

Reacties op de conceptversie van DV3 in het kort

Medio december 2017 is een samenvatting van de concept-inhoud van DV3 met ruim 100 verkeersveiligheidsprofessionals, werkzaam bij meer dan 80 verschillende organisaties gedeeld. Dit waren de organisaties die het Manifest hebben ondertekend en daarnaast ook andere partijen die op het gebied van verkeersveiligheid actief zijn; zowel overheden, marktpartijen, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties.

We hebben reacties ontvangen van mensen werkzaam bij de volgende organisaties:

- ANWB,
- Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen CBR,
- CROW,
- Fietsersbond,
- Gemeente Den Haag,
- Gemeente Zoetermeer,
- MENSenSTRAAT,
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat,
- Politie,
- Provincie Flevoland,
- Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Fryslân ROF,
- Rijkswaterstaat,
- Team Alert,
- Tridee,
- TU Eindhoven,
- TU Delft,
- Universiteit Twente,
- Verbond van Verzekeraars,
- VerkeerZien,
- Verzekeraar AON,
- VidS-team
- Vrije Universiteit,
- W2economics,

- Windesheim Flevoland.

Hieronder vatten we samen welke concrete suggesties hierbij voor uitbreiding, uitwerking, verduidelijking of medewerking aan vervolgstappen zijn gedaan. Daarop geven we een korte reactie, aangeduid met → en *curatieve tekst*. Alle mensen die een reactie hebben gestuurd hebben ook persoonlijk een reactie ontvangen of en hoe hun suggesties zijn verwerkt.

1. *Behoeft aan achtergrondanalyses*

Als achtergrond bij de gekozen richtingen van DV3 wordt een wat uitgebreidere analyse gemist over belangrijke verkeersveiligheidsproblemen, maatschappelijke ontwikkelingen, een evaluatie van duurzaam veilig tot nu toe of een analyse waarom maatregelen nog niet in de praktijk zijn gebracht.

- *In het DV3-achtergrondrapport deel 1 worden de belangrijkste verkeersveiligheidsproblemen en maatschappelijke ontwikkelingen genoemd. De belangrijkste conclusies hieruit zijn samengevat in het kort rapport.*
- *Wat er bekend is over effecten van duurzaam veilige maatregelen en barrières voor implementatie wordt belicht in het DV3-achtergrondrapport deel 2 op basis van bestaande evaluaties. De laatste jaren is er niet zo veel gewijzigd dat dit aanleiding was voor nieuwe analyses.*

2. *Aandacht voor specifieke onderwerpen*

Enkele partijen geven aan graag meer aandacht of duidelijkheid te zien hoe de veiligheid van fietsers en voetgangers te verbeteren is. Ook de wijze waarop enkelvoudige ongevallen en ongevallen op

kruispunten kunnen worden voorkomen zou een duidelijkere plek mogen krijgen in de principes. Vanuit de demografische ontwikkeling zijn ouderen weliswaar een grote en groeiende groep, er wordt voor gepleit juist ook jongeren expliciete aandacht te geven in verband met hun hoge risico en nog ontwikkelende bekwaamheid. Een enkeling houdt een pleidooi om niet alleen aandacht te besteden aan preventie van ernstige ongevallen en letsel, maar ook aan subjectieve veiligheid: verkeersveiligheid vanuit de beleving van de weggebruiker.

- *In de definitieve versie van DV3 wordt expliciet aandacht besteed aan groepen die inderdaad ook door de cijfers ondersteund extra aandacht verdienen: fietsers, enkelvoudige ongevallen en ook veilige snelheden op kruispunten en naast ouderen ook jongeren (leeromgeving).*
- *Overige onderwerpen worden uitgebreider beschouwd in de DV3-achtergrondrapporten.*

3. Accenten in de veiligheidsprincipes

Algemeen: Sommigen juichen het maatwerk toe omdat het recht doet aan dilemma's in de praktijk, anderen vinden het de visie juist complexer maken.

