de ongevalsoorzaken beter in kaart te brengen. Daarbij is van belang goede afspraken te maken over wie de eigenaar is van deze data en hoe deze ter beschikking kunnen worden gesteld om de toedracht van een ongeval helder te krijgen. Het is bijvoorbeeld denkbaar dat deze data worden uitgelezen door een onafhankelijke autoriteit alvorens er wordt besloten wie er verder toegang toe krijgt.

#5.3 Proactief, risicogestuurd en integraal verkeersveiligheidsbeleid

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 wordt een basis gelegd voor verkeersveiligheidsbeleid op basis van Safety Performance Indicatoren; meetbare risico-indicatoren die causale relaties leggen tussen ongevallen en risicofactoren zoals kenmerken van de weg (zie ook hoofdstuk I), snelheid, alcohol en afleiding. Dat is noodzakelijk om te komen tot een meer risicogestuurd en integraal (nadruk op de hele vervoersstroom i.p.v. knelpunten in het eigen wegennet oppakken) overheidsbeleid.

Als overheden op een meer systematische manier aandacht besteden aan verkeersveiligheidsbeleid kan een betere afweging worden gemaakt als het gaat om inzet van middelen. Door op basis van risico's te prioriteren kunnen wegbeheerders in staat worden gesteld om de verkeersveiligheid in stappen daadwerkelijk te verbeteren. Ook kan een relatie worden gelegd met andere beleidsterreinen, zoals gezondheidszorg.

Belangrijke notie hierbij is dat deze proactieve aanpak beleidsmakers en -beslissers ook in staat stelt om beargumenteerde investeringen te doen in verkeersveiligheid. Deze bestuurders moeten voortdurend afwegingen maken tussen investeren vanuit risico's en het oplossen van (acute) knelpunten. De slag die moet worden gemaakt – en die ook wordt beoogd in het SPV – is risicogestuurd werken. Dit levert echter spanning op in de praktijk. Vooraf risico's oplossen haalt de krant niet. Dus vaak winnen acute knelpunten, waarbij de vraag relevant is of dat het beste besluit is voor een systematische verbetering van de verkeersveiligheid.

