

Naar een tweede generatie duurzaam-veilige maatregelen

Ir. F.C.M. Wegman

R-2004-8

Naar een tweede generatie duurzaam-veilige maatregelen

Aanzet tot een discussie over de toekomst van Duurzaam Veilig, gegeven op het Nationaal Verkeersveiligheidscongres van 21 april 2004

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-2004-8
Titel:	Naar een tweede generatie duurzaam-veilige maatregelen
Ondertitel:	Aanzet tot een discussie over de toekomst van Duurzaam Veilig, gegeven op het Nationaal Verkeersveiligheidscongres van 21 april 2004
Auteur(s):	Ir. F.C.M. Wegman
Trefwoord(en):	Safety, traffic, policy, planning, partnership, internet, interview, Netherlands.
Projectinhoud:	De afgelopen jaren doet Nederland het minder goed op het gebied van de verkeersveiligheid dan in de jaren eraan voorafgaand. De SWOV wil bijdragen aan een antwoord op de vraag: hoe nu verder? Daartoe is begin 2004 een discussie gestart over de verdere invulling van Duurzaam Veilig. Dit rapport bevat een verslag van deze discussie, alsmede een voorstel om medio 2005 een Verkeersveiligheidsakkoord te sluiten.
Aantal pagina's:	30 + 35
Prijs:	€ 12,50
Uitgave:	SWOV, Leidschendam, 2004

Samenvatting

Jaar in jaar uit dalen de risico's in het Nederlandse wegverkeer. Dat heeft tot gevolg dat het jaarlijks aantal verkeersdoden gedaald is van meer dan 3000 in het begin van de jaren zeventig tot ongeveer 1000 nu. De jaarlijkse risicodaling was in de laatste veertig jaar gemiddeld meer dan 6%. In de tweede helft van de jaren negentig scoorden we beter dan dat gemiddelde, maar in de afgelopen paar jaar juist minder goed. Bovendien zijn er in de afgelopen jaren eigenlijk ook weinig wapenfeiten te noemen, noch van recent uitgevoerd beleid, noch van recent voorgenomen beleid.

De SWOV wil bijdragen aan een antwoord op de vraag: hoe nu verder? Daartoe is begin 2004 een discussie gestart met ongeveer 150 personen. Via e-mail zijn in vier ronden vragen gesteld en antwoorden ontvangen, die in een bijlage bij dit rapport zijn samengevat. In de discussie stonden twee vragen centraal: is het verstandig verder te gaan met Duurzaam Veilig als leidende visie voor de verdere bevordering van de verkeersveiligheid in ons land, en zo ja hoe dan? Nagenoeg iedereen bleek positief over de uitgangspunten van Duurzaam Veilig en over de nadere invulling bleken er verschillende gedachten te leven. Het zal met name zinvol zijn om goed te bezien welke problemen in de afgelopen tijd gebleken zijn bij de implementatie van Duurzaam Veilig en voor die problemen oplossingen aan te dragen.

Tijdens de presentatie op het Nationaal Verkeersveiligheidscongres 2004 is mede op basis van de genoemde discussie geconstateerd dat de Duurzaam Veilig-visie 'een sterk merk' is. Duurzaamheid is een belangrijke maatschappelijke trend, de uitgangspunten van Duurzaam Veilig zijn onverkort sterk, Duurzaam Veilig is goed bekend in Nederland en ondervindt daar veel steun, Duurzaam Veilig raakt steeds meer bekend in de wereld en er wordt met respect door professionals en de wetenschappelijke wereld over gesproken, en – last but not least – er zijn duidelijke aanwijzingen dat de uitvoering van de maatregelen uit het Startprogramma Duurzaam Veilig effectief zijn geweest.

Vanuit deze achtergronden wordt bepleit de Duurzaam Veilig-visie ook in de toekomst centraal te laten staan in het Nederlandse verkeersveiligheidsbeleid. In dat geval kan van de visie verdergaande inspiratie en binding uitgaan en zullen synergie-effecten optreden bij de beleidsuitvoering. Dit vereist wel dat Duurzaam Veilig ook echt onderschreven moet worden door de verkeersveiligheidsprofessionals en door andere belangrijke spelers in dit veld. Tevens houdt dit in dat alle onderdelen van toekomstig verkeersveiligheidsbeleid een toets van Duurzaam Veilig zou moeten kunnen doorstaan.

De Duurzaam Veilig-visie is in dit rapport in enkele steekwoorden verder uitgewerkt: de mens is de maat der dingen (die is kwetsbaar en maakt fouten in het verkeer), draagvlak verwerven via duurzame en geloofwaardige oplossingen, 'zero tolerance' voor de bewuste verkeersovertreder.

Teneinde hier de komende jaren concrete invulling aan te geven wordt voorgesteld een 'tweede generatie' Duurzaam Veilig-maatregelen te ontwikkelen en te gaan uitvoeren. Naast de *implementatie* van maatregelen gaat het daarbij ook om de *integratie* van verkeersveiligheid in andere beleidsterreinen, om het mogelijk maken van *beleidsinnovaties*, en om *kennisontwikkeling en -overdracht*. Voorgesteld wordt om dit binnen een jaar verder uit te werken en vervolgens als basis te gebruiken voor een **Verkeersveiligheidsakkoord**. Het voorstel is dat alle belangrijke spelers op dit gebied zich aan dit akkoord zullen verbinden en bereid zullen zijn om aan de uitvoering gestalte te geven.

Summary

Towards a second generation of sustainably safe measures; Starting a discussion about the future of Sustainably Safe

For years now, the crash rates in Dutch road traffic have been decreasing. The result of this is that the annual number of road deaths has decreased from more than 3000 in the early 1970s to about 1000 now. The average annual crash rate reduction during the last 40 years has been more than 6%. The rate of decline was above average during the latter 1990s, but in the last few years it was below average. Moreover, during these years, there haven't been many achievements, neither in current policy, nor in recently intended policy.

SWOV wishes to contribute to answering the question: what next? To do this, a start was made with about 150 people in early 2004. In four rounds of e-mails, questions were asked and answered. These have been summarized in an appendix of this report. Two questions were central in the discussion: is it sensible to continue with Sustainably Safe as the guiding approach for further promoting road safety in the Netherlands, and if so, how? Practically everybody appeared to be positive about Sustainably Safe's starting points. With regard to the further completion, there appeared to be various ideas. It would be especially sensible to examine which problems there have been recently in the implementation of Sustainably Safe and to provide solutions to these problems.

This discussion, which was presented at the National Road Safety Congress 2004, has resulted in Sustainably Safe being regarded as 'a brand-name'. Sustainability is an important social trend, Sustainably Safe's starting points are very strong, Sustainably Safe is well-known in the Netherlands and receives a lot of support, Sustainably Safe is getting more and more well-known throughout the world and is talked about with respect by professionals and scientists, and – last but not least – there are clear indications that the implementation of the measures in the Start-up Programme Sustainably Safe have been effective.

Seen from these backgrounds, many advocate that the Sustainably Safe approach should remain central in the Netherlands' road safety policy. If this is so, the approach can have a further-reaching inspiration and bond, and synergy effects will occur during policy implementation. This does require that Sustainably Safe must be really supported by road safety professionals and by other important stakeholders in this field. This also implies that all components of future road safety policy must be able to bear a Sustainably Safe test.

The Sustainably Safe approach in this report is explained further by means of a number of keywords: mankind is the measure of all things (is physically vulnerable and makes errors in traffic), gaining support via sustainable and credible solutions, and zero tolerance for the deliberate offender.

In order to achieve concrete completion during the coming years, we propose developing and implementing a 'second generation' of Sustainably Safe measures. In addition to the *implementation* of measures, this also involves the *integration* of road safety in other policy areas to make *policy innovations, knowledge development, and knowledge dissemination* possible. We propose to work this out further within a year, and based on this to come to a **Road Safety Agreement**. We propose that all important stakeholders in this area commit themselves to this Agreement and are prepared to participate in its implementation.

Inhoud

1.	Inleiding	9
2.	Verkeersveiligheid in Nederland	11
2.1.	Verkeersveiligheid als successtory	11
2.2.	Maar, het zit nu wel tegen	14
2.3.	Wat zijn de wapenfeiten van de laatste jaren?	15
2.4.	Zijn we niet een beetje het roer kwijtgeraakt?	15
3.	En hoe nu verder?	17
3.1.	De Duurzaam Veilig-visie is een sterk merk	18
3.2.	De Duurzaam Veilig-visie blijft een sterk merk	21
3.3.	De Duurzaam Veilig-visie <i>versie 2.0</i> in hoofdlijnen?	22
4.	Naar een tweede generatie Duurzaam Veilig-maatregelen	26
4.1.	Implementatie	26
4.2.	Integratie ²⁷	
4.3.	Beleidsinnovatie	28
4.4.	Kennisontwikkeling	28
4.5.	Kennisoverdracht	28
5.	Voorstel voor een Verkeersveiligheidsakkoord	30
Bijlage	Verslag van de e-maildiscussie	31

1. Inleiding

Met ambities, maar óók realistisch. Deze woorden zijn vaak te horen als gesproken wordt over maatregelen om het aantal verkeersslachtoffers verder terug te dringen. Elk slachtoffer is er natuurlijk één te veel, maar we moeten ook realistisch zijn, hoor je dan. 'De financiële middelen zijn immers beperkt'. 'Er zijn ook nog andere belangen in onze samenleving'. 'Het gaat ook om de eigen verantwoordelijkheid van de weggebruikers'. Dit zijn een paar van de gehoorde argumenten die duidelijk moeten maken dat er tussen droom en daad inderdaad 'wetten en praktische bezwaren' staan, zoals Willem Elsschot ons al voorhield.

Toch zijn ambities op het gebied van de verkeersveiligheid op hun plaats, omdat er zich nog steeds vele mogelijkheden aandienen om de verkeersveiligheid verder te verbeteren. We zitten niet verlegen om nieuwe, effectieve maatregelen. Die maatregelen zijn zeker mogelijk, en vanuit die gedachte heb ik eerder het begrip 'vermijdbare ongevallen' geïntroduceerd: we weten wat we moeten doen om verkeersongevallen te voorkomen, de maatschappelijk kosten van de preventie zijn lager dan de kosten van de ongevallen zelf, en het is vanuit deze gedachte aan te bevelen die maatregelen dan ook te treffen.

Maar realistisch houdt in dat we een goed zicht hebben op de praktische mogelijkheden om het aantal verkeersslachtoffers werkelijk terug te brengen. En zo langzamerhand is iedereen er wel van overtuigd dat er bij het terugdringen van het aantal slachtoffers sprake is van een gedeelde verantwoordelijkheid. Een minister kan wel in de Kamer gevraagd worden verantwoording af te leggen over het stijgend aantal verkeersslachtoffers, maar als het om daden gaat die stijging een halt toe te roepen, dan kunnen en moeten vele actoren een bijdrage leveren. Vele geledingen binnen de overheid kunnen hierbij een rol spelen, maar ook belangenorganisaties en het bedrijfsleven. En niet in de laatste plaats de weggebruiker zelf. Praktische mogelijkheden worden dus in sterke mate bepaald door draagvlak, niet alleen bij weggebruikers maar ook bij degenen die een verantwoordelijkheid dragen voor het nemen van bepaalde maatregelen, dan wel invloed daarop (kunnen) uitoefenen.

We mogen derhalve ambities hebben om het aantal verkeersslachtoffers in ons land verder terug te brengen en het is vervolgens de taak te bepalen wat daarbij een realistisch tempo is. Ter ontzuivering en wellicht ietwat overdreven: een realistisch tempo kent dagwaarden. Wat vandaag mogelijk lijkt, is morgen illusie (voorbeeld hiervan is de honorering van de zogeheten ICES-claim voor Duurzaam Veilig 2). En wat vandaag onmogelijk lijkt, is morgen kamerbreed gesteund (bijvoorbeeld de introductie van een puntenstelsel).

In dit spanningsveld van ambities en realisme moet een koers uitgezet worden voor de komende jaren. Die koers is nodig, aangezien die op dit moment ontbreekt. Het is opmerkelijk te moeten constateren dat voor het eerst sinds tientallen jaren in Nederland geen formeel vastgesteld, samenhangend verkeersveiligheidsbeleid bestaat. Met het aflopen van het

Startprogramma Duurzaam Veilig hebben we het laatste baken achter ons gelaten. In geen document is na te lezen welke strategie we op dit moment volgen en wie welke actieplannen uitvoert. Maar tevens is opmerkelijk dat er bij velen de ambitie bestaat het aantal verkeersslachtoffers terug te brengen, niet in de laatste plaats bij de minister van Verkeer en Waterstaat zelf. Ook de Tweede Kamer laat zich hierbij niet onbetuigd. En ten slotte: alom - nationaal, regionaal, lokaal, door de politie, door belangenorganisaties, enzovoort - worden maatregelen genomen.

In mijn bijdrage aan het Nationaal Verkeersveiligheidscongres NVVC 2004 wilde ik proberen om inhoudelijk weer tot een koers te komen, daaruit af te leiden wat onze ambities zouden kunnen zijn, en tevens te verkennen wat daarbij als realistisch beschouwd mag worden. Omdat ik van mening ben dat zo'n koers in ieder geval gedragen moet worden door 'de verkeersveiligheidswereld' besloot ik om voorafgaand aan deze presentatie een discussie (via e-mail) te voeren met velen uit het veld. Die discussie heeft me geïnspireerd tot mijn voorstel om samen een nieuwe versie ('versie 2.0') van Duurzaam Veilig op te stellen, waarin niet zozeer de uitgangspunten zijn herzien, maar waarin wel de ervaringen totnogtoe zijn verwerkt en een tweede generatie duurzaam-veilige maatregelen is opgenomen. Mijn uiteindelijke voorstel is om tijdens een extra NVVC medio 2005 **een Verkeersveiligheidsakkoord te sluiten, gebaseerd op Duurzaam Veilig versie 2.0.**

Dit rapport bevat de tekst van de lezing zoals ik die naar voren heb gebracht tijdens het NVVC 2004 op 21 april in Rotterdam, alsmede een samenvatting van de e-maildiscussie.

