

jaargang 8
#06
dec 2014

het grootste, onafhankelijke platform voor verkeerstoepassingen en mobiliteitsoplossingen

VERKEER

magazine | website | nieuwsbrief | bijeenkomsten | social media

IN BEELD


acquirepublishing
AANGENAAM KENNIS MAKEN



Katern
InfraTech
20 t/m 23 januari 2015
Ahoy
Rotterdam

openbaar vervoer | mobiliteitsmanagement | **infrastructuur** | parkeren | verkeersmanagement | fiets

Toe naar een ideale leefomgeving door integraal ontwerpen infrastructuur
Special: Verkeersveiligheid | Nu klimaatproof ontwerpen scheelt straks kosten | Stand van zaken van het Vergevingsgezinde Fietspad | Mobiliteitsknooppunten als ontwikkelmotor | Kwaliteit Utrechtse straattaxi's gewaarborgd met keurmerk

 LinkedIn





“Ambition is a dream with a V8 engine”



Gasthoofdredacteur
Verkeersveiligheid Special
Robert Coffeng
Adviesgroep Manager Mobiliteit
Antea Group

Dagelijks komen er 2 mensen om in het verkeer en raken er 40 gewond. We gaan er vanuit dat het onszelf en onze geliefden niet zal overkomen. Natuurlijk weten we dat dit niet reëel is. We zouden niet kunnen functioneren als we ons de hele dag bezig hielden met dreigend gevaar. Onze hersenen hebben een mechanisme dat ons hiertegen beschermt. Dit betekent echter niet dat we als maatschappij deze doden en gewonden moeten accepteren. Zeker degenen die hier beroepsmatig mee bezig zijn mogen en kunnen geen andere ambitie hebben dan 0 doden en gewonden in het verkeer.

Natuurlijk doen we het op internationale schaal relatief goed. Maar 700 doden, 14.000 gewonden en 12,5 miljard euro schade beschrijven een onacceptabele situatie. Met de dalende lijn van de ongevalsgrafieken, deels het gevolg van de beperkte beschikbaarheid van verkeersveiligheidsdata, lijken we de urgentie van wat de eerder genoemde getallen betekenen te missen. Nieuwe ontwikkelingen zoals KenmerkenMeldingPlus van STAR, EuroRAP en ProMeV zorgen voor bruikbare handvatten om de verkeersveiligheid een boost te geven. Burgers en politici krijgen daarmee ook direct inzicht in verkeersveiligheidsdata. Een nieuwe uitdaging ligt op de loer: hoe communiceren we met en betrekken we onze weggebruikers bij deze ontwikkelingen? Hoe kunnen we van onze gezamenlijke ambitie een gezamenlijk doel maken? Wie heeft welke verantwoordelijkheid en wat doen partijen daar afzonderlijk mee? Het loont om gebruikers te betrekken, maar het kan nooit een manier zijn om voor verantwoordelijkheid weg te lopen.

Weggebruiker steeds meer de sleutel

Na jarenlange aandacht voor de weg en het voertuig, is de weggebruiker steeds meer de sleutel, maar kunnen we dat verlangen? Is het realistisch om te denken dat zij met dezelfde aandacht naar deze problematiek kijken? Moeten we hen extra voorlichten, bewust maken of juist niets zeggen en ontzien en ontzorgen? Heeft het zin om mensen bewust te maken van zaken die ze liever niet onder ogen zien en wat is daarvan het effect? Het luistert nauw om de juiste toon te

vinden. Veel voor de hand liggende maatregelen zijn inmiddels genomen. Gelukkig zien we steeds meer de waarde die toegepaste psychologische kennis hiervoor biedt. Het gaat nu om het vertalen van deze inzichten naar praktische, haalbare en voor gebruikers acceptabele maatregelen en initiatieven die op constructieve wijze bijdragen aan de verkeersveiligheid in Nederland.

Gas erop!

