

Dear reader,

Ever since humankind started sharing public space with vehicles, road safety has been a hot topic. Pedestrians and cyclists are most vulnerable and often this is an important barrier when promoting sustainable, active travel. This e-update is a journey into the history of road safety and explores the relationship with Mobility Management and sustainability.

## Er zijn al miljoenen doden gevallen en er zullen er nog miljoenen volgen



Mary Ward, het eerste dodelijke slachtoffer van een auto. Bron: [www.irishcentral.com](http://www.irishcentral.com)

Soms overschaduwde één specifieke gebeurtenis alle prestaties die een persoon zijn of haar hele leven heeft bereikt, omdat hij of zij dat als eerste deed. **Mary Ward**, een Engels-Ierse amateurwetenschapper, was zo iemand. Een buitengewone vrouw, die in 1869 de onfortuinlijke eerste persoon was die doodgereden werd door een gemotoriseerd voertuig.

Vandaag sterven er elk jaar wereldwijd meer dan 1,2 miljoen mensen in het verkeer. Dat aantal stijgt nog altijd licht, zoals te lezen valt in het [Globale statusrapport over verkeersveiligheid](#) van de Wereldgezondheidsorganisatie.



Bron: [www.globalgoals.org](http://www.globalgoals.org)

In de landen die momenteel lid zijn van de EU is het aantal dodelijke ongevallen op de weg met bijna 70% gedaald sinds 1991 - van meer dan 76.000 naar ongeveer 26.000 vorig jaar - en dit succesverhaal is te danken aan snellere hulpdiensten, betere medische verzorging, veiligere voertuigen, striktere controles, veiligere wegenaanleg, betere verkeersopvoeding alsook verkeersveiligheids campagnes. Het aantal ongevallen en het aantal gewonden is in die 25 jaar wel maar met 25% gedaald. Elk jaar zijn er meer dan 1 miljoen ongevallen, die deze 26.000 doden veroorzaken, maar ook 1,5 miljoen gewonden! Van dit aantal hebben er ongeveer 100.000 een blijvende handicap, en 200.000 zijn zwaargewond - elk jaar weer! Hoeveel succes we ook hebben geboekt, dit zijn nog altijd ontstellende aantallen. In stedelijke gebieden (die over het algemeen veiliger zijn dan landelijke gebieden) zijn ongeveer de helft van de doden en nog meer van de zwaargewonden fietsers en voetgangers - en de grote meerderheid van deze doden en gewonden zijn het gevolg van auto's die op fietsers of voetgangers inrijden. Over het algemeen zijn zowel wandelen als fietsen toch veiliger dan autorijden.

## Problemen verbonden aan verkeersveiligheidsstatistieken



Please click on the image to enlarge it.

Over het algemeen verricht de EU uitstekend werk op het vlak van gegevens verzamelen, standaardiseren en ter beschikking stellen. Toch variëren de optekeningmethoden enorm en cherrypicken laat veel ruimte voor interpretatie. Drie voorbeelden om dit toe te lichten:

- De Oostenrijkse politie registreert de oorzaken van verkeersongevallen elektronisch. In minder dan 4% wordt alcohol als de hoofdoorzaak van dodelijke ongevallen beschouwd. Internationale vergelijkingsdata tonen nochtans aan dat het aandeel in werkelijkheid tussen 20 en 30% bedraagt. Er wordt van uitgegaan dat de hoofdrede voor deze afwijking erin bestaan dat van doden het bloed gewoonlijk niet getest wordt en dat andere hoofdoorzaken (zoals te snel rijden) geregistreerd worden, ook al was de achterliggende oorzaak alcohol.
- 13 EU-landen registreren ook ziekenhuisgegevens volgens de zogenoemde EU-databank over letsels (EU-IDB). Volgens ramingen gebaseerd op deze EU-IDB raken er elk jaar ongeveer vier miljoen mensen gewond in verkeersongevallen (dit is meer dan het dubbel van het officiële statistische cijfer).
- Fietshelmwetten: het aandeel hoofdletsels dat autobestuurders, voetgangers en fietsers oplopen, is ongeveer gelijk. Niemand zou eraan denken voetgangers en autobestuurders te verplichten helmen te dragen, maar voor fietsers wordt er op zijn minst over gediscussieerd in elk land. De gevolgen van fietshelmen verplicht maken zijn erg

controversieel - sommigen vinden dat dit veiliger is, anderen vinden het net onveiliger - lees [hier](#) een aantal argumenten.