Velen hebben een bijdrage geleverd aan deze presentatie, zowel voor als achter de schermen, en ik ben hen daar dankbaar voor. Het is onbegonnen werk hen hier allemaal te noemen; ik wil volstaan met één naam: dr. Letty Aarts. Zij heeft alle reacties van de e-maildiscussie de afgelopen maanden snel en deskundig samengevat.

Fred Wegman

2. Verkeersveiligheid in Nederland

2.1. Verkeersveiligheid als successtory

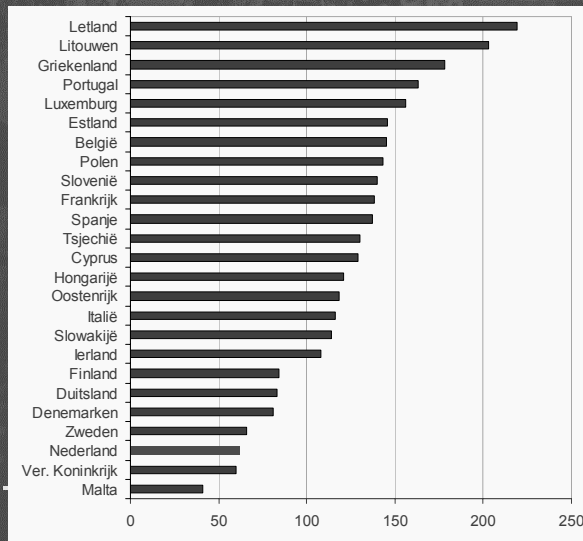
De bevordering van de verkeersveiligheid in Nederland de afgelopen decennia is eigenlijk wel als een successtory te kenschetsen. Het jaarlijkse aantal verkeersdoden is in dertig jaar teruggebracht van meer dan 3000 naar ongeveer 1000 per jaar terwijl het wegverkeer bijna verdrievoudigd is in deze periode.



Dat is niet als vanzelf gegaan maar we hebben in Nederland gedurende deze lange tijd veel inspanningen geleverd. Het heeft ons weliswaar vele miljarden gekost, maar ook vele levens bespaard. Hoogstwaarschijnlijk kent u de factoren wel: het rijden onder invloed is aanzienlijk teruggedrongen, we dragen veel meer de autogordel, de huidige auto's zijn aanzienlijk veiliger dan die van enige tijd terug, en de veiligheidskwaliteit van onze wegen is fantastisch toegenomen. Dit om een aanduiding te geven.

Nederland behoort nu tot de veiligste landen van Europa en ter wereld, samen met het Verenigd Koninkrijk en Zweden, als ik Malta maar even buiten beschouwing laat.

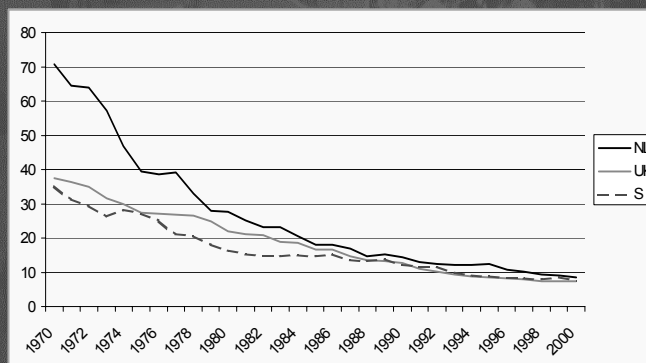
Mortaliteit 2002 voor de 25 EU-lidstaten



Daarbij is opmerkelijk dat Nederland een inhaalslag heeft gemaakt, zoals blijkt uit de ontwikkeling van de risico's in de drie genoemde landen.

Risico-ontwikkeling Verenigd Koninkrijk, Zweden en Nederland

Verkeersdoden per miljard voertuigkilometers



Die risicodaling in ons land is, in tegenstelling tot de beide andere landen, niet heel gelijkmatig, maar vertoont sterke fluctuaties. Dat is goed te zien als we de reductiecijfers van de risico's over de laatste decennia in korte stukjes opknippen.

Risicowijzigingen 1962-2000

Periode	Gemiddelde jaarlijkse risicowijziging
1962-2000	-6,4%
1962-1973	-5,5%
1973-1985	-9,2%
1985-2000	-4,9%
1985-1990	-4,6%
1990-1995	-2,9%
1995-2000	-7,1%

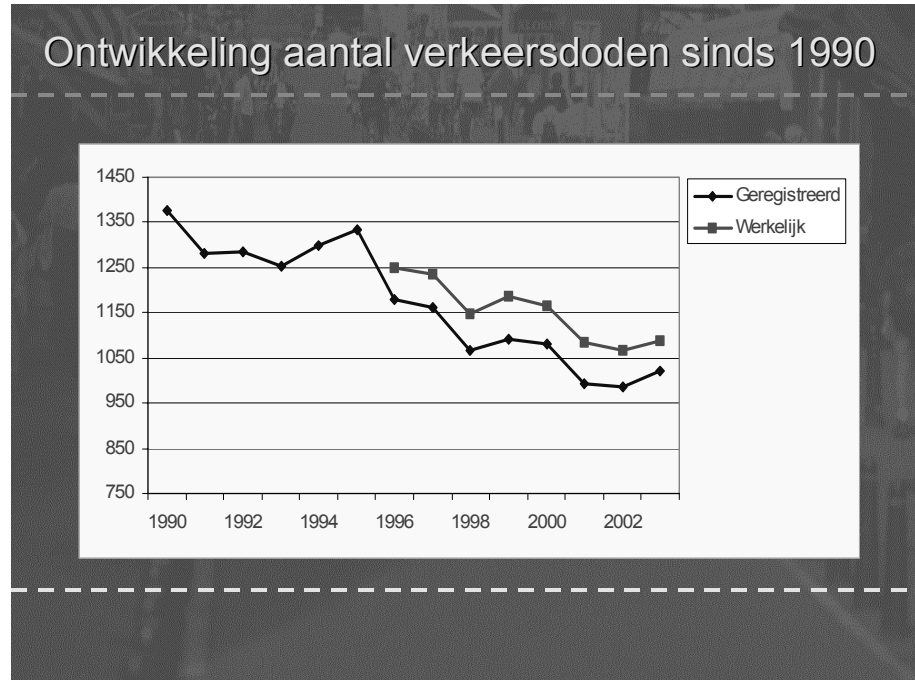
Het blijkt dan dat we gemiddeld over die veertig jaar op ruim 6% afname in risico per jaar zitten. Maar soms wordt voor een aantal achtereenvolgende jaren die gemiddelde waarde overtroffen, zoals in het begin van de jaren zeventig. Ook de tweede helft van de jaren negentig valt in gunstige zin op. Daar is het ons gelukt de risicoreductie op 7% per jaar te brengen.

Ik moet bekennen: we hebben nog geen wetenschappelijk onderbouwde analyse hiervan beschikbaar en dus ook nog geen sluitende verklaring hiervoor. Maar interessant is wel een vergelijking tussen de tweede helft van de jaren negentig en de periode daarvoor, toen de risicoreductie nog geen 3% per jaar bedroeg.

Een mogelijke verklaring voor de sterke risicoafname in de tweede helft van de jaren negentig kan zijn dat het politietoezicht in het verkeer in die periode wel geïntensiveerd is, terwijl er geen bijzondere ontwikkelingen in mobiliteit plaatsvonden. Maar meer nog is te denken aan de maatregelen die onderdeel vormen van het Startprogramma Duurzaam Veilig. Aanwijzingen voor een verklaring in deze richting zijn de inrichting van tienduizenden kilometers 30 km/uur-straten, de inrichting van 60 km/uur-zones, de bromfiets op de rijbaan, de aanleg van rotondes, enzovoort.

2.2. Maar, het zit nu wel tegen

Maar de laatste jaren zit het wat tegen. Ook op het gebied van de verkeersveiligheid doen we het niet meer zo goed.



Het aantal verkeersdoden is de laatste drie jaar ongeveer constant en daalt dus niet verder. Het is niet de eerste keer dat ons dat overkomt, maar het lijkt me wel als een signaal op te vatten. De eerste analyses leren ons overigens dat er geen sprake is van één duidelijke oorzaak; het ziet er wat ingewikkelder uit.

Ik heb deze cijfers weer afgezet tegen de mobiliteit en we zien dan dat de prestaties van het eind van de negentiger jaren nu zeker niet meer gehaald worden. We mogen blij zijn met een jaarlijkse risicoreductie van 4%, minder dus dan gemiddeld in de afgelopen veertig jaar. We presteren nu dus minder dan in het verleden en het is eigenlijk niet goed in te zien waarom dat het geval zou moeten zijn.

Risicowijzigingen 1962-2003

Periode	Gemiddelde jaarlijkse risicowijziging
1962-2003	-6,4%
1962-1973	-5,5%
1973-1985	-9,2%
1985-2003	-4,9%
1985-1990	-4,6%
1990-1995	-2,9%
1995-2000	-7,1%
2000-2003	-3% á -4%

Uiteraard is er een aantal positieve ontwikkelingen te melden en deze komen op het NVVC zeker aan de orde, maar per saldo moet de conclusie zijn dat Nederland het de laatste paar jaar minder goed doet dan gemiddeld in de afgelopen veertig jaar en zéker minder dan in de tweede helft van de jaren negentig. Vanuit dit perspectief is er reden om zeilen bij te zetten.

2.3. Wat zijn de wapenfeiten van de laatste jaren?

Maar er is meer dan alleen deze risico-ontwikkeling. De laatste paar jaar zijn er eigenlijk geen wapenfeiten te melden op het gebied van de verkeersveiligheid: we zijn om het populair te zeggen in een *post-Startprogramma Duurzaam Veilig-depressie* geraakt. Ik durf het woord 'crisisituatie' in de mond te nemen, of 'impasse', als ik daarbij als referentie aanhoud dat in dit land politiek afgesproken is het aantal verkeersslachtoffers met zo'n 25% in tien jaar te reduceren. De afgelopen paar jaar hebben we uiteraard niet stilgezeten, ik verwijs bijvoorbeeld naar de enorme groei in het jaarlijks aantal bekeuringen, maar het elan is mijns inziens wel wat verdwenen. Tijdens het Startprogramma Duurzaam Veilig was er veel energie, interesse, en waren er activiteiten bij allerlei partijen. En de afgelopen jaren? Nader onderzoek zal moeten leren of er een oorzakelijk verband is tussen de matige beleidsprestaties van de laatste jaren – over de oorzaken en aanleidingen kom ik nog te spreken – en het feit van de stagnerende daling in het jaarlijks aantal slachtoffers, maar ik sluit niet uit dat er wel zo'n relatie te leggen is.

2.4. Zijn we niet een beetje het roer kwijtgeraakt?

Het Nationaal Verkeersveiligheidscongres had in 2002 als motto *Sneller veiliger*. Dat motto was gekozen omdat er toen aanvullend op het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan ideeën circuleerden om het jaarlijks aantal slachtoffers sneller te laten dalen dan op dat moment voorzien: niet tót 750

doden in 2010 maar mét 750, zo stelde de Raad voor Verkeer en Waterstaat voor. Nog maar twee jaar geleden...

Zijn we het roer niet een beetje kwijtgeraakt?

- ◆ Herziening taakstelling 2010
- ◆ Herziening inhoud van het beleid
- ◆ Herziening aansturing (decentralisatie)

We schrijven nu 2004. Inmiddels is de situatie drastisch veranderd. Kabinetten zijn gegaan en gekomen. Het economisch tij zit tegen en de overheid bezuinigt. Budgetten staan onder druk, personeel wordt ingekrompen. Er is geen Nationaal Verkeers- en Vervoersplan vastgesteld door het Nederlandse parlement. Dit heeft er op z'n minst voor gezorgd dat we in de tijd achterop zijn geraakt. De zogenaamde ICES-claim voor verkeersveiligheid is niet gehonoreerd, er is geen Tweede Fase Duurzaam Veilig afgesproken. De inhoud van het beleid zou drastisch anders moeten worden en moeten worden afgestemd op de wel beschikbare budgetten. Maar welk beleid Nederland nu heeft is nu niet goed te zeggen. De voorziene decentralisatie van de uitvoering van mobiliteitsbeleid heeft op het terrein van de verkeersveiligheid nog tot weinig acties geleid. We wachten af, en we kunnen misschien op dit moment niet veel anders. Maar al deze signalen zijn niet goed voor de verkeersveiligheid. Niet onverwacht was dan ook de aankondiging eind 2002 dat de taakstelling voor 2010 herzien zou worden. Gelukkig onderkent minister Peijs de problematiek en heeft ze inmiddels duidelijk signalen afgegeven zich niet te willen neerleggen bij dit wat sombere beeld.