- *We menen dat het belangrijk is zowel het ideaalbeeld per principe te schetsen maar daarnaast ook aandacht te besteden aan maatwerk vanwege de vele dilemma's in de praktijk. Hierbij is het belangrijk de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers voorop te stellen en dat is wat de visie benadrukt.*

Hieronder volgen suggesties die concreet per principe zijn gedaan.

Functionaliteit – de basis van dit principe is de functionele indeling (categorisering) van wegen. Meer duidelijkheid blijkt gewenst over de ruimte waar DV betrekking op heeft (alleen verkeersruimte of ook verblijfsruimte?). Ook wordt gepleit voor voldoende aandacht voor de structuur van het wegennet en gebiedsinrichting. Een aparte structurering voor fietsers wordt door sommigen als een verder te ontwikkelen richting gezien. Hiermee samenhangend wordt ook een pleidooi gehouden om niet alleen wegen te categoriseren maar ook voertuigen, dit om keuzes in het ontwerp beter te kunnen maken en beter te kunnen richten op de dominante vervoerswijzen op de betreffende weg. Ook zou dit kunnen helpen om nieuwe voertuigen een plek te geven. Ten slotte zijn er vragen over de rol die Shared Space kan vervullen in een duurzaam veilig verkeerssysteem.

- *Hoe het principe van functionaliteit zich verhoudt tot verkeersruimte en openbare ruimte is verduidelijkt (zie ook DV3-achtergrondrapport deel 2). Ook andere onduidelijkheden zoals over Shared Space zijn zo veel mogelijk verhelderd.*
- *De wegennetstructuur en gebiedsinrichting is een belangrijk onderwerp dat explicieter is toegevoegd aan het principe en uitgebreider wordt belicht in het DV3 achtergrondrapport deel 2. De functionaliteit van wegen is zo uitgewerkt dat voor alle verkeer een zo veilig mogelijk resultaat wordt bereikt.*
- *Een aparte structurering voor fietsers is uitzonderingsgewijs mogelijk (fietsstraten) maar niet ideaal vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Vanuit andere doelen bestaat hierover mogelijk een ander beeld (zie DV3*

achtergrondrapport deel 2 voor een nadere beschouwing).

- ➔ *Het categoriseren van voertuigen kan op verschillende manieren en wordt belicht in het principe van (bio)mechanica omdat het meer te maken heeft met homogeniseren van groepen verkeersdeelnemers dan een functionele indeling van verkeer (zie aldaar).*

(Bio)mechanica – dit principe is verbreed; hierdoor wordt door sommigen een bestuurlijk handig uit te leggen principe als ‘vergevingsgezindheid’ gemist. Anderen houden bij dit principe een pleidooi om een veilig resultaat niet afhankelijk te maken van individuele acties (bijvoorbeeld het benutten van een beveiligingsmiddel) maar deze bescherming inherent in het verkeerssysteem aanwezig te laten zijn (infra en voertuigen). Bij de lijst van veilige snelheden wordt de suggestie gedaan om zowel aan de onderkant (stapvoets) als aan de bovenkant (130 km/uur) uit te breiden zodat de tabel van toepassing is op het hele spectrum dat voorkomt in Nederland. In relatie tot voertuigen wordt het aspect ‘breedte’ gemist. Diverse reacties betreffen de aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers: snelheden zouden vooral op hen moeten worden afgestemd. Een aantal mensen geeft aan dit het liefst te zien bereikt door middel van harde ISA. Sowieso is men benieuwd wat nieuwe technologieën binnen dit principe aan mogelijkheden gaat bieden. Ook is een vraag wat dit principe gaat betekenen voor de toelatingseisen van vervoermiddelen.

- ➔ *Onduidelijkheden zijn zo veel mogelijk opgehelderd en uitgebreider belicht in het DV3 achtergrondrapport deel 2. Bestuurlijk relevante termen zoals*

‘vergevingsgezindheid’ zijn in de beschrijvingen van het principe toegevoegd.