Uitstekende statistieken zijn te vinden op de [verkeersveiligheidpagina's van de Europese Commissie](#)

## Meer fietsers en voetgangers maken de straten veiliger



Bron: [www.ecf.com](http://www.ecf.com)

Meer fietsen op de weg leiden tot minder fietsongevallen. Het mag dan contra-intuïtief zijn, maar in zowat alle steden waar fietsen toeneemt, wordt dit ervaren. Hoe is dit mogelijk? Dit is hoe we dat moeten interpreteren: hoe meer fietsers er op de weg zijn, hoe meer hun aanwezigheid als normaal wordt ervaren. Autobestuurders letten dan ook meer op fietsers en aanvaarden hun gedrag beter. Hoe meer mensen er fietsen, hoe waarschijnlijker het bovendien is dat autobestuurders zelf ook fietsen en nog hoffelijker gaan reageren op fietsers. **Critical Mass** prijst alternatieven voor auto's aan en is gebaseerd op deze veiligheid door aantallen. Het effect dat fietsers ondervinden, geldt ook voor voetgangers - hoe meer er zijn, hoe veiliger het voor hen is. Een goede studie naar dit verband met veiligheid door aantallen: "[Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling](#)".

## Voetgangers en fietsers: vijanden of bondgenoten?



Bron: [www.bicigasteiz.com](http://www.bicigasteiz.com)

Om fietsen aan te moedigen, leggen verkeersplanners vaak fietspaden aan op het trottoir bedoeld voor voetgangers, aangezien dit vaak veel makkelijker is dan ruimte wegnemen van het autoverkeer (parkeergelegenheid of rijstroken). Voetgangersruimtes in stadscentra kunnen obstakels vormen voor fietsers - vandaar is de vraag vaak of ze toegelaten zouden moeten worden of niet - vooral omdat dergelijke zones vaak veilige fietsroutes bieden in een op auto's gericht stadscentrum. In plaatsen waar er veel voetgangers zijn, zal dit onvermijdelijk tot ongemak leiden - vooral voor voetgangers. Toch blijkt uit ervaring en onderzoek dat de situatie zichzelf regelt als de zone goed ontworpen wordt. Een onderzoek dat 100 voetgangerszones bestudeerde in Nederland toonde aan dat het aantal fietsers in dergelijke zones weinig afhangt van het feit of ze daar al dan niet mogen fietsen, maar vooral van het aantal gebruikers. Er bestaan veel oplossingen om de situatie te verlichten:



Foto door [Gary Cziko, CC BY-NC-SA 2.0](#)

- bewustmaking van hoffelijkheid ten overstaan van voetgangers, bijvoorbeeld de "[Gemeinsam unterwegs](#)"-campagne die de Italiaanse stad Bolzano heeft gevoerd, of de [fietswachter](#) die patrouilleert op een kanaaljaagpad in Londen.
- een goed ontwerp voor de gedeelde straatruimte, bijvoorbeeld de [New Road in Brighton](#) & de [binnenstad van Hove](#) of de [Mariahilferstrasse in Wenen](#).
- zorgen voor voldoende aparte structuren voor fietsers en voetgangers. Lees hier meer over in dit artikel door blogger [David Hembrow](#). Fietsers beboeten omdat ze te snel rijden in voetgangerszone is waarschijnlijk niet het beste idee.
- Regelgeving, bijvoorbeeld de [nieuwe regelgeving over fietsen in voetgangerszones in Vitoria-Gasteiz](#)

## Afleiding is wel degelijk gevaarlijk



Afbeelding: met dank aan [Pawel Kuczynski](#)

Afgeleid rijden is wereldwijd een belangrijke oorzaak van verkeersongevallen. Een van de meest voorkomende oorzaken is [gsm-gebruik achter het stuur \(zelfs handenvrij\)](#). Maar afleiding is ook een probleem voor [voetgangers](#) en [fietsers](#). Een nieuwe dimensie is toegevoegde realiteit (augmented reality) – mogelijk via speciale brillen zoals de [Google-bril](#).

Nochtans kan zelfs een simpele smartphone toegevoegde realiteit bieden. De nieuwste rage op het vlak van games, [Pokémon GO](#), is een gratis en op locatie gebaseerd spel met toegevoegde realiteit, waarbij spelers een mobiel toestel gebruiken om virtuele dieren, de zogenaamde Pokémons, te vinden, vangen, bevechten en trainen. Die Pokémons verschijnen op het scherm alsof ze zich in de echte wereld op dezelfde locatie bevinden als de speler. Het spel kwam uit in juli 2016 en werd al snel een internationaal fenomeen, dat wereldwijd al door meer dan 130 miljoen mensen is gedownload.

Eenzijds werd het spel geprezen omdat het [lichaamsbeweging](#) aanmoedigt en [plaatselijke bedrijven helpt groeien](#), maar er is ook controverse rond ontstaan omdat het bijdraagt tot [ongevallen](#) en op bepaalde plaatsen zorgt voor [overlast](#).

Het is duidelijk dat het spel ook gevaren veroorzaakt, zegt [Youth For Road Safety \(YOURS\)](#). "We willen dat onze jongeren ervan genieten Pokémons te vangen, maar we weten ook dat het belangrijk is op te passen op straat en veilig te blijven."

