

# Betere verkeersveiligheid onlosmakelijk verbonden aan grensverleggend groeien

We willen gemiddeld ongeveer een uur per dag reizen en we willen vrij zijn om te gaan en staan waar we willen. En tegelijkertijd willen we geen verkeersdoden, geen gewonden en liever ook geen schade en klein leed. En gelukkig lukt dat heel heel vaak.

## Grensverleggend groeien -mits veilig

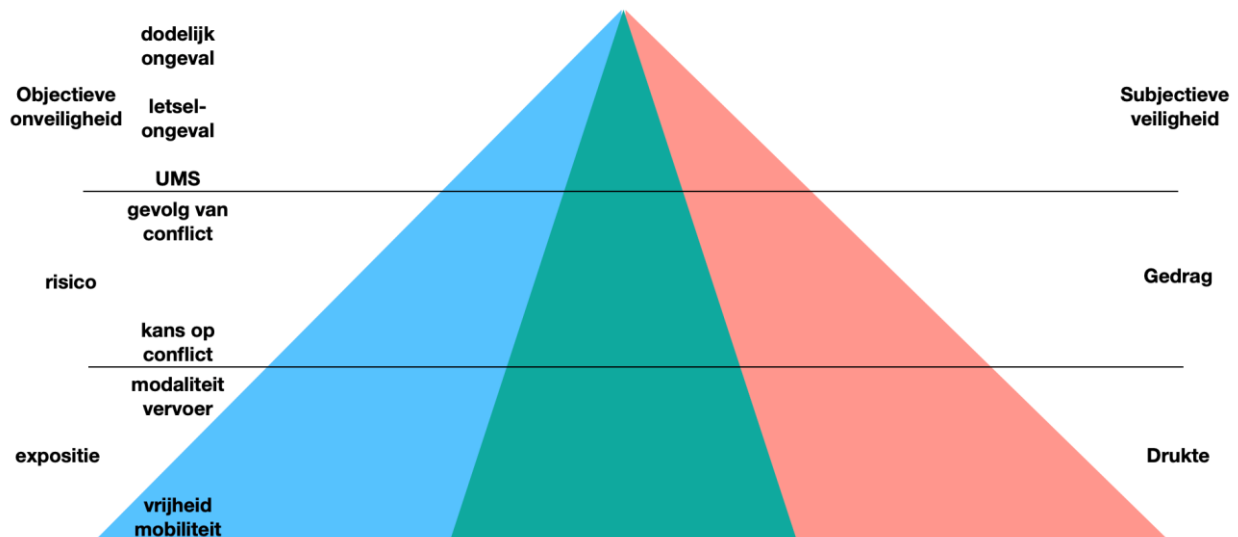
Er is de infrastructuurgerichte aanpak van Duurzaam Veilig en die is goed, maar tegelijk ook kostbaar en aanbodgericht. En de harde keuzes voor verkeersveiligheid, waar Duurzaam Veilig om vraagt, worden in de praktijk lang niet altijd gemaakt. Gedrag van verkeersdeelnemers is ook relevant, immers bij haast alle ongevallen is gedrag een van de oorzaken. Maar Duurzaam Veilig heeft beperkt oog voor gedragsbeïnvloeding.

Daarmee zitten we vast in ons huidige denken en daardoor daalt de verkeersveiligheid de laatste jaren niet meer. Met grensverleggende groei zal de onveiligheid dus min of meer evenredig met groei toenemen.

In mijn paper wil ik laten zien hoe grensverleggend groeien beter samen kan gaan met verkeersveiligheid. Daarvoor wil ik een derde weg -naast ontwerp en gedrag- voor verkeersveiligheid verkennen en daarover in discussie gaan. Die derde weg kan innovatieve handvatten bieden voor verkeersveiligheid.