- ➔ *Essentieel aan Duurzaam Veilig is dat een veilig resultaat zo min mogelijk afhankelijk is van individuele keuzen van weggebruikers of hun omgeving. De rol van beschermingsmiddelen is dan ook inderdaad aanvullend op de veilige inrichting van de van het verkeerssysteem. Dit is verduidelijkt, ook in het voorbeeld over enkelvoudige fietsongevallen.*
- ➔ *Bij de indeling van voertuigen tot zo homogeen mogelijke groepen gaat het uiteindelijk voor een veilig resultaat om een goede afstemming van snelheid, massa en inderdaad ook omvang (toegevoegd). Omdat de voertuigenmarkt continu in beweging is en vervoerwijzen steeds heterogener worden, zal naar verwachting het steeds lastiger worden groepen te definiëren die veilig samen gaan. Hieraan gekoppeld moeten toelatingseisen worden gedefinieerd voor voertuigen naar gelang de functie van de weg en kenmerken van het voertuig. Een uitgebreidere beschouwing van de dilemma’s die hier spelen en hoe keuzes te maken zijn is te vinden in het DV3-achtergrondrapport deel 2. Deels moeten nog volgen in verdere uitwerkingsslagen.*
- ➔ *De lijst met veilige snelheden is uitgebreid met 130 km/uur en stapvoets/15 km/uur. De rol van snelheid in relatie tot kwetsbare verkeersdeelnemers wordt op diverse plaatsen en daar waar relevant prominenter genoemd. De wijze waarop tot veilige snelheden te komen is belangrijke materie voor gedragsbeïnvloeding en wordt belicht in*

het principe van Psychologica (zie aldaar).

Psychologica – ook dit principe is verbreed. Uit een aantal reacties blijkt dat de psychologica (human factors) van de weggebruiker in het veld veelal nog onderbelicht terrein is en dat er behoefte is aan verdere uitwerking, ook in samenhang met de andere principes en liefst zo vroeg mogelijk meegenomen in het proces. Ook vragen sommigen zich af hoe weggebruikers zelf een rol kunnen vervullen in de uitwerking, wat de mogelijke rol is van technologie en wat het betekent voor reclames langs wegen. Een enkeling mist een expliciete link naar gedrag en zelfinschatting op operationeel, tactische en strategisch niveau. Ook het begrip ‘self-explaining roads’ wordt gemist. Enkelen bepleiten vooral aandacht voor de rol van visuele waarneming, natuurlijke inbedding daarvan in het wegontwerp en gebruik van de categorisering die verkeersdeelnemers er zelf op nahouden. Wat in een duurzaam veilig wegverkeer wordt verstaan onder ‘onbekwamen’ zou nog wat duidelijker gedefinieerd kunnen worden, ook wat betreft het handelingsperspectief. Dat ziet men enerzijds gelegen in training, voorlichting en eventueel zelfs examinering; anderzijds in een duidelijke rol voor handhaving. Een vraag is ook of onbekwaam deelnemen aan het verkeer als een misdrijf zou moeten worden aangemerkt.

- *Onduidelijkheden zijn zo veel mogelijk opgehelderd en uitgebreider belicht in het DV3 achtergrondrapport deel 2. Herkenbare termen zoals ‘self-explaining roads’ zijn in de beschrijvingen van het principe*

toegevoegd maar het principe beperkt zich niet hiertoe.

- *De rol die technologieën zoals ISA kunnen betekenen voor het bereiken van diverse veiligheidsdoelen wordt explicieter belicht en in de DV3 achtergrondrapporten uitgebreider besproken. Hier liggen belangrijke kansen om veiligheid minder afhankelijk te maken van individuele keuzen van weggebruikers en hun sociale omgeving.*
- *Het begrip van ‘onbekwamen’ is duidelijker uitgewerkt en meerdere achtergronden hiervan zijn belicht, waaronder de rol van jeugdigen. Ook wordt bekwaamheid belicht vanuit de verschillende gedragsniveau’s: strategisch, tactisch en operationeel.*
- *Veel van de gevraagde verdere verduidelijking zal in vervolgotrajecten vorm moeten krijgen. Hierover is enerzijds al veel informatie voorhanden in de gedragswetenschappelijke literatuur, anderzijds zijn er ook vraagstukken die verder onderzoek verdienen.*

