

Discussienota investeren in verkeersveiligheid en gedrag

Aan: Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid

Van: Grethe van Geffen

Datum: 27 maart 2022

Aanleiding

Noord-Holland is een provincie met een sterk groeiend inwonertal, en daarmee een sterk groeiende mobiliteit. Verkeersveiligheid is al vele jaren een belangrijk speerpunt. Ongetwijfeld remt de inzet op verkeersveiligheid de groei van het aantal verkeersslachtoffers af, het terugbrengen van de aantallen echter lukt niet meer. Van 2000 tot 2013 werd het aantal verkeersdoden in Noord-Holland teruggebracht van 166 naar 70 per jaar, op dit moment ligt dat aantal weer bijna op 90.

Naast groei van de mobiliteit zijn daar diverse oorzaken voor te benoemen: zo neemt de diversiteit van het verkeer toe, er zijn steeds meer verschillende typen mobiliteit die zich naast elkaar moeten verhouden onderweg. Er is nog steeds sprake van alcohol- en ook druggebruik door verkeersdeelnemers en het verkeerd gebruik van de mobiele telefoon onderweg vormt een groot risico. Tenslotte speelt ook de vergrijzing in combinatie met de opkomst van de elektrische fiets een rol. Al met al een flink aantal factoren, een stevige complexiteit bij het werken aan verkeersveiligheid vanuit de visie dat 'elk verkeersslachtoffer er een teveel is'.

Gedragwetenschappers in het domein van verkeersveiligheid gaan uit van drie denklijnen voor het beïnvloeden van gedrag voor minder verkeersslachtoffers:

1. Weginrichting en techniek
2. Educatie, opleiding, voorlichting
3. Handhaving

De provincie investeert veel in de punten 1 en 2 (zie bijvoorbeeld de Contouren Uitvoeringsprogramma's). Punt 3, handhaving, ligt vooral op het terrein van OM/politie – er is uiteraard wel samenwerking in het kader van de verkeersveiligheid.

Dilemma's bij het werken aan verkeersveiligheid

Een aantal dilemma's doen zich voor.

Ten eerste, de kosten-baten analyse van de investeringen in weginrichting en techniek.

De kosten liggen hoog (wat niet wil zeggen dat het niet de moeite waard is). De baten worden beperkt als verkeersdeelnemers hun gedrag niet aanpassen. Welke sociale norm is gebruikelijk in het verkeer? Men zegt weleens dat Nederlanders op hun werk het compromis-gerichte poldermodel volgen, waarna ze in het verkeer alsnog hun woede en irritaties kwijt moeten. Is het mogelijk meer rendement te behalen door investeringen in andere typen gedragsbeïnvloeding rond de sociale norm te doen?

Ten tweede, de roep om snelheidsverlaging versus het maatschappelijke en economische belang van bereikbaarheid.

Hoe langzamer je rijdt, hoe minder hard een botsing is. Als iedereen 20 kilometer per uur gaat rijden, zal het aantal verkeersslachtoffers verminderen. Aangezien onderzoek uitwijst dat de meeste

ongelukken een gedragsfactor als oorzaak hebben, is ook hier de vraag of er andere typen investeringen mogelijk zijn om hetzelfde of zelfs beter resultaat te behalen?

Ten derde, hoe effectief zijn educatiemaatregelen in relatie tot de groepen waar de meeste slachtoffers vallen en in relatie tot andere investeringen.

De provincie Noord-Holland investeert jaarlijks 1,6 miljoen voor verkeerseducatie op scholen en 110.000 voor fietsveiligheid bij ouderen, terwijl 52% van de doden en 43% van de ernstig gewonden in het fietsverkeer 60 jaar en ouder zijn en dat aantal stijgt. Voor kinderen en jongeren tot 20 jaar bedragen deze aantallen 8% van de doden resp. 11% van de ernstig gewonden en dat aantal is stabiel. GS is zich hiervan bewust en focust in het beleid zoveel mogelijk op methoden die hun effectiviteit hebben bewezen – zie de bijlage, antwoorden op mijn Schriftelijke vragen 131 Subsidies fietsveiligheid bij ouderen, en/of de [video die ik over de antwoorden maakte](#). Juist educatiemaatregelen gaan sterk over gedrag in het verkeer maar vormen slechts een heel klein deel van de totaalinvestering in verkeersveiligheid.

Ten vierde, de mate waarin mensen opletten en zich veilig door het verkeer weten te bewegen, zit ook in de gewenning van het verkeersbeeld.

Het begrip ‘zondagsrijders’ is hier een uiting van: wie alleen in het weekend de auto gebruikt, zou minder ervaring hebben met verkeersdrukte en daarom een groter risico vormen. Je hoort het ook aan de klachten van Nederlanders op weg naar Zuid-Frankrijk, over hoe zij de rondweg van Parijs ervaren; het schrikt af door het ongewone verkeersbeeld. Veel buitenlandverhalen gaan hierover, tot je leert je erin te bewegen en dan doe je gewoon mee, zonder ongelukken. Het principe van ‘shared space’ is hier ook op gebaseerd, zoals [sinds 2013 achter CS Amsterdam](#) (noot: alleen voetgangers en fietsers/scooters). Je kunt wegen tegen hoge kosten herinrichten, maar wellicht kun je ook iets doen op het niveau van verkeersgewenning.

Ten vijfde, hoewel ik de logica ervan inziet, blijft het mij triggeren dat we bomen kappen die binnen 6,5 meter van de weg staan, om obstakelvrije ruimte te creëren.

Er zijn bomen die al oud of ziek zijn en/of weinig specifieke meerwaarde hebben, die makkelijk elders te herplanten zijn. Maar er zijn ook bomen die karakter geven aan wegen en de omgeving. Wetend dat zoveel ongelukken een gedragsfactor als oorzaak hebben, is het de vraag of andere investeringen in verkeersveiligheid niet meer recht kunnen doen aan dat karakter (in plaats van de huidige aanpak van ‘one size fits all’).

Kortom

De voordelen van de aanpassing van menselijk gedrag in het verkeer zijn meervoudig. Het aantal verkeersslachtoffers zal daardoor substantieel afnemen en daar gaat het op de eerste plaats om. Het zal leiden tot minder kosten in termen van budget, doorstroming, bereikbaarheid en wie weet, het kappen van bomen.

Maar het roept ook vragen op over de haalbaarheid. *Wil* je als provinciale overheid wel gericht werken aan gedragsbeïnvloeding of raakt dat aan de individuele vrijheid? Vanuit de VVD (Liberaal Noord-Holland voert het VVD-programma uit) gaat vrijheid altijd gepaard met verantwoordelijkheid – met de juiste balans is het antwoord ‘ja’.

Een andere vraag is of je *kunt* werken aan gedragsbeïnvloeding, of dat realistisch is, mag je daar echt resultaten van verwachten en zijn die resultaten meetbaar of vind je meetbaarheid minder belangrijk.

Vraag aan de commissieleden

- Ervaren jullie de inzet op gedrag van verkeersdeelnemers – preventie en een ‘betere’ sociale norm - ten behoeve van verkeersveiligheid als voldoende? Niet vanuit het perspectief of de provincie genoeg doet, maar of je denkt dat een andere inzet ook toegevoegde waarde kan hebben?
- Hoe beoordelen jullie de principiële vraag om te werken aan gedragsbeïnvloeding en een sociale norm in het verkeer als overheid?
- Zijn jullie mede-geïnteresseerd in een verdiepingsslag rond het thema investeren in verkeersveiligheid en gedrag, in de vorm van een expertmeeting met 2-3 out-of-the-box sprekers?