3. En hoe nu verder?

De oorspronkelijke verkeersveiligheidsdoelstellingen (uit het SVV-II en het NVVP) zijn verlaten en minder ambitieuze doelstellingen voor 2010 circuleren in concepten van de Nota Mobiliteit. In de Kamer heeft de minister dit al aangekondigd. Er is daarbij iets paradoxaals aan de hand: mij wordt verteld dat er nog nooit zoveel geld beschikbaar is geweest voor verkeersveiligheid als nu. Ik hoorde van een bedrag van € 343 miljoen tot 2010 op de begroting van Verkeer en Waterstaat dat voor provincies, kaderwetgebieden en gemeenten beschikbaar komt. Hierbij wordt verondersteld dat zij dit bedrag zo ongeveer verdubbelen. Met meer geld dan in het verleden zouden wij een bescheidener doelstelling kunnen realiseren? Een voorbeeld van de wet van de verminderende meeropbrengst? Laten we nog eens goed kijken naar dit onverwachte resultaat. Ik denk eerlijk gezegd dat er iets anders aan de hand is: we zijn in het beleid onze inspiratie wat kwijtgeraakt, het perspectief lijkt verdwenen, de stemming is eruit, we zijn de klap nog niet te boven van het niet beschikbaar komen van de vele miljarden uit de ICES-pot: dus toch een *post-Startprogramma Duurzaam Veilig-depressie*.

Dit betekent overigens niet dat er inhoudelijk op het terrein van Duurzaam Veilig niets zou gebeuren. Er is een flink aantal interessante ontwikkelingen te melden. Ik heb maar eens een paar koppen laten knippen uit een Verkeerskunde van pas geleden, maar er zijn uiteraard meer interessante voorbeelden te vinden.



Mijn belangrijkste conclusie uit dit alles was dat er weer iets nieuws in gang gezet moest gaan worden. De energie moet terug, de interesse moet omhoog. Want laten we ons wel realiseren: er gebeuren elke dag nog ongevallen die niet hadden hoeven gebeuren. Ik heb deze ongevallen al

eens eerder vermijdbare ongevallen genoemd: we weten hoe ze te voorkomen en het is maatschappelijk rendabel om in preventie te investeren.

Om een antwoord te vinden op de vraag hoe nu verder ben ik begin 2004 een discussie gestart. De SWOV heeft een kleine 150 personen uitgenodigd om met ons mee te denken over de beste manier om in de toekomst verdere verbeteringen te bewerkstelligen. Via e-mail zijn er in vier ronden vragen gesteld en antwoorden gekomen. Dit is de plaats om iedereen te bedanken voor de creativiteit en de energie die men in deze discussie besteed heeft. Er zijn heel veel zinvolle bijdragen geleverd en de SWOV heeft op een open wijze de reacties samengevat en weer in discussie gebracht. Deze resultaten staan inmiddels bij de SWOV op internet (www.swov.nl) en zijn tevens als bijlage bijgevoegd.

In de discussie stonden twee vragen centraal: zullen we verdergaan met Duurzaam Veilig en zo ja hoe dan? Over de eerste vraag was eigenlijk geen verschil van opvatting. Nagenoeg iedereen was positief over de uitgangspunten. Over de tweede vraag werd verschillend gedacht, zo zou ik willen samenvatten. Het hierna volgende is onze analyse van de resultaten van de discussie totnogtoe.

De belangrijkste problemen die wij uit deze discussie hebben afgeleid zijn:

- De basisprincipes en de kennis over Duurzaam Veilig zijn niet bij iedereen even goed bekend; ervaren professionals verlaten het veld en worden niet overal opgevolgd.
- Er blijkt een behoefte aan eigen interpretaties bij de uitvoering, mede ingegeven door een gebrek aan kennis.
- De koppeling tussen theorie en praktijk vindt niet in voldoende mate plaats, waardoor de theorie niet bijgeschaafd kan worden.
- De implementatie van Duurzaam Veilig heeft te kampen met organisatorische problemen (hoe de nationale regierol in te vullen, wat betekent decentralisatie van de uitvoering nu precies) en financieringsproblemen.
- Verkeersveiligheid en ook Duurzaam Veilig moeten vaak het onderspit delven in de afweging met andere maatschappelijke vraagstukken (sociale veiligheid, bereikbaarheid).
- Duurzaam Veilig heeft te zeer een gezicht gekregen in alleen de infrastructuur.

U begrijpt dat ik alleen terug wil kijken om te leren voor de toekomst. Laat ik hier mijn voorstellen aan u voorleggen voor een veiliger, *duurzaam*-veiliger oplossing.

3.1. De Duurzaam Veilig-visie is een sterk merk

Duurzaam Veilig is een sterk merk. Ik heb daar de volgende argumenten en overwegingen voor: duurzaamheid is een belangrijke maatschappelijke trend, de uitgangspunten van Duurzaam Veilig zijn onverkort sterk, Duurzaam Veilig is goed bekend in Nederland en ondervindt daar veel steun, Duurzaam Veilig raakt steeds meer bekend in de wereld en er wordt met respect door professionals en de wetenschappelijke wereld over gesproken, en last but not least – er zijn duidelijke aanwijzingen dat de uitvoering van de maatregelen uit het Startprogramma Duurzaam Veilig effectief zijn geweest.

Duurzaam Veilig: een sterk merk

- ◆ Als onderdeel van duurzame mobiliteit



Transition Sustainable Mobility

Als onderdeel van duurzame mobiliteit

Duurzaamheid wordt steeds meer een maatschappelijk uitgangspunt, iets dat niet zo gemakkelijk te realiseren is, ook iets om een beetje bang voor te zijn, want 'kunnen we het ons economisch wel permitteren?', en iets waarvan we nog niet precies weten hoe dit te bereiken. Maar ik verwacht dat dit een kwestie van tijd zal blijken te zijn. In een groot project (Transumo) zullen we de komende jaren proberen na te gaan hoe we onze transport-systemen zo kunnen ombouwen dat gesproken kan worden van duurzame mobiliteit, zodat Nederland mobiel en leefbaar gehouden kan worden.

De SWOV zal proberen in haar bijdrage aan het Transumo-project Duurzaam Veilig een belangrijke plaats te geven en fundamentele vraagstukken te behandelen over hoe we van het huidige wegverkeers-systeem tot een duurzaam-veilig wegverkeer kunnen komen. De discussie de afgelopen maanden heeft veel relevante vraagstukken in dit verband aan de orde gesteld. Hoe vaak is niet verzucht: dat is politiek niet haalbaar, daar is geen geld voor, daar hebben we geen ruimte voor, dat is gewoon niet realistisch.

Door het CPB als een 'robuuste' overheidsinvestering beschouwd

Hoewel de ICES-claim uiteindelijk niet door is gegaan, recht overeind blijft de conclusie staan van het CPB, dat investeren in Duurzaam Veilig een robuuste overheidsinvestering heeft genoemd.

Duurzaam Veilig: een sterk merk

◆ Een robuuste overheidsinvestering (CPB)



'Van alle grootschalige projecten zijn er twee als robuust beoordeeld. De kilometerheffing en het verkeersveiligheidsproject Duurzaam Veilig 2 (...)'

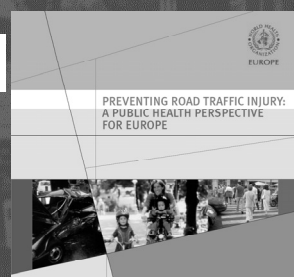
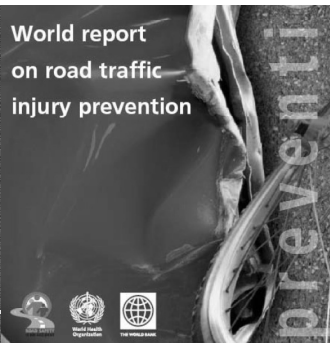
Internationaal bekend en gerespecteerd, bijv. EU, WHO en Worldbank

Daarbij: we nemen waar dat de visie internationaal steun verwerft. Op 7 april 2004 was verkeersveiligheid het onderwerp van World Health Day. Bij die gelegenheid zijn een aantal internationale rapporten verschenen, en de citaten spreken voor zich.

Duurzaam Veilig: een sterk merk

◆ Internationaal bekend en gerespecteerd

(...) the Sustainable Safety programme in the Netherlands are examples of good practice in road safety



'...have achieved important results that place them among the most successful countries in achieving road safety on a worldwide basis. Examples from Sweden, the Netherlands and the United Kingdom...'

WHO Europe

Er is geen nieuwe informatie tot iets beters te komen

De SWOV houdt uiteraard de literatuur op het gebied van onderzoek en beleid bij. En scanning van de literatuur leert ons dat de uitgangspunten voor Duurzaam Veilig, ik zal daar zo iets meer over zeggen, nog steeds de beste zijn waarop we ons zouden kunnen baseren. Er zijn ons geen nieuwe ideeën of inzichten bekend geworden die de uitgangspunten van Duurzaam Veilig ter discussie stellen. In de wereld van verkeersveiligheid in Nederland blijken die uitgangspunten niet of nauwelijks omstreden.

3.2. **De Duurzaam Veilig-visie blijft een sterk merk**

DV als visie moet centraal blijven staan

Ik concludeer daarom dat de Duurzaam Veilig-visie het uitgangspunt van beleid dient te blijven, en richtsnoer van onze maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid.



Wel zullen we mijns inziens 'het paarse boek uit 1992' moeten updaten, waarbij niet zozeer de uitgangspunten een herijking vergen, maar wel de ervaringen die we totnogtoe hebben opgedaan verwerkt moeten worden. Nieuwe ontwikkelingen zullen daarbij een rol moeten krijgen, bijvoorbeeld Intelligente Transportsystemen (ITS), voertuigontwikkelingen en dergelijke. Ook de onderwerpen die de afgelopen periode wat onderbelicht zijn gebleven, zullen hierin aan bod moeten komen.

DV: inspiratie, binding en synergie

Dit zal overigens pas dan maximaal vruchten afwerpen als we allen deze visie als belangrijk bindend element gaan beschouwen. Het is niet goed voor de bevordering van de verkeersveiligheid als iedereen zo zijn eigen opvattingen tot uitgangspunt van beleid gaat maken.

Dit zou dan ook betekenen dat we zullen moeten zien te bewerkstelligen dat Duurzaam Veilig - ik zal het maar 'versie 2.0' noemen - ook echt onderschreven wordt door de veiligheidsprofessionals en door alle belangrijke spelers in dit veld: overheden, particuliere organisaties. Ik begrijp heel wel dat deze steun verdiend moet worden en dat daar dus aan gewerkt zal moeten worden. Ik kom daar op terug.

Alle onderdelen van toekomstig verkeersveiligheidsbeleid kunnen een toets van Duurzaam Veilig doorstaan

Ik bepleit dus dat activiteiten die we in de toekomst gaan uitvoeren, geplaatst worden in de Duurzaam Veilig-visie. Niet een paar activiteiten een beetje duurzaam-veilig, en een paar een beetje niet. Als we elementen als functionaliteit, uniformiteit, voorspelbaarheid serieus nemen dan moet het streven er bijvoorbeeld op gericht zijn alle Nederlandse wegbeheerders mee te laten doen. Als we menen dat synergie ons helpen zal, en dat doet het zeker als je beperkte budgetten hebt, dan zullen we Duurzaam Veilig dé visie in Nederland moeten maken. Alles wat daarmee in lijn is steunen, en alles wat daarmee in strijd is ontmoedigen.

Vervolgens is ook de vraag hoe zo'n toets eruit zou kunnen zien. Hier raak ik een gevoelig onderwerp, weet ik. En dat is de vraag van grenzen stellen aan verkeersplanologische, verkeerskundige en verkeerstechnische ontwerpen vanuit de Duurzaam Veilig-visie. Ik ben er steeds een sterk voorstander van geweest op inhoudelijke gronden essentiële kenmerken voor Duurzaam Veilig vast te stellen, als aanbeveling voor wegbeheerders. Daarin speelt dus wat mij betreft geen rol wat op dit ogenblik als 'financieel haalbaar' wordt beoordeeld. We moeten duurzaam-veilige kwaliteit definiëren en daarna bezien hoe daar te komen. Ik weet dat totnogtoe de verkeersveiligheidsaudit het in Nederland niet gehaald heeft. Maar ik denk dat we een invoering hiervan nog eens moeten heroverwegen.

3.3. De Duurzaam Veilig-visie *versie 2.0* in hoofdlijnen?

U hebt al begrepen dat ik er een voorstander van ben de discussie die we onlangs gestart zijn voort te zetten, ertoe leidend dat we binnenkort *Duurzaam Veilig 'versie 2.0'* beschikbaar krijgen. Hierin zou onder andere een 'tweede generatie' Duurzaam Veilig-maatregelen opgenomen moeten zijn. Beschouw mijn volgende opmerkingen als bijdrage aan, of startschot zo u wilt van deze discussie. Vanwege de tijd zal ik dit nu niet allemaal kunnen uitwerken, maar ik beloof dat in de naaste toekomst, hopelijk samen met velen hier, wel te gaan doen.

Duurzaam Veilig: de visie

- ◆ Inspiratie, binding en synergie
- ◆ Toetsen aan DV-principes



Komen tot duurzame oplossingen

Duurzame oplossingen zijn die oplossingen waar het gewenste en veilige gedrag als vanzelf door de omgeving wordt mogelijk gemaakt en uitgelokt, en waar we dus niet afhankelijk zijn van momentane en individuele keuzes van weggebruikers. Er zijn zodanige omstandigheden aan de weggebruiker aangeboden dat de kans op vergissingen, vergeetachtigheden en fouten (alle onbedoeld) niet tot ernstige gevolgen leiden. In deze zienswijze is een alcohollock in een auto duurzaam en politietoezicht op rijden onder invloed niet. Een gordelreminder is duurzaam, een voorlichtingscampagne niet. Een fysieke rijbaanscheiding op een stroomweg is duurzaam, een dubbele asstreep niet. Een rotonde is duurzaam, verkeerslichten zijn dat niet zonder meer.