Verantwoordelijkheid – ten aanzien van de verschillende rollen wordt gewezen op de integrale context en de politiek-bestuurlijke verhoudingen waarbinnen de beleidsmaker vaak beslissingen moet maken. Er wordt op gewezen dat sturing hierbij belangrijk. Echter blijkt deze sturing vaak lastig vorm te geven en is meestal reactief. Er wordt in dit kader een pleidooi gehouden om ‘Human Factor’ kennis al vroeg in het beleidsproces in te brengen en om regievoering vorm te geven met een wervende doelstelling en stimuleringsbudget (als voorbeeld wordt de actie -25% genoemd). Om een duurzaam veilig wegverkeer verder te realiseren zou ook aandacht voor verkeersveiligheid

vanuit alle relevante ministeries wenselijk zijn en door moeten stralen naar gemeentelijk niveau. Ook is er de wens om de rol van werkgevers strakker weg te zetten en te verbinden met 'veiligheidscultuur'. Er wordt gewezen op de weerbarstige praktijk van marktpartijen die zich meestal niet laten leiden door maatschappelijk verantwoord ondernemen. Een aantal mensen vraagt zich af wat de rol van (verschillende groepen) burgers/weggebruikers is in dezen en hoe de individualisering een rol speelt in deze discussie. Als aanvulling op de genoemde methoden wordt geopperd om volgens een 'ketenbenadering' te onderzoeken wat de rol is van welke actoren bij besluiten die de verkeersveiligheid beïnvloeden, bijvoorbeeld bij marktpartijen.

- ➔ *Hoe sturing vorm kan krijgen en welke rol daar voor verschillende partijen kan liggen op basis van hun natuurlijke eigenschappen is verder uitgewerkt in het DV3 achtergrondrapport deel 2. Daar waar mogelijk putten we ook uit ervaringen van andere landen of andere beleidsterreinen. Ook ervaringen uit het verleden, zoals die bij het Startprogramma Duurzaam Veilig en ook de nog oudere actie -25% worden hierbij betrokken.*
- ➔ *De rol van een veiligheidscultuur bij werkgevers is expliciet benoemd, evenals andere mogelijke (ideale) werkingsmechanismen voor de markt zoals maatschappelijk verantwoord ondernemen of verkeersveiligheid als meer te vermarkten product. Hiertegenover staat de eerder al door SER en anderen geconstateerde marktimperfectie van verkeersveiligheid die een zekere sturing*

door de overheid noodzakelijk maakt voor een maximaal veilig effect.

- ➔ *De rol van burgers is geëxpliciteerd maar zij zijn vooral subject en geen object van dit principe: goed belegde verantwoordelijkheden zijn er vooral op gericht de verkeersdeelnemer te beschermen voor zijn eigen kwetsbaarheid, onwetendheid en onbekwaamheden. In het DV3 achtergrondrapport deel 2 wordt uitgebreid stilgestaan bij wat de verantwoordelijkheidsdiscussie in Nederland kan betekenen voor invulling van het verkeersveiligheidsbeleid, inclusief begrippen zoals 'burgerschapscrisis' 'eigen verantwoordelijkheid', behoefte aan meer vrijheid en 'empowerment van burgers'. Eerdere analyses van het SCP en de WRR bieden hiervoor interessante aanknopingspunten.*
- ➔ *De ketenbenadering is toegevoegd als interessante methode om de rol van actoren in het proces van verkeersveiligheidsprobleem naar – oplossingen in de praktijk te verkennen en zo nodig te benutten of te beïnvloeden.*

