



De (voorlopige) definitie van Veilige voertuigen

Veilige voertuigen zijn een belangrijke voorwaarde voor verkeersveiligheid. Maar een eenduidige definitie van ‘veilige voertuigen’ is niet makkelijk te geven. De technologie voor veilige voertuigen gaat snel en de wettelijke toelatingseisen voor de weg zijn al streng. Daarnaast is er voor personen- en bestelauto’s de zogeheten Euro NCAP-veiligheidsscore. Maar die zegt niets over andere voertuigen, zoals vrachtwagens, motoren en (brom)fietsen. En natuurlijk speelt ook het gedrag van de bestuurder een belangrijke rol. Er is dan ook meer nodig om ‘het aandeel veilige voertuigen’ te kunnen meten als [risico-indicator voor verkeersveiligheidsbeleid](#).

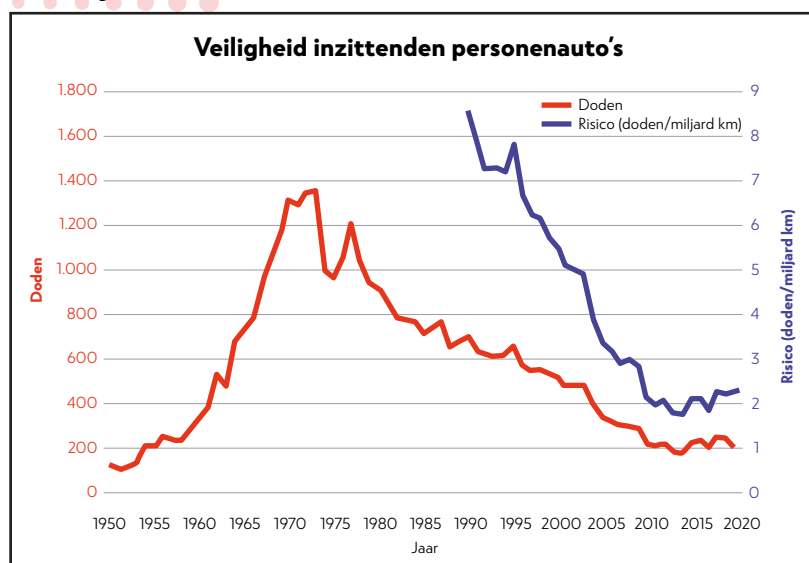
Achtergrond

Bij verkeersongevallen – en ook bij de ernst van het letsel van verkeersslachtoffers – spelen de factoren mens, voertuig en de wegomgeving een rol, veelal in combinatie met elkaar. Op het gebied van voertuigen zijn er sinds de jaren zeventig veel ontwikkelingen geweest om vooral inzittenden beter te beschermen (zie Afbeelding 1). Voor een deel is dit tot stand gekomen door (internationale) wet- en regelgeving, maar ook door eigen initiatief van de voertuig-industrie.

Sinds 1996 wordt voertuigveiligheid vooral gedomineerd door marktwerking in de voertuigindustrie. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de ontwikkeling van voertuigsystemen zoals ABS (anti blokkeer systeem), Lane Keeping Systemen (LKS), Electronic Stability Program (ESP), Automatic Cruise Control of Advanced Cruise Control (ACC). Daarnaast heeft de introductie van de veiligheidskwaliteit volgens het European New Car Assessment Programme – [Euro NCAP](#) – (en later ook andere internationale NCAP's) hier een belangrijke rol in gespeeld.

Voertuigveiligheid, voor zowel inzittenden als de kwetsbare tegenpartij, wordt systematisch verbeterd. Dat is ook terug te zien in keuringsystemen als Euro NCAP die steeds hogere eisen gaan stellen.

Afbeelding 1



Eisen aan voertuigen

Ondanks deze ontwikkelingen blijft het verplaatsen met een personenauto een gevaar voor zowel inzittenden als voor de tegenpartij, vooral voetgangers en fietsers. Dit heeft met name te maken met de vaak te grote verschillen in snelheid, massa en rijrichting.