De belangrijkste voorwaarde daarbij is het verbinden van bestaande en nieuwe initiatieven vanuit de overheid, wetenschap, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven. We hebben elkaar nodig om onze gezamenlijke ambitie te kunnen verwezenlijken. “Ambition is a dream with a V8 engine”, zei Elvis al. Ik zeg gas erop, verbinden maakt krachtig!

vib

In deze Verkeersveiligheid Special

- Human Factors en verkeersveiligheid;
- Ingenieursinitiatief voor meer aandacht verkeersveiligheid;
- Innovaties verkeersveiligheid.

i
Lees meer over verkeersveiligheid in de online special op www.verkeerinbeeld.nl



Adviseurs en ingenieurs pleiten voor nieuwe aanpak verkeersveiligheid

HET STREVEN IS EEN EXTRA REDUCTIE VAN 20 PROCENT OP DE BELEIDSIMPULS

De doelstellingen zoals gesteld in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) werden in 2012 aangescherpt, met als doel deze beter haalbaar te maken (de Beleidsimpuls). Het aantal verkeersdoden neemt inderdaad af, maar het aantal zware verkeersgewonden neemt juist toe. Er is meer actie en daadkracht nodig, stelt een groep onafhankelijke ingenieurs- en adviesbureaus, gesteund door de branchevereniging NIngenieurs. Ze geloven in een nieuwe aanpak waarin kosten en opbrengsten van verkeersveiligheid gericht worden op de eindgebruiker, zodat bewustzijn wordt vergroot en oplossingen op maat kunnen worden geboden.




Het gezamenlijke doel van de Rijksoverheid en decentrale overheden is het aantal verkeersdoden terug te brengen van 1.066 in 2002 tot maximaal 500 in 2020, en het aantal ernstig verkeersgewonden van 16.089 in 2002 tot maximaal 10.600 in 2020. De SWOV heeft doorgerekend of, bij uitvoering van het SPV, deze doelen gehaald worden. Uit prognoses blijkt dat in 2020, mits de verkeershandhaving en verbeteringen van de infrastructuur op peil blijven, 500 tot 570 verkeersdoden en 16.700 tot 18.300 ernstig verkeersgewonden te betreuen zijn. De doelstelling voor wat betreft verkeersgewonden wordt dus bij lange na niet gehaald. Bovendien: de maatschappelijke kosten voor verkeersonveiligheid bedragen € 12,5 miljard euro per jaar. Dat is ruim € 34 miljoen euro per dag dat verkeersonveiligheid onze samenleving kost!

Pleiten voor verbinding

De groep adviseurs en ingenieurs pleit voor verbinding tussen de 'gouden driehoek' (wetenschap, bedrijfsleven en overheid) en maatschappelijke organisaties om gezamenlijke kracht te mobiliseren. Ook verbindingen tussen infrastructuur, voertuigen (gebruik) en het gedrag van de verkeersdeelnemer zijn cruciaal. Investerings

in verkeersveiligheid leveren vier keer zoveel op als de kosten. Met een integrale aanpak kan een systeemsporg worden bereikt.

Verbindingsdag Impuls verkeersveiligheid

In september heeft NIngenieurs een verbindingdag georganiseerd voor organisaties uit de gouden driehoek en maatschappelijke organisaties. Van de genodigden waren bijna alle organisaties die een belangrijke rol spelen op het gebied van verkeersveiligheid aanwezig. Er wordt gestreefd naar 400 verkeersdoden en 8.000 ernstig gewonden in 2020: een extra reductie van 20 procent op de Beleidsimpuls. De relaties zijn gelegd, kansen voor samenwerking zijn gezien en plannen voor gezamenlijk overleg zijn gemaakt. De volgende stap is het concreet maken van een programmabureau, van waaruit de verschillende partijen gezamenlijk kunnen werken aan de gewenste reductie van het aantal verkeersslachtoffers. 



www.jijverdientveiligverkeer.nl



Verkeersveiligheid Special

Human Factors voor veiliger verkeer



Iedere dag komen er twee mensen niet meer thuis door een verkeersongeval met dodelijke afloop. Tientallen mensen belanden dagelijks in het ziekenhuis. Om niet te spreken van het gigantische aantal kleine verwondingen, bijna ongevallen en onveilige handelingen. Tegenover een ongeval met dodelijke afloop staan twee miljoen onveilige handelingen. Iedere dag opnieuw.