Leren en innoveren – diepteonderzoek naar alle dodelijke ongevallen wordt door diversen toegejuicht. Tegelijkertijd wordt de aanbeveling gedaan om daarnaast ook de ernstig verkeersgewonden aan dergelijk onderzoek te onderwerpen en verder na te gaan wat de invloed van lopende ontwikkelingen op ongevallen is om het duurzaam veilig verkeerssysteem verder te realiseren en te leren van wat nog onvoldoende werkt. Het nieuwe accent om vooral ook informatie over risico's in het verkeer te gebruiken om tot verbeteringen te komen wordt aangegrepen om te benadrukken dat (aandacht voor) een

kwalitatief hoogwaardige ongevallenregistratie nodig blijft. Een ander waarschuwt weer om met de nodige voorzichtigheid om te gaan met metingen van risicofactoren. We moeten hier nog ervaring mee opdoen en uitvinden hoe het werkt. Wellicht kan het ook nuttig zijn om lokaal aanwezige kennis, bijvoorbeeld ook van burgers, te benutten bij dergelijke analyses. Ook wordt een pleidooi gedaan om conflictobservaties weer nieuw leven in te blazen als aanvulling op ongevallenanalyses. Er worden verder zorgen geuit over een goede en effectieve kennisverspreiding die op de juiste plaats en tijd beschikbaar zou moeten zijn, vooral omdat deskundigheid met name bij lokale overheden onder druk staat.

- *Diepteonderzoek van dodelijke ongevallen is een van methoden die naar verwachting kunnen bijdragen aan meer inzicht wat er nog te verbeteren is aan het verkeerssysteem, het is zeker niet uitputtend. Momenteel vindt al diepteonderzoek plaats waarin ook minder zwaar letsel onderzocht wordt, maar dan georiënteerd op specifieke thema's. Alle dodelijke ongevallen analyseren zou al een hele stap voorwaarts zijn. Op termijn, als de aantallen ongevallen zeer veel minder zijn geworden, komt diepteonderzoek van alle ernstige ongevallen mogelijk binnen handbereik. We verwachten echter niet dat dit vóór 2030 het geval zal zijn.*
- *Benutting van informatie over risico's is een aanvulling en zeker geen vervanging van het gebruik van ongevallengegevens en deze blijven nodig. Aanvullende bronnen, zowel over ongevallen als informatie over risicofactoren kunnen interessant zijn en we moeten hier in Nederland op grote schaal nog*

ervaringen mee opdoen. Er zijn al wel diverse initiatieven op deze terreinen. Ook kunnen we leren van het buitenland, zoals Zweden (die DV3 achtergrondrapport deel 2 voor een uitgebreidere beschouwing van verschillende databronnen en hun potentie voor verkeersveiligheidsbeleid).

- *De lokale kennis van burgers kan zeker benut worden, bijvoorbeeld als indicatie waar mogelijk hoge risicofactoren aanwezig zijn. Dit is toegevoegd: de kennis van burgers als signaal en vervolgens objectivering van dit signaal door het meten van risicofactoren (SPI's). Dit past ook in het proces om tot een risicogestuurde aanpak te komen. Ook conflictobservaties behoren tot een methode die zicht kan geven op locaties waar het gevaarlijk is, zonder informatie over ongevallen te benutten. Deze en diverse andere methoden zijn uitgebreider belicht in het DV3 achtergrondrapport deel 2 om invulling te geven aan het principe van leren en innoveren.*
- *De vraag hoe de beschikbare en juiste kennis op de goede plaats komt, bijvoorbeeld bij gemeenten, is inderdaad zeer relevant. We hebben hier voorbeelden genoemd hoe dat zou kunnen, gebruik makend van ervaringen van partijen in het verleden (b.v. groene golf teams).*

4. Dilemma's

Enkele dilemma's worden ook aangeduid, zoals de afnemende kosteneffectiviteit van maatregelen bij toenemende verkeersveiligheid: op weg naar 0 slachtoffers wordt verkeersveiligheid steeds meer een moreel maatschappelijk uitgangspunt waarbij het de vraag is wat de rol is van kosten en baten als argument om stappen vooruit te zetten, zeker gegeven de

veranderde financiële slagkracht van overheden. Ook wordt er aandacht gevraagd voor de integrale afwegingscontext van veel beleidsmakers, maar ook voor dilemma's binnen het verkeersveiligheidsbeleid: snelheidsremmende maatregelen kunnen ook consequenties hebben voor de snelheid waarmee traumazorg kan worden verleend.

