

# En het kan nog veiliger op de weg

**Interview Verkeer** Gescheiden fietspaden en 'vergevingsgezinde wegen' helpen. In 2013 vielen 'maar' 570 doden.

Door onze redacteur  
**Arjen Schreuder**

**AMSTERDAM.** Goed nieuws: vorig jaar nam het aantal verkeersdoden in Nederland met liefst 12 procent af. „Het is een mooie daling, maar feitelijk is het bizar om 570 doden goed nieuws te noemen”, zegt Peter van der Knaap, directeur van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). „Raad eens hoeveel mensen er jaarlijks gemiddeld in het openbaar vervoer omkomen? Eén! Het openbaar vervoer is veel veiliger dan het wegverkeer.”

## U wilt liever nul doden?

„Landen als Zweden en België streven dat na. Het doel van dit kabinet is maximaal vijfhonderd doden in 2020. Zo'n concrete doelstelling op middellange termijn moet je ook houden. Nederland behoort tot de wereldtop. Maar als we de langjarige trend volgen, krijgen we rond 2080 ps zicht op het bereiken van nul doden. Je kunt veel eerder streven naar nul doden, bijvoorbeeld onder kinderen, of in steden. Zo'n gesteld doel resulteert doorgaans in betere resultaten. Het kan duizenden doden schelen.”

## Hoe verklaart u de daling van het aantal doden vorig jaar?

„Over de volle breedte is het aantal doden gedaald. Onder automobilisten. Onder fietsers. Zijn we ons beter gaan gedragen in het verkeer? Nee. Zijn we minder gaan rijden? Ook niet. Heeft een periode van kou begin vorig jaar voor minder mobiliteit en daardoor minder ongevallen gezorgd? Dat weten we nog niet.”

## Zijn er geen maatregelen genomen om het verkeer veiliger te maken?

„De trend de afgelopen jaren is dat het aantal verkeersdoden daalt. Ik zie dit als het rendement van een consistent, systematisch volgehouden beleid voor verkeersveiligheid. Daar horen tal van maatregelen bij.”

## Zoals?

„Belangrijk is het beleid geweest om herkenbaar ingerichte gebieden van elkaar te scheiden. Verblijfsgebieden, zoals woonerven. Ontsluitingswegen. Stroomwegen. En het beleid om kwetsbare verkeersdeelnemers te scheiden van auto's. Bijvoorbeeld door fietspaden apart van de rijbaan aan te leggen. Ik noem verder de vergevingsgezindheid van wegen. Daar bedoel ik dit mee. Bijna altijd speelt bij ongevallen een menselijke fout een rol. Dus moeten we zorgen dat een fout niet meteen leidt tot een fataal ongeval, door vergevingsgezinde infrastructuur: bijvoorbeeld wegber-



Begin jaren 70 waren er jaarlijks meer dan 3000 verkeerslachtoffers. Sindsdien is dit met bijna 80 procent gedaald.

FOTO'S: ANP/HOLLANDS HOOGTE

men vrijmaken van obstakels. Ook goed werkt het overzichtelijk maken van wegen, zodat mensen door de inrichting beseffen: hier kan ik niet harder dan dertig kilometer per uur.”

## Gaan er ook dingen fout?

„Het aantal doden onder tachtig-plussers is vorig jaar gestegen. We worden ouder en we blijven mobiel. Dat is mooi. Maar deze groep is broos en kwetsbaar.

Ook in de dertigkilometerzones steeg het aantal doden. Die zones zijn bedacht om woonwijken veiliger te maken, want een aanrijding met dertig kilometer per uur leidt vrijwel nooit tot een dodelijk ongeval. Het is raar dat van alle wegcategorieën alleen op deze dertigkilometerwegen het aantal doden de afgelopen tien jaar is gestegen. Mensen wanen zich veilig, maar zijn het kennelijk niet. Dat moeten we niet hebben.”

## Zijn er misschien meer gewonden? Liggen de verpleeghuizen vol met gewonden die zonder veiligheidsmaatregelen overleden waren?

„Nee, zo werkt het niet. Na jaren van stijging van het aantal gewonden, vooral bij ouderen op de fiets, zagen we vorig jaar een lichte daling. Het aantal ligt op ongeveer negentienduidend per jaar.”