## De ongevallenpiramide

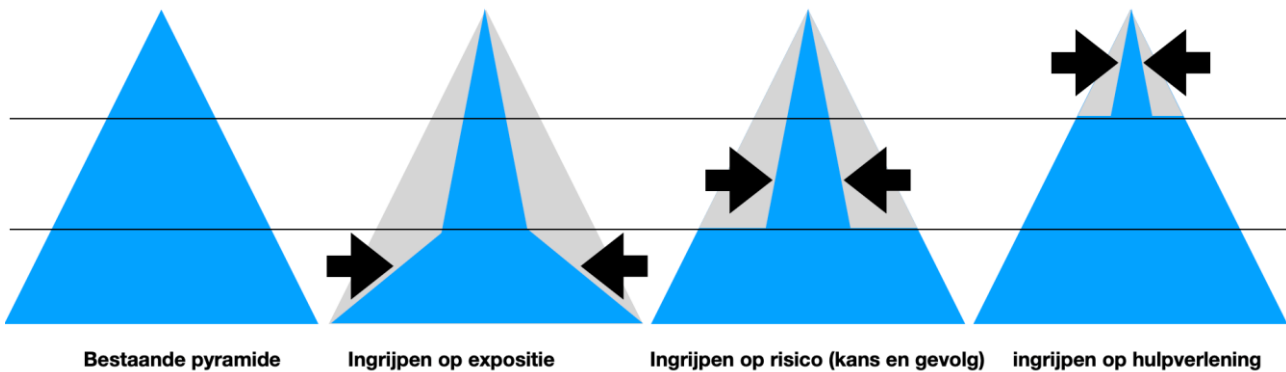
Met de ongevallenpyramide kan je de verhouding visualiseren tussen maximale vrijheid en mobiliteit -die we graag grensverleggend zien groeien- aan de ene kant en minimale schade, gewonden en doden aan de andere kant. De onderkant van de pyramide is de vrijheid en mobiliteit, in termen van verkeersveiligheid de expositie of blootstelling. De top van de pyramide is de onveiligheid. De verhouding -tussen vrijheid en mobiliteit aan de onderkant en objectieve en subjectieve veiligheid aan de bovenkant- moet zo gunstig mogelijk zijn. En misschien moeten we soms onder ogen zien dat niet alles kan. Absolute veiligheid bestaat helaas niet, maar we kunnen het wel zo veilig mogelijk maken.



In termen van verkeersveiligheid vinden we expositie (de blootstelling) onderaan in de pyramide, risico (de kans op en het gevolg van conflicten) in het midden en de verschillende vormen van onveiligheid bovenin.

- Het is het meest duurzaam om de pyramide benedenin te vernauwen en om daar veiligheidswinst te boeken, bijvoorbeeld met goede ruimtelijke ontwikkeling en een dicht netwerk van veilige stroomwegen. Een duurzaam effect maar ook een kwestie van lange adem.
- De focus van verkeersveiligheid ligt momenteel in het midden van de pyramide, op het terugdringen van risico. Het terugdringen van de kans op een conflict en het verminderen van de gevolgen van conflicten. De nadruk ligt bij Duurzaam Veilig op wegontwerp, waardoor de afgelopen decennia gedrag navenant minder aandacht kreeg. En het voertuig maakt überhaupt geen onderdeel uit van Duurzaam Veilige wegategorisering.

- Ook in de top is winst voor verkeersveiligheid te behalen, bijvoorbeeld met goede



hulpverlening, maar dan is het kwaad eigenlijk al geschied. In deze drie lagen kan je ontwerp zien als de aanbodkant van verkeersveiligheid en gedrag als de vraagkant naar verkeersveiligheid. In de pyramide hierboven staat links de aanbodkant, het ontwerp, weergegeven en staat rechts de vraagkant, het gedrag, weergegeven.

Bestuurders compenseren veiligheid met onoplettendheid en onvoorzichtigheid. We onderkennen het risico dat bestuurders minder alert worden bij vergaande rijtaakondersteuning. En daarnaast geeft de hoge robuuste SUV de automobilist - onterecht - een gevoel van veiligheid. Consequentie is dat de verkeersdeelnemer zich gerust kan laten afleiden. Met als gevolg onverschilligheid en schijnveiligheid voor de verkeersdeelnemer. Ontwerp hangt samen met gedrag. Op een zelfde manier kan een verkeersdeelnemers het zich permitteren om onveilig gedrag te vertonen, er is immers jarenlang ingezet op veilig wegontwerp. Voor bestuurders in elk geval. Daardoor wordt het gedrag wordt er niet veiliger op. Handhaving kan tot op heden niet voorkomen dat er veel fietser op hun smartphone kijken in het verkeer.