[tekst] JACOB TIELLEMANS - ANTEA GROUP NEDERLAND, CAROLINE WILDEBOER - MASTER-STUDENTE ARBEIDS- EN ORGANISATIE-PSYCHOLOGIE

Al sinds 1991 wordt met Duurzaam Veilig geïnvesteerd in het veiliger inrichten van wegen. Maar het optimum is bijna bereikt, investeringen in veiligere infrastructuur leveren niet meer hetzelfde veiligheidsrendement op als 10 jaar geleden. Maar er zijn ook legio initiatieven om het gedrag van de weggebruiker te beïnvloeden. Verkeersveiligheid is immers een samenspel tussen mens en omgeving, tussen de weg en de weggebruiker. Er zijn best practices voorhanden,

maar er is ruimte voor verbetering. Misschien is de rigide benadering van belonen en straffen wel achterhaald en mogen we onbewust gedrag beïnvloeden? We zijn op zoek naar nieuwe inzichten die kunnen bijdragen aan onze verkeersveiligheid. Er is een toenemende behoefte aan meer inzicht in resultaten, best practices en initiatieven die minder goed bleken te werken. We vroegen het aan Bert Pol van Tabula Rasa en Etienne Kreutzer van Plan to Behaviour.



“Theoretisch gezien werkt belonen op de lange termijn beter dan bestraffen, door te belonen ontstaat nieuw gedrag,” aldus Bert Pol. “Belonen in het verkeer is echter wel lastig, bestraffen daarentegen zijn we gewend in de vorm van handhaving. Het gewenste effect kan op een kortere termijn behaald worden, al bestaat de kans dat mensen terugvallen in hun oude gedrag wanneer toezicht wegvalt.” Kreutzer vult aan dat bestraffen mensen wel dieper raakt. “Belonen levert positieve reacties op en is beter in termen van betrokkenheid, maar onderschat niet hoe emotioneel beïnvloed we worden door een bestraffing.” Ga maar na: maakte een boete meer indruk op je, of een smiley op een matrixbord? Daarom pleit Kreutzer ervoor om de ‘belonen versus bestraffen’ discussie niet te zwart-wit te maken, de vraag hoe je de interventie inricht is veel belangrijker. “Wie is de doelgroep en hoe kom je het beste tussen de oren?”



Gedragbeïnvloeding is dus maatwerk

Een antwoord op de vraag hoe we het beste gedrag kunnen beïnvloeden is daarom niet te geven. Dit is namelijk sterk afhankelijk van factoren als de doelgroep, het doelgedrag, de omgeving en tal van andere moeilijk beïnvloedbare omstandigheden. Intussen ontstaat de discussie of we gedrag wel onbewust mogen beïnvloeden. “Een non-discussie”, aldus Kreutzer, “we worden namelijk continue onbewust beïnvloed. Het is niet dat mensen gedwongen worden, we proberen ze alleen te verleiden tot bepaald gedrag. Wil iemand echt niet, dan wordt dat gedrag uiteindelijk ook niet vertoond.” Ook Pol ziet geen problemen. “Waarom zou het niet mogen? Het gebeurt voortdurend. Als er ergens een politieauto rondrijdt worden mensen ook al onbewust beïnvloed. Je kunt het simpelweg niet scheiden van elkaar.”