De mens de maat der dingen: de mens is kwetsbaar

Komen tot zodanige omstandigheden dat indien een ongeval plaatsvindt een mens daarbij geen ernstig letsel oploopt. Dit is een kwestie van snelheid en bescherming. Dit betekent dus dat we moeten uitsluiten dat een auto die 80 km/uur rijdt een voetganger of fietser kan aanrijden; zelfs 50 km/uur is al te hard. Dit betekent bijvoorbeeld ook dat een voetganger of fietser niet onder de wielen van een vrachtauto kan raken.

De mens de maat der dingen: de mens maakt fouten

In de literatuur wordt wel onderscheid gemaakt in vergissingen, vergeetachtigheden, fouten en overtredingen. Het gaat bij de eerste drie dan om *onbedoelde* handelingen van de weggebruiker. We zullen een omgeving aan de weggebruiker moeten aanbieden waar de kans op onbedoelde vergissingen, vergeetachtigheden en fouten zo klein mogelijk wordt gemaakt. Hier komen we terecht bij de drie bekende ontwerpprincipes: functionaliteit, homogeniteit en voorspelbaarheid. Als er vergissingen,

vergeetachtigheden, fouten of onbewuste overtredingen worden gemaakt, is de omgeving vergevingsgezind. Overigens in dit verband is bij 'een omgeving' niet alleen te denken aan de weginfrastructuur, maar tevens aan voertuigeigenschappen en ITS-toepassingen.

We zullen de omgeving zo moeten zien aan te passen dat bewuste overtredingen niet gemaakt kunnen worden. Daarbij zullen we wel af moeten van het beeld dat de verkeersonveiligheid in belangrijke mate samenhangt met, of voortkomt uit crimineel gedrag op de weg. Heel veel ongevallen gebeuren omdat mensen vergissingen begaan, vergeetachtig zijn, even niet opletten, hun gedrag niet in voldoende mate aanpassen aan de omstandigheden, en dergelijke. Overigens zou het goed zijn dit nog wat beter uit te gaan zoeken.

Draagvlak verwerven via geloofwaardige oplossingen

Verstandige en mondige burgers en weggebruikers in ons land zullen we ervan moeten zien te overtuigen dat Duurzaam Veilig het leven beter maakt. We zullen vanuit deze optiek ook stevig in discussie moeten gaan met de weggebruikers en moeten communiceren over Duurzaam Veilig. De samenhang tussen de verschillende maatregelen zal beter zichtbaar moeten worden gemaakt. Stroop en azijn. Mijn verwachting is dat we meer draagvlak voor Duurzaam Veilig zullen verwerven als de maatregelen als geloofwaardig worden beoordeeld door deze verstandige en mondige burgers. Speerpunt daarbij is wat mij betreft het snelheidslimietenbeleid.

Zero tolerance voor de bewuste overtreder

We weten inmiddels heel goed dat meer en ernstiger overtredingen goede voorspellers blijken te zijn voor ongevallen. Er is dan ook alle reden om overtredingen op te sporen en deze mensen 'aan te pakken'. De legitimiteit hiervan wordt groter naarmate de regels waar de weggebruiker zich aan te houden heeft geloofwaardiger zijn.

En als voor de grote meerderheid van de weggebruikers geloofwaardige oplossingen zijn gecreëerd, kunnen kwaadwillende dan geen kwaad meer? Ik kan me dat eerlijk gezegd niet goed voorstellen, tenzij alle vrijheidsgraden geëlimineerd zijn. En daar zijn we nog lang niet aan toe, als we dat al zouden moeten willen. Dan blijft de vraag: hoe neutraliseren we het gevaarlijke gedrag van de kwaadwillenden en bewuste overtredders - degenen die ervoor zorgen dat er nu gesproken wordt over verruwing van het verkeersgedrag? Opsporen en bestraffen, zou ik denken.

Duurzaam-Veilig-visie in hoofdlijnen

- ◆ Komen tot duurzame oplossingen
 - ◆ De mens de maat der dingen:
 - ◆ De mens is kwetsbaar
 - ◆ De mens maakt fouten
 - ◆ Draagvlak verwerven via geloofwaardige oplossingen
 - ◆ Zero tolerance voor de bewuste overtreder
-

4. Naar een tweede generatie Duurzaam Veilig-maatregelen

Ik wil hier vijf terreinen aanduiden waarop we de komende periode zouden kunnen werken en ik denk dat we binnen ongeveer een jaar tot een aanpak kunnen komen die klinkt als een klok en waarmee de wat depressieve gevoelens van vandaag verdwenen zullen zijn. Want zoals een Engelse collega laatst tegen mij zei: met Duurzaam Veilig hebben jullie goud in handen; wij zijn er jaloers op!

De bevordering van de verkeersveiligheid is een onderwerp dat niet als vanzelf tot stand komt en waarbij vele organisaties actief betrokken zullen moeten zijn. Vele (kleine) stapjes moeten gezet worden. Op weg naar de volwassenheid waarin bevordering van de verkeersveiligheid vanzelfsprekend is. Eenmaal volwassen zal deze visie 'een gewoon onderdeel' zijn van allerlei andere (beleids-)processen. Zolang dat nog niet het geval is, verdient Duurzaam Veilig een aparte behandeling. Doel van die aparte behandeling, ik benadruk dat nog maar eens, is dat Duurzaam Veilig zich in de toekomst geheel zelf kan bedruipen.

4.1. Implementatie

Bij de implementatie van Duurzaam Veilig zijn totnogtoe veel en grote stappen vooruit gezet. Bij de implementatie van de 'tweede generatie' Duurzaam Veilig-maatregelen gaat het er uiteindelijk om tussen alle betrokken actoren zodanige afspraken te maken dat door die afspraken na te komen de nationale doelstelling zal worden bereikt. Al die actoren hebben daarvoor een gedeelde verantwoordelijkheid. In die situatie hebben we dan een goed inzicht hoe we die doelstelling gaan halen, hoeveel onveiligheid we mogen verwachten als we niets extra's gaan ondernemen, hoeveel veiligheid we uit Europa gaan importeren, hoeveel we verwachten binnen te halen via nationaal beleid, hoeveel met regionaal beleid, met politietoezicht, waar de rijkswegbeheerder zich voor aan de lat plaatst, enzovoort. Vrijblijvendheid en onduidelijkheid zouden dienen te verdwijnen. Vroeger zouden we dan de rijksoverheid hebben aangekeken, nu moeten we onszelf aankijken: *'don't ask what your country can do for you, ask what you can do for your country'*, zei president Kennedy.

Mijn voorstel is om de gezamenlijke actoren een **Verkeersveiligheidsakkoord** te laten opstellen, en te organiseren dat volgend jaar rond deze tijd het commitment bevestigd wordt, bijvoorbeeld door er handtekeningen onder te plaatsen. Wat mij betreft worden alle organisaties die een rol zouden moeten en willen spelen uitgenodigd hieraan deel te nemen: overheden, de politie en justitie, maatschappelijke organisaties, private sector. Dit gaat derhalve een stap verder dan het Startconvenant Duurzaam Veilig waar alleen overheidsorganisaties bij betrokken waren.

De ANWB en de SWOV zijn gaarne bereid een extra NVVC in 2005 te organiseren waar het *Verkeersveiligheidsakkoord* gepresenteerd wordt en waar na bespreking en vaststelling de handtekeningen worden geplaatst. In de tussentijd moet er overigens wel nog veel werk worden verzet. Daarbij zullen we in het bijzonder een aantal uitvoeringsproblemen van een

oplossing moeten voorzien, welke genoemd zijn in de e-maildiscussie van de afgelopen maanden.

Overigens zullen in dit Verkeersveiligheidsakkoord naast implementatie ook de volgende vier onderwerpen een plaatsje moeten krijgen: integratie, beleidsinnovatie, kennisontwikkeling en kennisoverdracht.



4.2. Integratie

Als een van de kenmerken van duurzaam-veilige uitvoering is het preventieve karakter genoemd: ongevallen voorkómen en niet situaties aanpassen omdat/nadat ongevallen gebeurd zijn. Er werd toen vooral gedacht aan de ruimtelijke ordening en stedenbouw en de laatste jaren is er hier en daar ook flink aan getrokken. Maar uit 'het veld' begrijp ik dat we daar nog niet in geslaagd zijn. Ook een integratie met mobiliteitsbeleid en infrastructuurbeleid - integratie met bereikbaarheid en leefbaarheid dus - komt nog moeizaam van de grond. Er zijn overigens nog meer gebieden te noemen waarbij het verstandig is de mogelijkheden te verkennen om samen op te trekken: milieu, gezondheidszorg, ons sociale stelsel, demografische ontwikkelingen, sociaal-culturele ontwikkelingen, ruimtelijke ontwikkelingen. Het lijkt me geboden verkenningen uit te voeren op deze terreinen teneinde de kansen en bedreigingen voor de bevordering van de verkeersveiligheid in beeld te krijgen.

Er is nog een argument van veel opportunistischer, strategischer of cynischer aard. Kies het adjectief dat u het meest aanspreekt: *Duurzaam Veilig is niet te realiseren met uitsluitend Duurzaam Veilig-geld*. Dat vonden we in het verleden al, dat geldt nu nog steeds. Het blijkt ook praktisch te zijn, zo hebben we geleerd, dat duurzaam-veilige maatregelen bijna altijd ook met andere, niet verkeersveiligheidsbudgetten zijn meegefinancierd.

Zie hier een heel wezenlijke opgave voor Duurzaam Veilig: vaststellen wie onze partners zouden kunnen zijn, achterhalen welke drijfveren er aan gene zijde bestaan, analyseren waar er samenwerkingsmogelijkheden zijn en proberen vast te stellen op welke onderwerpen op welke wijze samen-gewerkt kan worden, en vervolgens die samenwerking vormgeven.

4.3. **Beleidsinnovatie**

Bij de decentrale uitvoering van beleid - in de provincies, in de kaderwetgebieden, in gemeenten en waterschappen, maar evenzeer in politieregio's, in 3VO-afdelingen - zal niet overal opnieuw het wiel uitgevonden moeten gaan worden. Juist nieuwe initiatieven, creatieve ideeën moeten een kans kunnen krijgen, waarbij we er dan natuurlijk wel van moeten leren en vervolgens de informatie moeten delen. Ik stel voor dat we in Nederland als onderdeel van dit initiatief een bepaalde faciliteit daarvoor oprichten. Dit zal de mogelijkheid moeten bieden innovatieve ontwikkelingen aan te moedigen en de uitvoering daarvan te faciliteren.

4.4. **Kennisontwikkeling**

Bevorderen van verkeersveiligheid is een vak en zal zoveel mogelijk 'evidence based' moeten zijn. Net zo min als we kwakzalvers aan ziekbedden mogen toestaan, mogen we het lot van potentiële verkeersslachtoffers in handen leggen van mensen zonder kennis. We laten ook niet toe dat een opdrachtgever voor een gebouw tegen een constructeur zegt dat de afmetingen van de kolommen hem niet bevallen en de kolommen wel wat slanker mogen. Daarmee heb ik niet gezegd dat politici ontslagen zijn van hun verantwoordelijkheid om keuzes en afwegingen te maken. Maar wel dat ze dat moeten doen op basis van de feiten: 'evidence based'. We weten nog niet alles rondom Duurzaam Veilig; we leren wel maar dat gebeurt volgens mijn waarneming nog te weinig en te weinig systematisch. Daarbij zie ik wel interessante ontwikkelingen in het land, zoals activiteiten om veiliger bermten te maken, activiteiten om een stroomweg in Overijssel gefaseerd aan te leggen, enzovoort. Dat acht ik beloftevolle ontwikkelingen en het is goed als er een gezaghebbend 'clearinghouse' of een review-systeem wordt opgericht dat beoordelingen uitspreekt over de inpassing van dergelijke activiteiten en voornemens, en nieuwe kennis en inzichten in Duurzaam Veilig. Daarnaast acht ik het tijd dat op het gebied van kennisontwikkeling er een versnelling plaatsvindt en een betere afstemming. Daarom bepleit ik kennismanagement en kennisontwikkeling als een van de vijf kernelementen in dit initiatief.

4.5. **Kennisoverdracht**

Er zijn verschillende redenen om de kennisoverdracht ook onderdeel te laten zijn van dit initiatief. Allereerst verdwijnen er steeds mensen uit de verkeersveiligheidswereld en treden er nieuwe mensen toe. Verder is een hele nieuwe generatie bestuurders aangetreden vergeleken met degenen die het 'Paarse Boek' en het Startprogramma kennen. Ook willen we meer integraal werken en zullen dus ook professionals op die andere beleidsterreinen iets van Duurzaam Veilig moeten weten. Ten slotte hebben we nog niet systematisch geprobeerd Duurzaam Veilig onderdeel te laten zijn van het curriculum van opleidingen.

Bij kennisoverdracht is het internet een fantastisch medium om snel te kunnen communiceren. Maar ook het persoonlijke contact is in dit geheel van groot belang. Ik praat daarbij over alle aspecten van Duurzaam Veilig en niet alleen over de infrastructuur.