Meer dan alleen een brug tussen ontwerp en gedrag nodig. SWOV constateert dat de beleving van onveiligheid (subjectieve verkeersveiligheid) lang niet altijd aansluit op de feitelijke onveiligheid (objectieve verkeersveiligheid) - en dat is ernstig. Ontwerp en gedragsbeïnvloeding sluiten kennelijk niet goed op elkaar aan. De constatering is ernstig, immers, hoe veilig iemand zich voelt -subjectieve veiligheid- bepaalt in belangrijke mate het verkeersgedrag -objectieve veiligheid.

Ontwerp (in blauw) en gedrag (in rood) heb ik in de ongevallenpyramide hierboven weergegeven met de groene wig ertussen. De groene wig staat voor de brug tussen ontwerp en gedrag. De groene wig staat ook voor het dynamisch geleiden van verkeersdeelnemers naar het gewenste gedrag (incl belonen en handhaving). Het geleiden van het verkeersgedrag van een verkeersdeelnemer is daarmee een derde weg om te werken aan verkeersveiligheid, naast ontwerp en gedrag. De werktitel hiervan is, kortweg: dynamische verkeersveiligheid.

Daardoor ontstaat er een samenhangend continuüm tussen ontwerp, het geleiden van gedrag en het feitelijk vertoonde gedrag.

Dynamische verkeersveiligheid is een analogie met dynamisch verkeersmanagement: gegeven de verplaatsingen het verkeer zo veilig mogelijk geleiden naar bestemming. Je zou ook kunnen zeggen: slimme verkeersveiligheid, gericht op ondersteunen van de interactie tussen verkeersdeelnemers. Waar Dynamisch VerkeersManagement een verzamelnaam is voor *'geautomatiseerde real-time maatregelen om de verkeersafwikkeling te reguleren gegeven verkeersveiligheid'*, kan je zeggen dat dynamische verkeersveiligheid een verzamelnaam is voor *geautomatiseerde real-time maatregelen om de verkeersveiligheid te reguleren, gegeven de verkeersafwikkeling*. In het verkeer zijn er niet alleen 'Mickey Mouse'-verkeersdeelnemers, met serieus en verantwoordelijk gedrag, maar er zijn ook 'Goofy'-verkeersdeelnemers, niet scherp en weldenkend- en 'Donald Duck'-verkeersdeelnemers, opvliegend en impulsief. Om de verschillende risicogroepen veilig op bestemming aan te laten komen kan het dynamisch geleiden van gedrag helpen.

Dynamische verkeersveiligheid moet ertoe leiden dat er een goede samenhang ontstaat tussen objectieve veiligheid en subjectieve veiligheid, voor verschillende risicogroepen. En zoals eerder aangegeven: dat is nu niet vanzelfsprekend. We willen geen onterecht gevoel van onveiligheid (vaak aan de orde bij schoolomgevingen) en we willen ook geen onterecht gevoel van veiligheid (schijnveiligheid maar ook als gevolg van drugs). Dynamische verkeersveiligheid moet leiden tot een adequate beleving van objectieve verkeersveiligheid.

Dynamische verkeersveiligheid sluit bij uitstek aan op risicobenadering.

Analoog aan de traditionele 3 E's van verkeersveiligheid (engineering, education en enforcement) zijn er ook drie E's vanuit benutten van verkeersveiligheid:

- Encounter (de ontmoeting,): het aantal en de aard van de conflictpunten
- Engagement (het treffen): afleesbaarheid van conflictpunten en snelheid van de ontmoeting
- Experience (de beleving): beleving van de interactie tussen verkeersdeelnemers

Merk op dat in de nadere uitwerking, bij de laatste drie E's, het gedrag onlosmakelijk verbonden is met en even belangrijk is als het ontwerp

Een nieuw werkveld voor verkeersveiligheid?