- ➔ *Deze dilemma's en ook toekomstige uitdagingen worden op hoofdlijnen in de korte versie van DV3 genoemd en in het DV3 achtergrondrapport deel 2 nader belicht. We onderkennen dat dit beleidsmakers voor verdere keuzen zet. Wetenschappelijk onderzoek kan met de verworven kennis bijdragen aan het nemen van onderbouwde beslissingen hierin. We opperen voor deze en andere vraagstukken dan ook een Duurzaam Veilig kennis- en onderzoeksagenda.*

5. Doelstellingen, maatregelen en te verwachten resultaten

Diverse lezers geven aan een volgende, concrete uitwerkingsslag belangrijk te vinden. Zo blijkt er behoefte aan de concretisering van doelstellingen, een beschouwing wanneer de uitwerking als een succes kan worden beschouwd, welke maatregelen concreet genomen (kunnen) gaan worden, ook als uitwerking van de principes en inspelend op verwachte toekomstontwikkelingen. Wat is de te verwachten veiligheidswinst van de nog te maken keuzen? Ook is er behoefte aan een verdere uitwerking hoe om te gaan met onvolkomenheden en de context waarin maatregelen getroffen worden. De aanbeveling is ook om DV3 te verbinden met het Manifest verkeersveiligheid en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en er wordt opgeroepen tot een nieuw DV-programma, gebruikmakend van de

succesvolle regievoeringsmethoden zoals bij de actie – 25% en het Startprogramma Duurzaam Veilig. Hiervoor zijn geld, ambitie en draagvlak nodig.

- ➔ *DV3 zo ver als dat nu is uitgewerkt gaat over de eerste drie lagen van de visie: 1) de menselijke maat, 2) hoe het verkeerssysteem hier rekening mee houdt en 3) hoe dit vertaald is naar verkeersveiligheidsprincipes. De volgende lagen – 4) operationalisering en eisen en 5) maatregelen – verdient inderdaad nog verdere uitwerking. Dat pakken we graag op met andere verkeersveiligheidsorganisaties, bijvoorbeeld in een Doorstartprogramma Duurzaam Veilig zoals in de rapporten is aangegeven. Met een drietal voorbeelden geven we wel een voorzet hoe actuele verkeersveiligheidsproblemen op een duurzaam veilige wijze in maatregelen te vertalen is en wat daarin te kiezen valt. De verwachte verkeersveiligheidswinst zal hiervan afhangen. In het tweede achtergrondrapport is één voorbeeld – namelijk veilige snelheden bereiken in 30 zones – uitgewerkt door verschillende maatregelscenario's te schetsen.*
- ➔ *De relatie met het Manifest verkeersveiligheid en het SPV komt onder meer aan bod op het NVVC, waar een speciale sessie is gewijd aan deze initiatieven en DV3. DV3 bouwt voort op de urgentie die het Manifest heeft willen kweken en maatregelen die hierin te vinden zijn (zie het tweede achtergrondrapport voor een meer uitgewerkte link tussen DV3 en de Manifest-maatregelen). Daarnaast is de koppeling tussen DV3 en het SPV ook al een tijdje onderwerp van gesprek. Hoe*

dit vorm zal krijgen zullen we later dit jaar zien. Het zal nog spannend zijn of we er met z'n allen daadwerkelijk in slagen ambities (zoals die op weg naar 0 verkeersslachtoffers), met geld en het nodige draagvlak.

Tot slot: we verkennen de komende tijd graag met de partijen die dat hebben aangegeven en anderen hoe het DV3-gedachtegoed verder kan worden uitgewerkt, zowel in kennisverspreiding en onderzoek als in operationalisering en uiteindelijk maatregelen. Alleen dan kunnen de DV3 principes daadwerkelijk een bijdrage leveren aan een slachtoffervrij verkeerssysteem.