Een laatste punt is de kennisoverdracht aan onze weggebruikers, of liever gezegd communicatie met onze weggebruikers. Ook dit onderwerp is een punt van aandacht. Met name omdat we mijns inziens in de toekomst beperkende maatregelen voor weggebruikers alleen geaccepteerd zullen krijgen als we daar goed over communiceren, en als weggebruikers begrijpen wat er van hen verwacht wordt en waarom.

5. Voorstel voor een Verkeersveiligheidsakkoord

Het wordt tijd om mijn voorstel samen te vatten. Volgend jaar rond deze tijd organiseren wij een bijeenkomst, bijvoorbeeld een NVVC 2005, waarin een samenhangend pakket maatregelen wordt gepresenteerd over de vijf hier gepresenteerde onderwerpen: Duurzaam Veilig versie 2.0. Ik stel voor op basis hiervan een **Verkeersveiligheidsakkoord te sluiten**. Dit akkoord maakt duidelijk hoe ambitievol we kunnen zijn als we de uitvoering van de tweede generatie Duurzaam Veilig-maatregelen ter hand nemen. Ik sluit niet uit dat dat ambitievoller blijkt te zijn, dan wat we nu denken. Alle organisaties die een bijdrage zouden kunnen leveren, worden dan uitgenodigd hun handtekening te zetten onder dat akkoord teneinde zich daaraan te committeren. Wellicht dat we een task-force zouden moeten oprichten: *het Nationaal Comité Duurzaam Veilig*? Minister Peijs is uitgenodigd bij dit proces een stimulerende rol te spelen en het is goed te vernemen dat zij haar steun aan dit initiatief geeft. Verder nodig ik vertegenwoordigers van de kernspelers op dit gebied uit om samen een werkbezoek te brengen aan het Verenigd Koninkrijk, zoals bekend het veiligste land ter wereld, om ons daar te laten inspireren.

NVVC 2005

- ◆ Voorbereiden van een verkeersveiligheidsakkoord
- ◆ Op basis van Duurzaam Veilig versie 2.0 met tweede generatie DV-maatregelen
- ◆ Door een task-force: 'Nationaal Comité Duurzaam Veilig'

Slotzin

Ik lees regelmatig in een advertentie in de krant: het begint met ambitie.... Er is zeker reden voor ambitie. Visie, kennis, inspiratie, vakmanschap, samenspel, middelen maken ambitie tot werkelijkheid. Vermijdbare ongevallen gebeuren nog elke dag. Wij kunnen ervoor zorgen dat er minder verkeersslachtoffers gaan vallen. Zien we elkaar over een jaar terug bij de start van de uitvoering van een Verkeersveiligheidsakkoord?

Bijlage

Verslag van de e-maildiscussie

Deze bijlage bevat een verslag van de e-maildiscussie in vier rondes over het onderwerp *Duurzaam Veilig: hoe verder?* Deze discussie is opgezet door ir. Fred Wegman en samengevat door dr. Letty Aarts.

Het verslag is ook te vinden op de website <http://www.swov.nl/nl/actueel/>

Leidschendam, 21 april 2004

Duurzaam Veilig: hoe verder? E-mail Discussie – ronde 1

Ter oriëntatie op het NVVC 2004 heeft Fred Wegman zich de vraag gesteld hoe het verder moet met de aanpak van de verkeersveiligheid in Nederland. Daartoe is hij begin 2004 een discussie gestart met 150 personen die werkzaam zijn in de diverse geledingen van de verkeersveiligheid. Via email zijn in vier rondes vragen gesteld en reacties gegeven. Deze discussie heeft geleid tot veel zinvolle bijdragen. Centraal stonden twee vragen: *Gaan we verder met Duurzaam Veilig en zo ja, hoe dan?*

Inleiding en uitnodiging Fred Wegman – 8 januari 2004

Het Nationaal Verkeersveiligheidscongres (NVVC) biedt een goede gelegenheid stil te staan bij Duurzaam Veilig: wat zijn de ervaringen tot nu toe, wat hebben we ervan geleerd en hoe denken we het beste verder te kunnen gaan? In mijn inleiding tijdens het NVVC wil ik met name op het laatste ingaan. Daarbij vraag ik jullie inbreng.

Ik stel voor dat via een discussie de komende maanden via e-mail te doen. Als je belangstelling hebt hieraan mee te doen, dan verzoek ik je dat kenbaar te maken via duurzaamveilig@swov.nl. Ik zal samen met een paar collega's bij de SWOV alle inbreng bekijken, ideeën samenvatten en proberen hieruit nieuwe discussiepunten te destilleren. Omdat we nog drie maanden te gaan hebben, wil ik een vrij strakke planning aanhouden en neem me voor elke twee weken een terugkoppeling te geven van de ingestuurde reacties en mede naar aanleiding daarvan nieuwe vragen te stellen. Mijn eerste vragen zijn:

- 1. wat is volgens jou de essentie van Duurzaam Veilig?**
- 2. welke kansen en bedreigingen zie je voor Duurzaam Veilig en met welke ervaringen moeten we rekening houden bij het vervolg?**

Om alle discussiedeelnemers met dezelfde achtergrondinformatie te laten beginnen, heb ik hieronder de ontwikkelingen tot nu toe samengevat.

In het voorjaar van 1992 is de visie 'Naar een Duurzaam Veilig wegverkeer' gelanceerd in Nederland met het verschijnen van het '*Paarse Boek*'. Dit boek is tot stand gekomen met bijdragen van velen, in het bijzonder vanuit de wetenschappelijke wereld. Het lijkt me dat Duurzaam Veilig onmiskenbaar een nieuwe impuls heeft gegeven aan de bevordering van de verkeersveiligheid in ons land. Internationaal wordt Duurzaam Veilig inmiddels als een van de toonaangevende visies beschouwd om de verkeersveiligheid te verbeteren. Duurzaam Veilig werd officieel onderdeel van het Nederlandse verkeersveiligheidsbeleid zoals te lezen stond in het toenmalige Meerjarenplan Verkeersveiligheid. Hieruit vloede voort het Startprogramma Duurzaam Veilig, gestart in 1997, een convenant tussen verschillende overheidsgeledingen waarin een groot aantal afspraken is neergelegd. In de voorbereidingen van het Nationaal Verkeers- en VervoersPlan (NVVP) was de Duurzaam Veilig visie een belangrijk element. Dit mondde toen uit in een zogenaamde claim voor financiering vanuit ICES-gelden. Hoewel de onderbouwing van die claim door de planbureaus als robuust werd beoordeeld, heeft dit niet het gewenste resultaat opgeleverd. Het is nog niet precies duidelijk op welke wijze Duurzaam Veilig in de Nota Mobiliteit (opvolger van NVVP) terecht zal komen.

Wel ziet het ernaar uit dat de rijksoverheid zelf niet voornemens is een inhoudelijk coördinerende rol op zich te nemen.

Naast deze meer beleidsmatige ontwikkeling is er de laatste jaren het nodige daadwerkelijk gedaan.

Zo zijn er heel wat nota's en rapporten uitgebracht die een onderdeel van de uitwerking van Duurzaam Veilig belichten. Er is allerlei documentatie verschenen: Ideeënbundel, Maatregelcatalogus, CROW-boekje 116, een nota over 'duurzaam veilig voertuig', Mobiliteitstoets, de sobere inrichting van 60 km-uur gebieden, essentiële herkenbaarheidskenmerken, eSafety, bromfiets op de rijbaan, om er een paar te noemen. Het Infopunt Duurzaam Veilig is opgericht en er zijn inmiddels talloze congressen over dit onderwerp gehouden. Er is een fiks aantal demonstratieprojecten en voorbeeldprojecten uitgevoerd. *En: heel wat Duurzaam Veilig maatregelen zijn de laatste jaren uitgevoerd, aangelegd of genomen.*

Wat mij daarbij opvalt is dat de kern van Duurzaam Veilig betrekkelijk onomstreden is, maar dat er inmiddels wel heel wat over Duurzaam Veilig geparafraseerd is, dat er eigen invullingen en opvattingen gegeven worden. Mij is ook opgevallen dat in de verkeersveiligheidswereld de ideeën achter Duurzaam Veilig de laatste tijd minder goed bekend zijn dan zo'n vijf jaar geleden.

Inmiddels wordt er al weer geruime tijd gesproken over de volgende fase van de uitvoering van Duurzaam Veilig en de vraag is hoe die volgende fase eruit kan zien. Ik heb de indruk dat de gedachtevorming over de tweede fase Duurzaam Veilig wat stagneert. Daarvoor is wellicht een verklaring dat de gevraagde budgetten voor deze tweede fase niet beschikbaar zijn gekomen en waarschijnlijk in de naaste toekomst ook niet beschikbaar zullen komen (alhoewel het natuurlijk wel zo is dat er nog niet eerder in één keer door V&W is besloten 343 miljoen euro beschikbaar te stellen). IPO en VNG zien er tegenop zich vast te leggen op doelen die grote investeringen vergen. Mede om die reden blijkt het moeilijk te zijn overeenstemming te verkrijgen over de invulling van Duurzaam Veilig. Momenteel is ook niet duidelijk wie zich verantwoordelijk voelt voor een vorm van landelijke uniformiteit in de invulling. Ook worden er hier en daar kanttekeningen geplaatst bij de analyses die ten grondslag liggen aan de Duurzaam Veilig visie wat betreft de oorzaken en achtergronden van ongevallen. Tenslotte vang ik kritische signalen op over de getroffen Duurzaam Veilig maatregelen. Er blijken praktische problemen bij de uitvoering, die ertoe kunnen leiden dat er veel water bij de wijn gedaan wordt. Ook is te horen dat er te veel (of zelfs uitsluitend!) infrastructurele maatregelen zijn getroffen en te weinig op andere terreinen is gedaan. Of dat de maatregelen kwalitatief onder de maat zijn (te sober, hoor je dan).

Mijn idee op dit moment is dat de Duurzaam Veilig principes nog steeds een heel stevige basis vormen voor een effectief en efficiënt verkeersveiligheidsbeleid in ons land en dat Duurzaam Veilig ook de komende jaren nog steeds meekan. Ik ben van mening dat een visie (wat Duurzaam Veilig is) een uitstekende manier is om de professionele wereld langs een en dezelfde lijn te laten werken, wat goed is voor de resultaten. Daarbij ben ik van mening dat we wel moeten leren van onze ervaringen de laatste jaren en dat we ten aanzien van de uitvoering van het beleid wellicht nieuwe wegen moeten inslaan.

Ruim 10 jaar na de geboorte van de Duurzaam Veilig visie vind ik dat er alle reden is voor een heroriëntatie op de visie in het bijzonder wat betreft de inhoudelijk vertaling van Duurzaam Veilig, maar evenzeer de organisatie van de uitvoering. Ik noem dit het ontwikkelen van de *volgende generatie Duurzaam Veilige aanpak*.

Op het komende Nationaal Verkeersveiligheidscongres NVVC 2004, op 21 april in de Doelen in Rotterdam, wil ik de eerste contouren schetsen van een nieuwe generatie Duurzaam Veilige aanpak.

Graag zie ik je reactie op mijn bovenstaande vragen tegemoet. Reageer via duurzaamveilig@swov.nl.

Samenvatting reacties op de inleiding

1. Wat is volgens jou de essentie van Duurzaam Veilig?

Voor de meeste die aan de DV-discussie deelnemen is het duidelijk dat binnen Duurzaam Veilig 'de mens de maat der dingen is'. Omdat de mens nu eenmaal feilbaar is, moet de omgeving zo veel mogelijk aan deze feilbare mens worden aangepast om als buffer te fungeren mocht het fout gaan. In deze context wordt wel genoemd dat daarbij eigenlijk van de meest feilbare groep mensen uitgegaan zou moeten worden, teneinde te bewerkstelligen dat *iedereen* veilig aan het verkeer deelneemt, van jong tot oud, van fietser tot vrachtwagenchauffeur etc. De omgeving waarin de mens opereert moet daarbij niet zo zeer de *mogelijkheid* bieden tot veilig gedrag, maar deze veel meer *afdwingen*.

Duurzaam Veilig wordt verder vooral gezien als een systeembenadering waarin de verschillende systeemonderdelen (mens, voertuig, weg) op elkaar zijn afgestemd. Mochten externe aanpassingen niets meer kunnen bijdragen aan de verbeteringen in verkeersveiligheid, dan is een tweede optie om mensen beter uit te rusten voor de taak als verkeersdeelnemer en hem beter op te leiden. Mochten ongevallen dan nog niet te voorkomen zijn, dan is het streven de gevolgen van een ongeval zo veel mogelijk te beperken. Duurzaam Veilig is hierdoor vooral gericht op preventie en systeemverbetering en niet op reparatie en achteraf bestrijden van de kwaal.

Tot zo ver komen de antwoorden overeen met de DV-essenties zoals die aanvankelijk zijn opgesteld in: '*Naar een Duurzaam Veilig wegverkeer*' door Koonstra et al. (1992). Tussen de reacties vielen echter ook een paar *eigen interpretaties* te bespeuren die wellicht een beeld geven van hoe het DV-concept in het veld zijn eigen leven is gaan leiden en ervaren wordt. In het veld blijkt Duurzaam Veilig namelijk nogal eens te worden gezien als (enkel) het *consequent doorvoeren van uniforme maatregelen* of als *integraal gecoördineerd beleid*. In deze wijze van zien wordt Duurzaam Veilig dus niet allereerst gekoppeld aan *inhoudelijke maatregelen* maar (ook en bij sommigen vooral) aan de *uitvoering van maatregelen*.