Dunne grens tussen succes en misser

Resultaten van gedragsinterventies komen spaarzaam naar buiten. Vaak horen we alleen de succesverhalen. Dat de grens tussen succes en misser heel dun is, blijkt uit verschillende BOB-campagnes die Plan to Behaviour heeft gedaan. Waar de ‘I love BOB’ campagne op festivals ontzettend goed aansloeg, zorgde de BOBcampagne met ‘BOB wuppies’ voor een averechts effect. Kreutzer: “De wuppies waren bedoeld om de rolverdeling van chauffeur en bijrijder te benadrukken, maar zorgde ervoor dat drinken een ‘goedkeuring’ kreeg en min of meer positief werd bekrachtigd.” In Amsterdam heeft Tabula Rasa goede ervaringen met fietsers aansporen tot veilig verkeersgedrag. In het woud van borden bleek het bord ‘wacht op groen’ effectief om meer fietsers voor het verkeerslicht te laten wachten. Een landelijke campagne die volgens beide heren niet goed lijkt aan te slaan is ‘Social Media doe je op een P’. Het bord met icoontjes (Facebook, Twitter, WhatsApp, Mail) roept verkeerde associaties op. “Social media in het verkeer is een toenemend probleem,” betoogt Kreutzer. “Het is goed dat men dit wil aanpakken met de campagne, maar het onderbreken van de reis voor een tweetje wordt als een te grote stap ervaren.” Pol vult daarbij aan dat het bord verkeerd gedrag oproept door het gebruik van de icoontjes, het triggert juist onze drang naar informatie. Mensen worden eerder op een idee gebracht.

Hoe nu verder

Er zijn goede projecten gedaan en we zitten op de goede weg. Toch valt er nog veel meer rendement te halen uit de projecten. Vanuit de praktijk gezien wordt er voornamelijk bestraft in het verkeer. Dit is niet geheel opmerkelijk, want hoe zou je mensen kunnen belonen? Volgens Kreutzer is de sleutel tot gedragsprojecten: maakt het persoonlijk! Pol pleit daarnaast voor een combinatie van voorbeeldgedrag en consistentie. “Gedrag is besmettelijk. Maar let op, geef wel het juiste voorbeeld!”

vib

“Gedrag is besmettelijk. Maar let op, geef wel het juiste voorbeeld!”



Innovaties en verkeersveiligheid

BETER INZICHT, PROACTIEVE INSTRUMENTEN EN TECHNOLOGISCHE INNOVATIES



Met de technologische innovaties verandert ook de discussie over verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is een positief begrip. Het staat voor veilig thuiskomen, voor heel en gezond blijven. Maar ook voor een goede doorstroming en minder schades. Investeren in verkeersveiligheid loont dus: volgens het CPB is de verhouding tussen kosten en baten zelfs bijzonder gunstig. Maar blijven investeren is ook nodig. Verkeersonveiligheid is immers geen positief begrip. Verkeersongevallen zorgen jaar in, jaar uit voor veel leed en hoge maatschappelijke kosten. Gemiddeld komen elke dag bijna twee mensen niet meer thuis van werk of school. Ruim 19.000 mensen per jaar raken ernstig gewond, waaronder veel kinderen en ouderen. De kosten van verkeersongevallen in Nederland bedragen volgens de jongste berekening 12,5 miljard euro per jaar.

[tekst] PETER VAN DER KNAAP - SWOV

Ondanks deze aantallen en cijfers is Nederland een van de meest verkeersveilige landen van Europa. En daarmee van de wereld. Hoe kunnen we onze positie versterken? Dit artikel schetst drie innovaties om de verkeersveiligheid verder te vergroten: met beter inzicht, proactieve instrumenten en technologische innovaties.

Beter inzicht: betrouwbare en vollediger ongevallendata

De registratie van ongevallen en slachtoffers kende de laatste jaren grote problemen. De Landelijke Medische Registratie (LMR) is niet volledig, omdat niet alle ziekenhuizen aan dit systeem deelnemen. Ook het Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON) is onvolledig: het bevat niet alle slachtoffers die in het verkeer vallen en de letselernst wordt evenmin geregistreerd. Van de ernstig verkeersgewonden waarbij



(ook) een motorvoertuig is betrokken, is tot 2009 ongeveer 50 à 60 procent terug te vinden in het BRON-bestand. Daarna daalde het percentage nog verder zodat er de laatste jaren vaak geen goed inzicht bestaat. Vooral van de ernstig verkeersgewonden waarbij géén motorvoertuig is betrokken, is slechts een zeer klein deel terug te vinden (minder dan 10 procent). Er zijn al helemaal geen goede gegevens beschikbaar over bijvoorbeeld de ongevalslocatie of de toedracht van het ongeval.