## Planning voor duurzame verkeersveiligheid



Bron: [www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at)

Duurzaam Veilig is de naam van de **Nederlandse aanpak** om de verkeersveiligheid te verbeteren. Deze aanpak, die in 1992 werd ingevoerd en snel werd aangenomen door alle wegbeheerders, had als doel het systeem grondig te veranderen door een persoon als maatstaf te nemen. Duurzaam Veilig gaat over veel meer dan enkel infrastructuur. Wegen en voertuigen moeten aangepast zijn aan de menselijke mogelijkheden, en mensen moeten voldoende worden opgeleid om een voertuig veilig te kunnen besturen op de weg. De aanpak is gebaseerd op **vijf principes**: functionaliteit, homogeniteit, herkenbaarheid, vergevingsgezindheid en statusonderkenning.

Een nationaal verkeersveiligheidsplan op middellange of lange termijn is een basisvoorwaarde om de verkeersveiligheid duurzaam te kunnen verbeteren. Het plan moet meetbare verkeersveiligheidsdoelstellingen vooropstellen op middellange en lange termijn, de capaciteit van plaatselijke instellingen opbouwen en alternatieve financieringsbronnen bieden voor verkeersveiligheidsmaatregelen.

Een voorbeeld van een zeer succesvol verkeersveiligheidsplan is dat van Oostenrijk, het (**Oostenrijkse verkeersveiligheidsprogramma 2011-2020**), dat het aantal verkeersdoden heeft helpen terugdringen tot de helft.

Op internationaal vlak biedt de Wereldgezondheidsorganisatie **hier** verkeersveiligheidshandleidingen, de Commissie verstrekt de **resultaten van EU-projecten** en tal van andere **hulpmiddelen**.

## Financiering voor verkeersveiligheid



Foto door [Tax Credits](#), CC BY 2.0

Er is een duurzame **financieringsbron** vereist voor de toepassing van verkeersveiligheidsmaatregelen. In Finland, bijvoorbeeld, wordt er al ongeveer vijftig jaar een verkeersveiligheidsbelasting geheven op de verplichte autoverzekering. Deze fondsen, die 1,1% van de premies bedragen, worden gebruikt om de werkzaamheden te financieren op het vlak van openbare voorlichting, informatie voor weggebruikers en de bevordering van de verkeersveiligheid. (Bron: GIZ, [The Road Safety Cent](#)). Landen zoals **Oostenrijk** of **Nieuw-Zeeland** rekenen op gepersonaliseerde nummerplaten om hun nationale verkeersveiligheidsfonds te financieren.

## Verkeersveiligheids campagnes en -voorlichting



Bron: [www.tac.vic.gov.au](http://www.tac.vic.gov.au)

"Ik heb geen nek, een platte neus, airbags tussen mijn ribben en armen en benen die alle kanten op kunnen plooiën. Ik heet Graham, en ik ben anders." Hij heeft alle lichaamsdelen die een mens nodig zou hebben om te overleven bij een verkeersongeval met hoge impact, omdat het menselijke lichaam er niet op gemaakt is botsingen met een hoge impact te overleven.

De **Australische Transport Accident Commission** beschrijft Graham als "een educatieve tool die de gemeenschap er de komende jaren op zal wijzen waarom we een veiliger wegstelsel moeten uitbouwen, dat ons zal beschermen als er iets misloopt." Er is ook een leerplan uitgewerkt dat de leerervaring versterkt voor leerlingen die Graham in het echt of online zien.

Kinderen veilig gedrag bijbrengen kan de maatschappij levenslang ten goede komen, maar dit moet gezien worden als een interventiestrategie op lange termijn. Kinderen onthouden de boodschap misschien op korte termijn, maar als we hen op doeltreffende en duurzame wijze een positieve houding ten opzichte van verkeersveiligheid willen aanleren, moet dit thema opgenomen worden in het basisleerplan, bijvoorbeeld als een thema dat in alle vakken aan bod komt, zoals omschreven in de **Guide to teach road safety (Handleiding inzake verkeersopvoeding)**, opgesteld door Brake met de ondersteuning van het Britse Department for Transport.

## Toekomstige evenementen

- **Europese conferentie over verkeersveiligheids campagnes**  
17-18 november 2016 – Brussel, België  
<http://www.ecrsc.eu/>

- **Europese conferentie over fietsdelen**  
30 november 2016 – Rotterdam, Nederland  
<http://velo-citta.eu/>
- **Act TravelWise Annual Conference: Sustainable Travel in a Changing World**  
17 januari 2017 – Birmingham, UK  
<http://www.acttravelwise.org/>

Meer evenementen vindt u op de [EPOMM-kalender](#).