Samengevat zouden we op basis van de respons kunnen concluderen dat de essentie van Duurzaam Veilig eigenlijk niet tot misverstanden leidt en ook niet tot sterk afwijkende of negatieve reacties. Wel lijkt een discrepantie te bestaan tussen wat Duurzaam Veilig als theoretisch, inhoudelijk, of wetenschappelijk concept is, en de vertaling van het concept in de praktijk. Dit laatste bepaalt uiteindelijk wel de effectiviteit van het beleid en van de doorvoering van DV-maatregelen en is dus zeer van belang bij de beeldvorming omtrent Duurzaam Veilig.

2. Welke kansen of bedreigingen zie je voor Duurzaam Veilig en met welke ontwikkelingen moeten we rekening houden in het vervolg?

2a. Bedreigingen

Politieke prioriteit

Er wordt nogal eens genoemd dat de *prioriteit* van landelijke en regionale/provinciale overheden op het gebied van verkeer en vervoer voornamelijk de kant op gaat van 'bereikbaarheid' en 'economie', en dat 'verkeersveiligheid' qua prioriteit slechts een ondergeschoven kindje zou zijn.

Een mogelijke oorzaak voor de relatief lage prioriteit van verkeersveiligheid, zo wordt geopperd, zou kunnen liggen in het feit dat de *waarde* die (door de overheid) aan een *verkeersslachtoffer* wordt toegekend vele malen lager ligt dan de waarde van bijvoorbeeld een slachtoffer van crimineel gedrag. Gemeend wordt dat niet zelden een verkeersongeval het resultaat van roekeloos of risicovol gedrag is, waardoor slachtoffers van een slechte afloop in deze ook zouden kunnen worden aangemerkt als zijnde slachtoffers van zinloos geweld (die zo ongeveer de hoogste waarde vertegenwoordigd).

Door de lage waarde die aan een verkeersslachtoffer wordt toegekend worden investeringen in verkeersveiligheid vaker als onrendabel ervaren dan investeringen in projecten die meer op het economische en bereikbaarheidsvlak liggen (maar die niet zelden veel onrendabeler zijn, zoals de Betuwelijn).

Financiële middelen

Wellicht samenhangend met het eerst probleem worden de *huidige financiële problemen* genoemd (extra geld voor 'achterstallig onderhoud' en congestie-oplossen kwam er wel, voor verkeersveiligheid niet), maar deze problemen blijken, ook gezien de vele positieve reacties omtrent creatieve oplossingen hiervoor, niet het als het grootste probleem voor de uitvoering van Duurzaam Veilig te worden beschouwd, ook niet in de toekomst.

Bestuurlijke organisatie

Er zijn volgens de respondenten voornamelijk op *bestuurlijk niveau* een aantal punten die een succesvolle uitvoering van Duurzaam Veilig in de weg zouden kunnen staan. Zo worden er problemen genoemd in het verlengde van het voorgenomen *gedecentraliseerde beleid*. Hierbij wordt geconstateerd dat er geen of te weinig regie en monitoring is van de activiteiten van de verschillende partijen die DV-maatregelen in hun regio doorvoeren. Daarbij is de centraal uitgewerkte Nota Mobiliteit (opvolger van het NVVP) voor velen *te abstract* opgesteld om bij de verschillende uitvoerders in het veld de bestaande ongerustheid weg te nemen. Verondersteld wordt dat er gemakkelijk individuele interpretaties van het uit te voeren beleid kunnen gaan ontstaan, ook omdat bijvoorbeeld de CROW-richtlijnen die concreter invulling geven aan de theorie achter Duurzaam Veilig, als te vrijblijvend worden gezien. De vrees wordt geuit dat de *landelijke* uniformiteit van DV-maatregelen niet gewaarborgd is en in de toekomst nog minder zal worden. Anderen uiten zich in termen van: de realiteit is nu eenmaal dat de uitvoering van het verkeers- en vervoersbeleid gecentraliseerd wordt en – gegeven dat politieke uitgangspunt – zouden er vormen van *zelfbinding* moeten worden gecreëerd. Tenslotte wordt aandacht gevraagd voor een mogelijk risico dat de uitvoering van Duurzaam Veilig in de toekomst een lagere prioriteit zal krijgen omdat subsidiegeld voor Duurzaam Veilig niet meer geormerkt wordt. Anderen uiten zich daar wat optimistischer over.

De landelijke uniformiteit van DV-maatregelen wordt verder ook bedreigd doordat DV-maatregelen over het algemeen duur zijn, veel aanpassingen vergen en over een (te) lange termijn zijn uitgesmeerd. Hierdoor ontstaan problemen in het coördineren van diverse uitvoeringsfasen en samenwerking tussen diverse betrokkenen. In dit verband wordt bijvoorbeeld geconstateerd dat eenvoudig uit te voeren maatregelen, zoals het aanleggen van drempels, eerder worden uitgevoerd dan grotere klussen zoals het op orde krijgen van de netwerkstructuur. Hierdoor worden individuele DV-maatregelen niet in het grotere perspectief van Duurzaam Veilig gezien.

Een veel genoemd punt is verder het steeds meer *wegvallen van de stimulerende rol van de centrale overheid* en die, volgens respondenten, de rijksoverheid op de een of andere manier toch zou moeten hebben. De Regering zou te slappe doelen hebben geformuleerd en geen duidelijk actieprogramma op het gebied van Duurzaam Veilig hebben, waardoor er geen stimulerende werking naar lagere overheden en burgers uitgaat. Ook lijkt het kabinetsstandpunt over de *grotere eigen verantwoordelijkheid* van individuele burgers op gespannen voet te staan met de principes van Duurzaam Veilig, waarbij de overheid (welke dan ook) zorg zou moeten dragen dat de feilbare mens (of deze nu wel of geen verantwoordelijkheden neemt) veilig aan het verkeer kan deelnemen en ook anderen zo min mogelijk in gevaar brengt.

Inhoudelijke oriëntatie

In het Startprogramma Duurzaam Veilig is een hoge prioriteit toegekend aan de realisering door provincies, gemeenten en waterschappen aan specifieke zaken zoals het aanleggen van 30 en 60 km/uur zones. De vraag is of hiermee doorgedaan zal moeten worden (tot 100%?) of dat er andere inhoudelijke zwaartepunten gekozen zouden moeten worden. Zo is naar voren gebracht dat ten onrechte de veiligheid van rijkswegen resp. autosnelwegen (toch relatief veilig) in Duurzaam Veilig niet aan de orde komt.

Ook wordt gemeld dat er minder draagvlak zou zijn voor snelheidsbeheersende maatregelen.

Een enkeling vindt zelfs dat Duurzaam Veilig te veel op snelheidslimieten gefocust is. Een andere observatie is dat Duurzaam Veilig te zeer op alleen infrastructuur is gericht geweest en te weinig op andere mogelijke maatregelen.

Een factor die wordt aangehaald als een andere (mede)oorzaak van het prioriteitsprobleem is het feit dat Duurzaam Veilig te veel op *alleen veiligheid gefocust* is en *te weinig concessies* wil doen aan andere zaken waaraan veel belang wordt gehecht in onze samenleving. Door anderen wordt echter juist beweerd dat door de integratie met andere factoren Duurzaam Veilig haar *gezicht verliest* of juist, door de *integratie met verkeerde factoren*, tot situaties leidt die helemaal niet of niet helemaal aan DV-eisen voldoen (in dit verband wordt bijvoorbeeld de ontwikkeling genoemd van de auto als 'kantoor op wielen'). Op dit punt zijn de meningen dus verdeeld: aan de ene kant wordt beweerd dat er binnen Duurzaam Veilig te weinig concessies gedaan worden aan factoren die van groter belang worden gezien bij overheden; aan de andere kant wordt geconstateerd dat dergelijke concessies ten koste zullen gaan van wat Duurzaam Veilig beoogt te bereiken.

Overigens wordt tevens opgemerkt dat *binnen de uitvoering* van Duurzaam Veilig, maatregelen soms een *averechts effect* hebben op het uiteindelijke doel dat wordt nagestreefd. Zo blijken stroomwegen vaak helemaal niet te stromen, waardoor het doorgaande verkeer uitwijkt naar (veel gevaarlijkere) sluiproutes. Hierdoor verschuift het probleem en levert per saldo helemaal geen grotere verkeersveiligheid op. Duurzaam Veilig zou meer op netwerkniveau moeten opereren teneinde te voorkomen dat problemen alleen maar verschoven of zelfs verergerd worden, in plaats van opgelost. Meer in het algemeen geldt dat DV-oplossingen die vanuit de wetenschappelijke hoek zijn geopperd, in de praktijk vaak niet (zo) blijken te werken: de praktijk is vaak weerbarstiger.

Ook op *voertuiggebied* worden ook dergelijke tegengestelde effecten geconstateerd: de passieve veiligheid binnen voertuigen is de laatste decennia weliswaar enorm toegenomen, maar daarmee zou, volgens sommigen, de uiteindelijke verkeersveiligheid niet gebaat zijn. Weggebruikers zouden deze extra veiligheid compenseren door zich onveilig te gaan gedragen, misschien niet eens altijd bewust (risicocompensatie). Zo lokken stille, snelle en comfortabele auto's hard rijden uit, ook omdat bestuurders niet het gevoel hebben zo hard te gaan. Dergelijke ontwikkelingen zouden de verkeersveiligheid niet ten goede komen.

Draagvlak voor Duurzaam Veilig

Ook vanuit het *draagvlak binnen de bevolking* worden problemen geconstateerd. Zo lijkt er een houding te zijn ontstaan die verkeersongevallen als een *onontkoombaar ongemak* van het leven van alledag ziet, waarbij de noodzaak in het investeren in de immers relatief grote veiligheid ondermijnt. Bovendien zijn mensen steeds meer op alleen zichzelf gericht en stellen hun *eigen vrijheid* in gedrag zeer op prijs. Deze houding staat, volgens sommige respondenten, mogelijk op gespannen voet met een wegomgeving die bepaald gedrag afdwingt. Daarbij komt nog eens dat de auto (die ook binnen Duurzaam Veilig centraal staat) door velen meer als een genotsmiddel wordt gezien dan als een vernuftig middel om van A naar B te komen. Deze perceptie komt volgens sommige respondenten de verkeersveiligheid niet ten goede. Tevens denken veel weggebruikers, volgens sommige respondenten, dat zij hun eigen veiligheid zelf wel in de hand hebben; ongevallen worden in hun ogen vaak gezien als iets dat voornamelijk door een *handvol brokkenmakers* wordt veroorzaakt die zich ook daadwerkelijk onveilig gedragen.

Binnen de groep *professionele weggebruikers* heeft het draagvlak voor Duurzaam Veilig een knauw gekregen doordat er vaak te weinig rekening is gehouden met de uitzonderlijke situatie waarin deze professionele weggebruikers vaak moeten opereren.

Zo zijn rotondes op belangrijke aanvoerroutes nogal eens te krap aangelegd voor vrachtwagens waardoor er veel irritatie over dergelijke maatregelen en het achterliggende beleid ontstaat. Ook vanuit de hoek van het openbaar vervoer en hulpverleningsdiensten worden kritische geluiden gehoord ten aanzien van sommige DV-maatregelen.

Kennis over Duurzaam Veilig

Een heel ander punt dat genoemd wordt, is het feit dat er nog maar weinig over de *effectiviteit* van vele DV-maatregelen bekend is. Hierdoor zijn wegbeheerders niet altijd overtuigd van het nut van bepaalde (voornamelijk dure) maatregelen die wel essentieel zijn voor het doorvoeren van Duurzaam Veilig. Bovendien heerst hierdoor gemakkelijk de overtuiging dat het niet halen van bepaalde doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid (om wat voor reden dan ook) geheel te wijten is aan het falen Duurzaam Veilig. Sommige respondenten zijn er zelfs van overtuigd dat Duurzaam Veilig gebaseerd is op te hooggespannen verwachtingen en dat er met wat voor maatregelen dan ook, nog maar weinig veiligheidswinst valt te behalen.

Twee studies zijn recent uitgekomen waarbij vraagtekens geplaatst worden over de uiteenlopende uitvoeringsvormen van maatregelen (30 km-gebieden en oversteekvoorzieningen voor voetgangers). Over voorrang voor fietsers op rotondes bestaat in het land ook geen overeenstemming. De vertaling van deregelijke kennis naar nieuwe aanbevelingen voor de praktijk heeft nog niet voldoende plaatsgevonden.

Er wordt ten slotte aandacht gevraagd voor het feit dat er steeds meer nieuwe professionals komen die werkzaam zijn op het gebied van de verkeersveiligheid, voor wie Duurzaam Veilig niet een soort 'vanzelfsprekendheid' is en dat er de nodige aandacht besteed zou moeten gaan worden aan opleiding en training.