We kennen al verschillende voorbeelden van dynamische verkeersveiligheid, maar wanneer we systematisch zoeken naar maatregelen, dan biedt dat kansen en mogelijkheden die nu nog onbenut blijven. Ik noem er een aantal maar de lijst is niet limitatief of volledig. Wellicht is er veel meer mogelijk.

- Vroeger was het de verkeersagent die het verkeer regelde, later werden dat verkeerslichten. Bij verkeerslichten kan de regeling ten gunste van verkeersveiligheid aangepast worden. Maar de maximale capaciteit is hooguit enkele uren per dag

nodig, overige uren kan er gekozen worden voor de meest veilige regeling. En voor zover verkeersveiligheid ten kosten gaat van doorstroming kan de afweging in elk geval expliciet gemaakt worden.

- Situationeel bepaalde verkeersregels kennen we nu al: bijvoorbeeld lagere snelheid bij regen. Maar er kan meer. Op een 60km/u weg buiten de kom invoeren dat de limiet zakt naar 30 als er fietsers of voetgangers op de rijbaan aanwezig zijn. Of in een 30km/u zone zakt de snelheid naar 15km/u als er geen trottoir is en er voetgangers op de rijbaan aanwezig zijn. Op een fietsstraat dient bij inhalen 1,5 meter afstand van een fietser gehouden te worden. Of op de autosnelweg geldt een inhaalverbod op invoegstroken en weefvakken.
- Autoverzekering met premie naar gedag: black box in de auto -een smartphone-registreert heftig remmen of sturen. Deze maatregel bestaat al... Bovendien kan de telefoon dan alleen op acceptabele manieren tijdens rijden gebruikt worden en kunnen ongewenste manieren geblokkeerd worden.
- Laat de regel rechts houden op de snelweg los en laat bestuurders ruimte en zicht zoeken over de hele breedte van de snelweg. Dit leidt tot een homogener verkeersstroom. Dit is juist belangrijk wanneer het drukker wordt.
- Verkeersdeelnemers kan je op het juiste moment klaarzetten voor gedragsbeïnvloeding. De feitelijke gedragsbeïnvloeding wordt daardoor effectiever. Na een lange en misschien wel saaie route kan -door opvallendheid!- het kijken en de oplettendheid en voorzichtigheid klaargezet en kan de aandacht gericht worden.
- Voertuigen zijn geen integraal onderdeel van Duurzaam Veilig en passen daarom niet vanzelfsprekend in elke verkeersomgeving. De stint kan prima functioneren in Houten, maar in landelijk gebied met een 60km/u limiet en veel zwaar verkeer is de stint niet geschikt.
- Rijtaak ondersteuning in een personenauto kan -in plaats van de oplettendheid te vervangen- ook oplettendheid juist verbeteren door deze te richten op relevante zaken. Rijtaak ondersteuning neemt de rijtaak niet over en de autobestuurder blijft volledig verantwoordelijk

Dynamische verkeersveiligheid is daarmee een kans, die tegelijk met verantwoordelijkheden komt, denk aan geloofwaardigheid van de maatregelen.

Het is en-en-en

Dynamische verkeersveiligheid is een aanvulling op ontwerp en verkeerstechnische richtlijnen. Als een ontwerp conform richtlijnen is, is dat geen garantie voor verkeersveiligheid en als een ontwerp niet conform de richtlijnen is, is dat niet per definitie een onveilig ontwerp. Juist dan kan het geleiden van de verkeersdeelnemer naar veilig gedrag belangrijk zijn om zodoende objectieve en subjectieve veiligheid consistent te laten zijn.

Dynamische verkeersveiligheid, de derde weg om te werken aan verkeersveiligheid, komt niet in plaats van ontwerp en evenmin in de plaats van gedrag; die blijven onveranderd belangrijk. Het is wel een aanvulling erop, een multiplier.