STAR-initiatief

Maar: er is goed nieuws. Dankzij een initiatief van de politie, het Verbond van Verzekeraars en bureau VIA wordt hard gewerkt om alle verkeersongevallen altijd te registreren. Onder de naam STAR (Smart Traffic Accident Registration) zal onder meer de app 'MobielSchadeMelden' worden vernieuwd. Hierdoor kunnen ongevalsbetrokkenen naast het melden van de schade bij de verzekeraar, ook direct het ongeval registreren. De politie is gestart met de verbeterde ongevalregistratie: KenmerkenMeldingPlus. Dit moet de kwaliteit van de ongevaldatabase voor verkeersveiligheid verbeteren. Ook zullen de gegevens sneller beschikbaar komen. De eerste resultaten zijn veelbelovend: er wordt een significant hoger percentage ongevallen geregistreerd. En er is meer goed nieuws, in de vorm van bruikbare nieuwe databronnen zoals ambulance-data en 'big data'. Ook is het fundament gelegd om de relatie tussen kenmerken van ongevallen en letselerst en letselgevolgen beter in kaart te brengen. Dit kan leiden tot specifiekere op typen verkeersdeelnemers en verkeerssituatie toegesneden preventieve maatregelen. Interessant is dat de stelling dat we niet meer kunnen leren van 'black spots' – omdat er geen black spots (plekken met veel ongevallen) meer zouden bestaan – aan herijking toe is. Daarnaast maakt een verbeterde registratie van ongevallen het mogelijk om te onderzoeken wat het precieze effect is van investeringen in veiligheidsmaatregelen. En dat brengt ons bij proactieve verkeersveiligheid.

Proactieve verkeersveiligheid: indicatoren en instrumenten

Met de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid wordt ingezet op initiatief en innovatie door provincies en

gemeenten. Het gaat daarbij om het identificeren van succes en het blootleggen van succesfactoren, zodat goede maatregelen breed kunnen worden toegepast. Het is een mooi streven dat goed bij ons land past. Verkeersveiligheid is geen toeval. Nederland heeft een succesvolle traditie van proactief werken aan veiligheid. Samen met het VK en Zweden liep ons land voorop in het ontwikkelen van bijbehorende veiligheidsindicatoren. In jargon heten die indicatoren SPI's: Safety Performance Indicators. Belangrijkste kenmerk van dergelijke veiligheidsindicatoren is dat het actieve sturing op meer veiligheid mogelijk maakt. Het zijn stuk voor stuk zaken waar je, als je er vooruitgang op boekt, bijdraagt aan meer veiligheid. Denk aan kenmerken van de weg (het percentage wegen waar bijvoorbeeld geen frontale botsingen mogelijk zijn) maar ook aan gedrag (alcoholgebruik, snelheid, stoppen voor rood).



ProMeV

Vanuit het adagium 'voorkomen is beter dan genezen' hebben de provincies een instrument laten ontwikkelen: ProMeV. ProMeV staat voor Proactief Meten van Verkeersveiligheid en beslaat een instrument waarin SPI's gekoppeld worden aan verkeersverbindingen en wegen in provincies. Het prototype is inmiddels klaar en getest. Op dit moment is een aantal provincies bezig actuele gegevens over verkeersstromen, wegkenmerken en gedrag in te voeren. Het is de bedoeling dat provinciale bestuurders beter onderbouwde beslissingen kunnen nemen en gericht kunnen inzetten op effectieve maatregelen voor verkeerssysteem, infrastructuur en gedrag. Zo'n proactieve aanpak heeft voordelen aan de voor- en achterkant. Vooraf kan het verwachte rendement van investeringen beter zichtbaar worden gemaakt. Maatschappelijke kosten en baten kunnen beter worden vergeleken. Aan de achterkant

“Er liggen grote kansen om de verkeersveiligheid in Nederland nog verder te vergroten”



Verkeersveiligheid Special

Sinds de vernieuwing van de MobielSchadeMelden app wordt een significant hoger percentage ongevallen geregistreerd



kan – zeker als we straks beschikken over betere ongeval gegevens – het werkelijke rendement van maatregelen beter worden geëvalueerd. Zo draagt de combinatie van veiligheidsindicatoren en ongevalsgegevens bij aan een cyclus van positief leren en verantwoorden: gericht speuren naar successen.