2b. Kansen

Aansluiten bij andere maatschappelijke ontwikkelingen

De kans die door een grote meerderheid van de respondenten wordt genoemd is het *integreren of meeliften* van Duurzaam Veilig met andere factoren die beter in de markt liggen. Zo zou het thema 'verkeersveiligheid' goed samen kunnen gaan, of mee kunnen liften met andere verkeersgerelateerde zaken die niet perse met veiligheid te maken hebben. Daarbij valt te denken aan zaken zoals milieu, bereikbaarheid en sociaal-economische aspecten. Door één van respondenten wordt in dit verband opgemerkt dat de huidige DV-wegcategorieën reeds in termen van *bereikbaarheid* en niet in termen van *veiligheid* zijn geformuleerd. Aan een optimale mix met andere maatregelen zou *onderzoek* een flinke steen kunnen bijdragen. Ook wordt geopperd mee te liften met het thans opnieuw aangezwengelde *normen- en waardendebat*. Dit debat zou expliciet doorgetrokken kunnen worden naar normoverschrijdend gedrag in het verkeer, waarbij mensen ervan overtuigd moeten raken dat ze zelf ook een actieve rol kunnen vervullen in het verbeteren van de verkeersveiligheid. In hoeverre dit echter specifiek betrekking heeft op DV-maatregelen is wel een beetje de vraag, want Duurzaam Veilig gaat er juist vanuit dat de mens feilbaar is, en ook met goede normen en waarden op zak fouten kan maken.

Draagvlak

Sommigen betrekken de stelling dat over *voldoende draagvlak* voor verkeersveiligheid, zowel bij de gewone burger als met name bij lokale overheden, helemaal niet te klagen valt. Er wordt zelfs optimistisch opgemerkt dat er nog nooit zo veel geld beschikbaar was voor verkeersveiligheid. Een aantal respondenten geeft aan dat dit geld vaak ook al creatief wordt ingezet om er zo veel mogelijk uit te halen.

Om het draagvlak vanuit de burger voor verkeersveiligheid in het algemeen en Duurzaam Veilig in het bijzonder nog verder te vergroten, wordt door diverse respondenten geopperd om DV-maatregelen zo veel mogelijk door te voeren met oog voor *belangen van de individuele weggebruiker*.

In dit verband wordt het toestaan van hogere snelheden buiten de spits genoemd, en wordt er gedacht aan belastingvoordelen in bepaalde situaties. Meer in het algemeen zouden, in relatief veilige situaties, meer vrijheden aan weggebruikers kunnen worden overgelaten, ten koste van de vrijheid op relatief gevaarlijke locaties.

Nieuwe accenten in de toekomst?

Een van de respondenten breekt specifiek een lans voor fietsers, en is van mening dat DV-maatregelen bij deze categorie weggebruikers meer draagvlak kan creëren indien er minder vanuit het perspectief van de automobilist wordt gedacht.

Als kans tegen de toenemende eigen interpretaties van Duurzaam Veilig binnen decentrale overheden wordt het debat over *herkenbaarheidskenmerken* genoemd. Eenduidigheid over dergelijke kenmerken zou de landelijke uniformiteit van DV-maatregelen weer ten goede komen. Een ander pleit in dit verband vooral voor meer en betere kennisuitwisseling tussen lokale overheden en wegbeheerders over oplossingen voor specifieke problemen.

DV-maatregelen zouden bovendien kunnen profiteren door ze meer vanuit het *menselijk gebruik* te categoriseren, en minder vanuit de technische mogelijkheden. Ook zouden DV-maatregelen dusdanig vormgegeven moeten worden dat weggebruikers herkennen dat dit (ook) in het eigen belang is en hen niet het gevoel geeft ingeperkt te worden in de mobiliteit. Dit zou bijvoorbeeld bereikt kunnen worden door een meer situatiespecifieke en op maat gesneden inzet van DV-maatregelen op die locaties en in die situaties waar behoefte is aan een betere verkeersveiligheid. Daarbij zou dan met name gestreefd moeten worden naar een grote mate van *herkenbaarheid* voor de weggebruiker, en zou minder dogmatisch aan alleen maar *uniformiteit* moeten worden vastgehouden. Weggebruikers ervaren dan niet alleen een toenemende verkeersveiligheid, ook zou het inzetten van DV-maatregelen in dergelijk specifieke situaties een hogere kosteneffectiviteit hebben dan het willekeurig doorvoeren van dezelfde maatregelen. Verder zouden lokale overheden in dit verband met eigen creativiteit meer draagvlak bij de lokale bevolking kunnen creëren door hen actiever te betrekken bij besluitvorming.

Er is ook een groep respondenten die kansen voor Duurzaam Veilig zien gericht op de *toekomst*. Ten eerste wordt hierbinnen de *voortschrijdende (voertuig)technologie* genoemd waarvan Duurzaam veilig zou moeten kunnen profiteren. Moderne technologie zou bovendien ook meer ingezet kunnen worden om verkeer op bepaalde locaties meer situatieafhankelijk te coördineren en weggebruikers meer van (zeer korte) *achtergrondinformatie* over bepaalde maatregelen te voorzien (denk b.v. aan opmerkingen over wegwerkzaamheden, of de nabijheid van kwetsbare verkeersdeelnemers). Dit zou een positief effect hebben op het begrip van weggebruikers voor maatregelen, en daarmee eerder het gewenste gedrag uitlokken. Ook in de ondersteuning van wegbeheerders in het doorvoeren van DV-maatregelen kan nog winst worden behaald door het op grote schaal inzetten van gebruikersvriendelijke computerprogramma's.

Meer in het algemeen wordt beweerd dat Duurzaam Veilig zich veel meer zou moeten richten op de wereld zoals deze er vermoedelijk *over een decennium* uit zal zien. Maatregelen zouden dan vooral aangepast moet zijn aan de taakbekwaamheden van de verkeersdeelnemers op dat moment (die gedomineerd zullen worden door een relatief grote groep ouderen). Door meer te *anticiperen* op wat de toekomst ons zal brengen en in te spelen op zaken die nu in ontwikkeling zijn, zou bovendien een groter draagvlak kunnen worden verkregen. Planbureaus zouden voor de toekomst meer moeten worden geraadpleegd om een goede inschatting te kunnen maken welke ontwikkelingen er op gebied van verkeersonveiligheid gaande zijn en welke maatregelen het meeste effect zullen hebben.

Een aantal respondenten is daarbij de mening toegedaan dat een nieuwe fase van Duurzaam veilig een heel *scala aan nieuwe mogelijkheden* zou moeten inhouden die vooral weer goed aansluiten bij de huidige praktijk.

Deze nieuwe invulling zou gestalte kunnen krijgen op basis van ervaringen met de oude maatregelen en nieuwe visies op verkeersveiligheid. Een enkeling oppert deze nieuwe fase onder een *andere naam* te presenteren om het draagvlak weer nieuw leven in te blazen. Anderen beweren juist het tegengestelde: niet alles helemaal weer anders.

Tenslotte: Er worden kansen gezien voor Duurzaam Veilig in een Nederlands voorzitterschap binnen de EU. Een dergelijk voorzitterschap zou de mogelijkheid bieden, Europees niveau verkeersveiligheidsdoelstellingen hoog op de agenda te plaatsen.

2c. Ervaringen om rekening mee te houden

Er wordt gemeld dat Duurzaam Veilig meer een *politieke kwestie* is dan een economische. Het niet beschikbaar zijn van ICES-gelden blijkt maar een beperkt excuus te zijn voor een verminderde ambitie. Zo blijkt ook uit andere reacties dat, bij het *creatief inzetten van gelden*, er met de beschikbare middelen veel mogelijk is, als men maar wil en zich niet blind staart op het budget dat expliciet voor verkeersveiligheid geboekt staat. Vaak blijkt echter in de politieke en ambtelijke besluitvorming *bereikbaarheid* belangrijker te worden geacht dan *verkeersveiligheid*.

Daarnaast wordt door diverse respondenten gesignaleerd dat de ideeën achter Duurzaam Veilig weg beginnen te zakken en tegenwoordig minder goed bekend zijn. Men is daardoor meer geneigd achter de waan van de moderne tijd aan te lopen. De DV-principes zouden weer eens goed onder de aandacht moeten worden gebracht en moeten worden uitgewerkt naar andere principes dan alleen maar infrastructuur. Aan de andere kant wordt er geconstateerd dat de ideeën achter Duurzaam Veilig wel duidelijk zijn, maar dat het in de praktijk toch vaak anders werkt: Duurzaam veilig zou daarbij niet alleen vanuit een theoretisch-wetenschappelijke topdown benadering moeten werken, maar ook handvatten moeten bieden voor uitvoerders in het veld, die vaak veel meer probleemgestuurd en dus bottom-up aan de weg timmeren. Duurzaam Veilig moet daarbij vooral niet te dogmatisch zijn, maar ruimte bieden voor voldoende flexibiliteit teneinde oplossingen op maat mogelijk te maken. Een aantal respondenten vindt namelijk dat sommige maatregelen die op landelijke schaal worden ingevoerd, totaal niet aansluiten bij de lokale problemen. Daardoor hebben ze vaak het gevoel geld te verspillen aan maatregelen tegen problemen die er in hun regio niet of nauwelijks zijn.

Door een enkeling wordt geconstateerd dat de afgelopen 10 tot 15 jaar Duurzaam Veilig vooral heeft geleefd binnen het technisch-verkeerskundig wereldje, terwijl Duurzaam Veilig meer zou moeten gaan leven als algemeen kwaliteitsaspect van mobiliteit.

Een aantal respondenten constateert ook ongenoegen over DV-maatregelen. Zo meldt één van de respondenten dat er naar zijn mening veel geld (of zelfs al het geld) is verspild aan de aanleg van 30 km/uur gebieden waar naar zijn idee nooit een ongeval had plaatsgevonden. Ook wordt er gemopperd op DV-maatregelen zoals drempels. Gaat het bij Duurzaam veilig om conformiteit of om effect dat ermee bereikt wordt. Wordt er genoeg op landelijk niveau naar de bevolking over Duurzaam Veilig gecommuniceerd? Wie is daar verantwoordelijk voor?

BIJLAGE

Samenvatting van specifieke reacties op stellingen binnen een workshop 'Overall evaluatie demonstratieprojecten Duurzaam Veilig':

- Duurzaam Veilig wordt als een goed theoretisch concept gezien, maar wel wordt geconstateerd dat de beperkte financiële middelen in de uitvoering nogal eens problemen opleveren om DV-maatregelen ook daadwerkelijk zo door te voeren zoals ze bedoeld zijn. Er wordt wel een groeiende weerstand gesignaleerd tegen divers DV-maatregelen zoals drempels. Dit leidt er gemakkelijk toe dat er ook weerstand tegen DV-maatregelen in het algemeen ontstaat.

- Op het gebied van leerprocessen aangaande DV-implementaties wordt geconstateerd dat dit beter geregistreerd had kunnen worden en dat de leerdoelen duidelijker hadden moeten zijn. Dit zou in de toekomst voorkomen kunnen worden door duidelijke afspraken te maken over een taakverdeling.
- Op het gebied van monitoring wordt geconstateerd dat er verschil is tussen doelgroepen op verschillende niveaus (b.v. regionaal, landelijk).
- Ook moet er onderscheid gemaakt worden tussen het proces (wat hebben we geleerd?) en het product (wat is er bereikt?). De verantwoordelijkheid voor de monitoring van de Duurzaam Veilig demonstratieprojecten was neergelegd bij de regionale overheden, terwijl het op landelijk niveau gericht was en dus ook beter door de nationale overheid had kunnen worden uitgevoerd.
- Een gunstige uitwerking van een demonstratieproject zoals dat van Duurzaam Veilig kan het beste worden bereikt door een goede en duurzame samenwerking tussen de diverse partijen. Daarbij is een centrale regisseur waarschijnlijk onontbeerlijk.

Leidschendam, 21 april 2004

Duurzaam Veilig: hoe verder? E-mail Discussie – ronde 2

Hieronder het verslag van de tweede e-mail ronde:

Tweede discussieronde – 28 januari 2004

Mijn verzoek van begin januari 2004 om mee te denken aan een nieuwe invulling van Duurzaam Veilig heeft tot vele tientallen reacties geleid de afgelopen weken. Iedereen die een reactie geschreven heeft, bedank ik hierbij. Het leert me dat Duurzaam Veilig leeft. Verder is me duidelijk geworden dat velen een discussie over dit onderwerp op dit moment verwelkomen.

Mijn eerste vraag:

1. Wat is je reactie naar aanleiding van onze samenvatting?

Het is mijns inziens te vroeg om een analyse te geven van alle reacties. In de loop van de komende maanden zullen we die wel proberen te maken. Maar het is in deze fase goed vast te stellen dat we klaarblijkelijk fundamenteel niet van mening verschillen dat de Duurzaam Veilig nog steeds als zeer bruikbaar wordt beoordeeld en dat er geen andere, concurrerende visie opgedoken is. Overigens leid ik uit de gegeven reacties wel af dat het nuttig is de visie nog eens samen te vatten, nader toe te lichten en uit te werken. De opgedane ervaringen de afgelopen jaren zullen daarin meegenomen moeten worden. Zowel binnen de wereld van de verkeersveiligheid als op aangrenzende beleidsterreinen zouden we dit dan moeten verspreiden. Ook denk ik dat het goed zou zijn kennis over Duurzaam Veilig actief/actiever te gaan verspreiden de komende jaren, ook omdat ons wordt aangegeven dat de kennis aan het wegzakken zou zijn en dat nieuwe verkeersveiligheidsprofessionals het veld betreden.