Het aandeel veilige voertuigen in het verkeer is een belangrijke voorwaarde voor verkeersveiligheid. Voertuigen moeten niet alleen voldoen aan minimumveiligheidseisen als ze nieuw zijn, maar ook tijdens hun levensduur. Voor een groot deel worden deze eisen gesteld vanuit wet- en regelgeving (zoals de apk-keuring), maar ook uit kwaliteitstests als de Euro NCAP¹.

Euro NCAP is echt vooral gericht op personenauto's, en in mindere mate bestelbusjes. Voor vervoerswijzen als bussen, vrachtauto's en landbouwtrekkers zijn geen vergelijkbare onafhankelijke kwaliteitstoetsen en -systemen.

Veilige voertuigen als risico-indicator

Een risico-indicator 'Veilige voertuigen' zou idealiter betrekking moeten hebben op alle gemotoriseerde vervoerswijzen. Dat lijkt op dit moment niet haalbaar, ook omdat dit nergens in de wereld wordt toegepast en verdere ontwikkeling zou vragen.

De invalshoek met een focus op het wagenpark is ook gekozen door Aarts (2018)². Het uitgangspunt daarin is dat daar waar snelheden hoog zijn, veilige voertuigen voldoende bescherming moeten bieden aan de inzittenden, en in voorkomende gevallen ook aan andere weggebruikers waartegen wordt gebotst. Aarts (2018) geeft aan dat het aandeel nieuwe voertuigen met de hoogste Euro NCAP-scores hiervoor een goede indicator is. Om een goed beeld te krijgen van wat deze indicator zegt over het wagenpark, zou in kaart moeten worden gebracht wat het aandeel nieuwe voertuigen in het wagenpark is, of – nog beter – de veiligheidskwaliteit van het hele wagenpark (inclusief de oudere personenauto's).

In het Europese project [Baseline](#) is eveneens gekozen om de risico-indicator in eerste instantie te richten op personenauto's. Daarom richt het Kennisnetwerk SPV

zich vooralsnog op personenauto's, ook omdat deze toch het meest betrokken zijn bij ongevallen en omdat ruim 85% van het gemotoriseerde voertuigpark een personenauto is.

Baseline kent drie indicatoren voor veilige voertuigen:

- Het percentage nieuwe personenauto's met een Euro NCAP-veiligheidsscore boven een vooraf vastgestelde norm (bijvoorbeeld 4 sterren).
- De gemiddelde leeftijd van alle personenauto's.
- Het aandeel personenauto's met een geldige APK.

Het Kennisnetwerk SPV kiest er vooralsnog voor om aan te sluiten bij deze internationale definitie.

Sturen op de risico-indicator Veilige voertuigen Eisen aan voertuigveiligheid worden vooral gestuurd door Europese en landelijke regelgeving. De rijvaardigheid van voertuigen wordt vooral gestuurd door landelijke eisen zoals vastgesteld door de RDW. Lokale overheden hebben weinig mogelijkheden om daar van af te wijken of om hogere eisen te stellen.

Wegbeheerders kunnen wel eisen stellen aan welke voertuigen gebruikmaken van lokale wegen. Zo kan een wegbeheerder er bijvoorbeeld voor kiezen om personenauto's ouder dan een bepaald jaar (of met minder dan 4 sterren) te verbieden in gebieden met hoge kwetsbaarheid als het gaat om verkeersveiligheid. Ook kunnen bijvoorbeeld eisen worden gesteld aan de massa en snelheden van voertuigen die gebruikmaken van lokale wegen.

1 Zie onder andere: Aarts (2018). [Prestatie-indicatoren voor verkeersveiligheid \(SPI's\)](#).

2 Zie ook: Aarts (2018). [Prestatie-indicatoren voor verkeersveiligheid \(SPI's\)](#).

Colofon

Uitgave

Kennisnetwerk SPV

Productnummer

KN SPV 2022-4

Opmaak

Inpladi bv, Cuijk

Foto

Shutterstock.com

December 2022