## Er was eerder zware kritiek op de registratie van dodelijke ongevallen. Kloppen de aantallen wel?

„Inderdaad: ondanks vele goede bedoelingen is de registratiegraad vorig jaar opnieuw gedaald. Een paar jaar geleden lag de registratiegraad nog boven de 90 procent. Nu missen we 16 procent, ongeveer honderd doden. Het CBS heeft dat in de cijfers gecorrigeerd. Andere landen doen dat niet altijd, dat maakt vergelijken lastig. We missen bijvoorbeeld mensen die ernstig gewond in een ambulance worden afgevoerd en later in het ziekenhuis alsnog overlijden. Het goede nieuws is trouwens dat zeventien organisaties hebben afgesproken beter samen te werken bij de registratie.”

## Is nul verkeersdoden mogelijk?

„Dat het aantal doden in het openbaar vervoer zo laag is, komt doordat we ons als reiziger overgeven aan een vervoerssysteem. Dat systeem voelt zich verantwoordelijk voor onze veiligheid. Ik voorspel dat we straks hetzelfde effect krijgen in het wegverkeer. De bedenkers van slimme weg-systemen met zelfsturende auto's kunnen zich geen groot aantal doden permitteren. De maatschappelijke acceptatie van verkeersdoden neemt met het voortschrijden van de techniek scherp af.”

## VERKEERSVEILIGHEID

### Nederland op de vierde plaats in de Europese Unie

**Nederland behoort tot de veiligste landen ter wereld als het gaat om verkeer.** Het criterium daarbij is de mortaliteit, het aantal doden per inwoner. De ranglijst van de Europese Unie wordt aangevoerd door Zweden met 28 doden per miljoen inwoners. Tweede staat het Verenigd Koninkrijk met 29 doden per miljoen inwoners. Derde is Denemarken met 32 doden.

**Nederland heeft te maken met 34 doden per miljoen inwoners, een vierde plaats.** In de ranglijst is geen rekening gehouden met de registratiegraad. Als voor Nederland alleen de geregistreerde doden worden meeteleken, dan staat het gelijk met Zweden op 28 doden. Hoeveel doden er in de registraties van andere landen ontbreken, is onbekend.

**In heel Europa kwamen vorig jaar nog altijd ongeveer 26.000 doden om in het verkeer.** Gemiddeld zijn in Europa 52 doden per miljoen inwoners te betreuren. Relatief slecht gaat het in landen als Roemenië, Polen, Bulgarije en Letland. In Roemenië vallen jaarlijks 92 doden per miljoen inwoners. Sinds 2010 is het aantal verkeersdoden in Europa met 18 procent gedaald.

## Louis XVI Het bloed in de zakdoek is niet van de koning



FOTO: DAVIDE PETTENER

**De mooi versierde houten fles uit 1793,** waarin een bebloede zakdoek werd bewaard.

Door onze redactie wetenschap

**AMSTERDAM.** Het is een van de bekendste koninklijke executies: de onthoofding van Lodewijk XVI, koning van Frankrijk, op 21 januari 1793 in Parijs - op beschuldiging van hoogverraad. Ene Maximilien Bourdaloue zou die dag een zakdoek hebben gedoopt in het bloed van de koning. Deze bebloede zakdoek zou al die tijd bewaard zijn gebleven in een mooi houten flesje

met ingebrande tekeningen.

Helaas. Een team van genети en biologen heeft het DNA van het bewaarde bloed uitvoerig onderzocht. En alleen al op genetische kenmerken kan het bloed nooit van de onthoofde koning zijn, zo schrijven ze deze week in het tijdschrift PLOS ONE. Het is bloed van een man met bruine ogen. Lodewijk had blauwe ogen. En volgens historische beschrijvingen was Lodewijk een van de allerlangste

mensen aan zijn hof, een oordeel dat bevestigd wordt door bewaard gebleven kleding: naar schatting 1.85 à 1.90 meter. Maar het zakdoekbloed-DNA bevat amper genen voor extra lengte. Met deze genen zou een 18de-eeuwer hooguit 1.70 meter halen, denken de onderzoekers. En DNA-onderzoek bij huidige nakomelingen van de koning leverde ook geen belangrijke overeenkomsten op. De zakdoek bevat bloed van een onbekende.

Advertentie

perelatie.nl

Vind uw partner

Dat kan 'zo maar' gebeuren  
in ons bijzondere  
ledenbestand. Vertrouwd.

Pier Ebbinge Relatie