Technologische innovaties: kansen voor veiligheid, mits...

We leven in een interessante tijd. Technologische innovaties hebben momenteel grote impact op verkeer, voertuigen en redding en revalidatie. Daarmee verandert ook de – discussie over – verkeersveiligheid. Op de eerste plaats gaat het om technologie die kan helpen bij verkeersmanagement. Het steeds sneller informeren over verkeersopstoppingen kan kop-staartbotsingen schelen. Ook het beter managen van verkeersstromen, door gerichte suggesties over alternatieve, veiligere routes kan helpen. Wegbeheerders zijn zich van deze ontwikkelingen bewust. Onder noemers als 'Beter geïnformeerd op weg' en 'Smart Mobility' wordt door de rijksoverheid geanticipeerd op kansen en mogelijkheden. Zo kan mobiliteit beter worden gespreid, wat het ook veiliger kan maken. Ten tweede is er de technologie in en om de auto. Op dit moment zijn er veiligheidsvoorzieningen op de markt die nog maar enkele jaren terug als science fiction golden. Denk aan een City Smart systeem of aan de combinatie van lane departure warning, adaptieve cruise controle, brake assist en file-assistenten. We evolueren snel in de richting van de zelfrijdende auto. Ook wat betreft het ontwik-

kelen van airbags aan de buitenkant van de auto gaat men steeds verder. Ze waren er al voor voetgangers en ze zijn er nu ook ten behoeve van fietsers.

Veiligheidstechniek in de auto zorgt ervoor dat er een steeds kleinere rol voor de mens is weggelegd. De autonoom rijdende auto is momenteel sterk in opkomst. SWOV verwacht daarbij een sterk afnemende tolerantie voor verkeersdoden: hoe afhankelijker we raken van technische systemen, hoe veiliger die systemen moeten zijn. Deze afnemende acceptatie van 'verkeersleed' is een grote kans voor meer verkeersveiligheid. Het gaat er wel om dat de transitie naar een meer geautomatiseerd systeem verantwoord plaatsvindt, waarbij goed rekening wordt gehouden met gedragseffecten (verminderde aandacht of juist compensatiegedrag: méér risico's opzoeken). Tegelijkertijd speelt een groot deel van het wegverkeer zich vooral in stedelijke gebieden in de toekomst 'low-tech' af: te voet, op de fiets, e-bike of scooter.

Conclusies

Nederland is een van de verkeersveiligste landen van Europa en ook van oudsher sterk gericht op innovatie. De ambitie is de technologische innovaties op het vlak van zowel verkeersmanagement als onder de motorkap te benutten. En dat is een goede zaak. Daarbij geldt dat zowel provincies als Rijkswaterstaat investeren in een proactieve aanpak, met bijbehorende indicatoren. Als we daarbij optellen dat er betere gegevens over ongevallen in het verschiep liggen dan kan de conclusie niet anders zijn dan dat er grote kansen liggen om de verkeersveiligheid in Nederland verder te vergroten. Daarbij gelden drie voorwaarden. Duidelijke verantwoordelijkheden, het benutten van wegonderhoud als kans om veiligheid te vergroten en het actief opsporen en delen van successen. Positief is daarbij dat we kunnen aanhaken op het enthousiasme en commitment van vele partijen. 

REACTIES GEMEENTEN

Benieuwd naar de visie van de gemeente Utrecht en Amsterdam op de verkeersveiligheidsontwikkelingen? Lees er alles over in de online special Verkeersveiligheid op www.verkeerinbeeld.nl