In het Startprogramma Duurzaam Veilig lag een sterk accent op een duurzaam veilige infrastructuur. Ik vond dat terecht en heb dat altijd verdedigd. Immers: binnen de visie past de gedachte om de weggebruiker een omgeving aan te bieden waar de kans op foute beslissingen zo klein mogelijk wordt gemaakt en die omgeving is in eerste instantie de wegomgeving (ontwikkelingen aan voertuigen en telematica zijn door ons veel minder gemakkelijk te beïnvloeden). Bovendien is een belangrijk kenmerk van Duurzaam Veilig pro-actief ongevallen (met slachtoffers) te voorkomen en niet pas tot actie over te gaan als er slachtoffers gevallen zijn. Infrastructurele maatregelen zijn mijns inziens daartoe geëigend en daarbinnen vormde de categorisering van wegen een kernelement. Ook gedachten over meer uniformiteit van de uitvoering van bepaalde maatregelen met het oog op de herkenbaarheid en voorspelbaarheid voor weggebruikers was een belangrijk aandachtspunt de afgelopen jaren. Ik krijg de indruk dat deze aanpak redelijk goed overgekomen is en ook in behoorlijke mate is uitgevoerd.

Ook het gekozen accent in het Startprogramma op 30- en 60-km gebieden is mijns inziens succesvol, afgemeten aan de realisering van deze gebieden de laatste jaren en de effecten op het gebeuren van ongevallen. Overigens zijn daar nu wel enkele kanttekeningen bij te plaatsen (voldoende uniformiteit, te sobere inrichtingen etc.).

Er zijn respondenten die strenger willen gaan worden op dit punt, en die zich vanuit deze optiek zorgen maken over de gevolgen van de aangekondigde decentralisatie van de uitvoering. Anderen zien veel minder voordelen in deze wens tot uniformiteit en beklagen zich over een 'keurslijf'. Ik ga er daarbij van uit dat de decentralisatie (vooralsnog) niet opnieuw ter discussie staat.

2. Hoe kijk je aan tegen de gevolgen van de decentralisatie van de uitvoering van Duurzaam Veilig voor wat betreft uniformiteit van de uitvoering van infrastructurele maatregelen en denk je dat er aanvullende afspraken op dit gebied nodig en nuttig zijn?

Opvallend vond ik in de reacties op mijn eerste verzoek dat kritiek die Duurzaam Veilig kreeg in het verleden, namelijk dat het uitsluitend aandacht had voor infrastructuur, nu niet een zwaar accent heeft gekregen in de reacties. Wat me daarbij verder opviel was dat er weliswaar in algemene zin gepleit wordt voor integratie met andere beleidsterreinen (milieu – langzaam rijden gaat sneller, congestie - gebiedsgericht benutten van het wegennet, integrale veiligheid, etc.), maar dat daarbij ook een zekere terughoudendheid wordt betracht (te veel kans op water bij de wijn, duurzaam veilig wordt onzichtbaar, etc.).

Dit leidt tot mijn derde vraag:

3. Welke mogelijkheden voor verbreding van Duurzaam Veilig zou je verder uitgewerkt willen zien, omdat je verwacht dat zodoende de realisatie van Duurzaam Veilig sneller zal kunnen plaatsvinden en/of effectiever?

Tenslotte:

4. Wat zouden we vanuit de Duurzaam Veilig visie moeten doen om het rijden onder invloed (van alcohol en drugs) *geheel* uit te bannen en *elke* inzittende van een auto een gordel te laten dragen?

Ik wil je vragen een of meer vragen van een antwoord te voorzien. Ik vond de gegeven antwoorden op mijn eerste mail zeer de moeite waard en ik hoop deze keer op nog wat meer respons. Desgevraagd heb ik nu de hele verzendlijst bijgevoegd van degenen die deze mail ontvangen. Als je van de lijst geschrapt wil worden, laat het ons weten, als je de lijst wilt uitbreiden, dan horen we dat graag.

Graag een reactie uiterlijk 12 februari aanstaande naar duurzaamveilig@swov.nl.

Samenvatting reacties tweede discussieronde

1. Wat is je reactie naar aanleiding van onze samenvatting?

De respondenten die zich expliciet uitlaten over onze samenvatting kunnen zich er goed in vinden. Men merkt bovendien op het prettig te vinden op deze wijze geïnformeerd te worden en stelt ook de elektronische discussie over Duurzaam Veilig erg op prijs.

Naar aanleiding van onze samenvatting worden wel een aantal opmerkingen gemaakt, en sommigen grijpen de gelegenheid aan om toevoegingen te plaatsen of op basis van onze samenvatting nu pas hun mening over de gestelde vragen te geven. Hieronder volgt een samenvatting van deze opmerkingen.

Decentralisatie

De zorg die in onze samenvatting te lezen is over nadelige gevolgen van het gedecentraliseerde beleid wordt door een van de respondenten genuanceerd door te stellen dat het vooral een *inhoudelijke* decentralisering zou zijn. Wel wordt toegegeven dat er op nationaal niveau werk ligt op het gebied van wet- en regelgeving. Deze constatering wordt ook door andere partijen onderschreven.

De centrale overheid rekent er verder op dat mogelijke landelijke richtlijnen vooral ook vanuit de lokale overheden worden bepleit en geformuleerd. Anderen zien toch meer in het instellen van een Inspectie voor de Verkeersinfrastructuur die de uitvoering volgens op te stellen voorschriften controleert.

Wat betreft de decentralisatie merkt een ander op dat zijn grootste zorg de *overdracht van beleid* tussen opeenvolgende bestuurders is. Daar de lokale overheden en kaderwetgebieden niet gewend zijn met zo veel bestuurlijke vrijheid om te gaan, is de vrees dat, zeker nu er bezuinigingen voor de deur staan, verkeersveiligheid niet tot de kernpunten zal gaan behoren; aandacht voor verkeersveiligheid is niet zelden afhankelijk van de persoonlijke inzet van bestuurders.

Niveau van uitvoering

Naast het beter onderbouwen van richtlijnen voor het wegontwerp van individuele wegen en straten, zou Duurzaam Veilig meer als een *netwerkbenadering* moeten worden uitgevoerd. Dit houdt in dat er niet op wegniveau, maar op netwerkniveau naar een Duurzaam Veilig wegverkeer wordt toegewerkt. Daarbij dienen dan niet enkel goedkope maatregelen op wegniveau te worden uitgevoerd, maar ook de kostbaardere aanpak van grootschaligere maatregelen. Een dergelijke aanpak zou tevens een aan de bevolking goed uit te leggen afwisseling bewerkstelligen tussen impopulaire 'azijnmaatregelen', die draagvlak voor Duurzaam Veilig zouden kunnen ondermijnen, en maatregelen waar de burger/weggebruiker positiever tegenover staat. Dat een dergelijke aanpak nog te weinig wordt toegepast, zou kunnen liggen aan het feit dat bestuurders met eenvoudige, goedkope maatregelen sneller kunnen scoren en deze daarom eerder zullen uitvoeren, waardoor de duurdere maatregelen achterblijven en bepaalde problemen niet worden opgelost. Om deze duurdere maatregelen toch beter gerealiseerd te krijgen, zouden ze moeten meeliften met maatregelen op het gebied van bereikbaarheid.

Ook anderen vragen zich af of Duurzaam Veilig niet vooral op *wegniveau* is en wordt uitgevoerd, terwijl op een *hogere, planmatig niveau* alles bij het oude is gebleven. Een vraag die hierop aansluit is waarom het niet gelukt is het hogere planniveau (stedenbouw, ruimtelijke ordening) meer te betrekken bij Duurzaam Veilig.

Financiën

Er is een vraag over de besteding van beschikbare subsidiegelden. Enerzijds wordt beweerd dat de beschikbare budgetten niet besteed worden, wat als indicatie wordt gezien voor (een gebrek aan) politieke prioriteit of (on)voldoende plannen; anderzijds wordt beweerd dat wel beschikbare budgetten besteed zijn. Er is hier geen onderscheid gemaakt naar categorieën wegbeheerders, maar klaarblijkelijk wordt hierover niet hetzelfde gedacht.

Prioriteit

Een van de respondenten is van mening dat er door instanties meer gedaan zou moeten worden om verkeersveiligheid *hogere op de agenda* te krijgen. Hierbij zouden *getuigenissen van nabestaanden* van verkeersslachtoffers goed kunnen worden ingezet. In het verleden is reeds gebleken dat dit werkt (v.b.: Anna Enquist en doblispiegels voor vrachtwagens). Ook door een ander wordt geconstateerd dat de vele verkeersslachtoffers niet erg tot de verbeelding spreken, totdat het dicht bij huis komt. Toch ebben ook dergelijke gevoelens weer snel weg. Andere veiligheidsonderwerpen, zoals sociale veiligheid en brandonveiligheid, staan, ondanks de veel lagere slachtofferaantallen veel hoger op de prioriteitenlijst.

Een mogelijke oorzaak voor een lage prioriteit van verkeersveiligheid is dat Nederland al tot de *drie veiligste landen* ter wereld behoort.

Daarnaast meent een respondent dat verkeersveiligheid *geen 'sexy' onderwerp* is en en voelen burgers zich gemakkelijk *betutteld* als de overheid zich met dergelijke zaken bemoeit (eigen verantwoordelijkheid!).

Draagvlak

Volgens een van de respondenten blijkt uit onze samenvatting van de ideeën omtrent Duurzaam Veilig dat er vanuit de burger niet zo veel *draagvlak* voor verkeersveiligheid zou zijn omdat verkeersongevallen 'er nu eenmaal bij horen'. Deze respondent haalt daarbij recente onderzoeksresultaten aan die een *veel positiever beeld* geven van het draagvlak onder de bevolking. De SWOV zou te veel een negatief beeld over draagvlak naar buiten dragen, dat bovendien niet empirisch onderbouwd is. Daarbij wordt ons inziens wel over het hoofd gezien dat onze samenvatting een weergave van de reactie van anderen op onze vragen over Duurzaam Veilig is, en derhalve niet perse de mening van de SWOV representeert. Een ander geeft op dit punt bovendien een genuanceerder beeld en constateert dat er uit onderzoek heel verschillende conclusies komen over het draagvlak voor verkeersveiligheid onder de bevolking. Deze respondent zoekt de oorzaak van de verschillende bevindingen in een ambivalent gevoel ten opzichte van verkeersveiligheid: indien we zelf schuld hebben aan een ongeval, dan wordt dat gezien als 'pech', maar als een ander ons wat aandoet, dan wordt dat veel meer gezien in termen van 'schuld'. Aangezien zich steeds meer partijen roeren in de discussie omtrent Duurzaam Veilig, wordt het wijs geacht de *bezwaren* eens kritisch *tegen het licht* te houden om te kijken wat er aan gedaan kan worden. Daarbij moet zowel gekeken worden naar de kritiek van burgers die zich vooral geconfronteerd zien met maatregelen voor zeer kleine overtredingen terwijl de grove overtreders te vaak vrijuit lijken te gaan, tot partijen zoals de mobiele hulpdiensten die eigenlijk het Duurzaam Veilig concept zouden moeten ondersteunen, maar toch juist veel hinder van bepaalde DV-maatregelen ondervinden.

Kennis over maatregelen

In algemeen opzicht wordt ervoor gepleit de kennis over wat er uit de DV-demonstratiegebieden naar voren is gekomen te inventariseren en te verspreiden.

Een van de respondenten is het niet eens met de stelling dat *drempels* niet zouden werken. Een dergelijke stelling is in onze samenvatting echter nergens te lezen. Overigens pleiten meerdere respondenten voor meer aandacht voor drempels. Daarbij zou vooral beter moeten worden uitgedragen dat een goede aanleg van drempels zeker de moeite loont.

Gedragmaatregelen

Een van de respondenten mist een bespreking van een *mentaliteitsverandering* en/of het inzetten van *rigoureuze handhaving* die mede nodig zijn om weggebruikers (en niet alleen automobilisten) op de gewenste manier aan het verkeer deel te laten nemen. In dit kader wordt ook opgemerkt dat de *grotere verantwoordelijkheid* die vanuit de overheid bij de *burger* wordt gelegd, juist goed in Duurzaam Veilig zou passen door meer accent op *gedragmaatregelen* te leggen.

Kwetsbare verkeersdeelnemers

Zoals ook in onze samenvatting te lezen is, constateert een andere respondent opnieuw dat Duurzaam Veilig vooral gericht is op autoverkeer en met name deze groep weggebruikers faciliteert. Volgens deze respondent zou de verkeersveiligheid erg bij gebaat zijn indien Duurzaam Veilig ook meer naar de *kwetsbare verkeersdeelnemers* zou kijken.

Respondenten en Duurzaam Veilig visie

Een van de respondenten merkt op dat hij de indruk heeft dat onze samenvatting sterk gebaseerd is op *mensen die nauw betrokken* zijn bij Duurzaam Veilig en dat dit feit de meningen over Duurzaam Veilig kleurt.

Hij heeft het vermoeden dat deze meningen wel eens heel anders kunnen zijn als de discussie ruimer gevoerd zou worden met mensen die meer zijdelings met Duurzaam Veilig te maken hebben, zoals stedenbouwkundigen, politiemensen, juristen etc.

Duurzaam Veilig: hoe verder?

Bij een aantal respondenten rijst naar aanleiding van onze eerste samenvatting vooral de vraag *hoe het verder moet* met Duurzaam Veilig. Sommigen spreken daarbij hun zorgen uit en denken dat het concept reeds aan zijn grenzen zit. Een ander nuanceert deze opvatting en denkt dat de goede weg die ingeslagen is zeker moet worden voortgezet maar dat we ons wel moeten *bezinnen* op welke manier dit het beste kan. Daarbij zou met name meer oog moeten zijn voor *nieuwe* (voornamelijk ITS) *mogelijkheden* en *ontwikkelingen*.

2. Hoe kijk je aan tegen de gevolgen van de decentralisatie van de uitvoering van Duurzaam Veilig wat betreft uniformiteit van de uitvoering van infrastructurele maatregelen en denk je dat er aanvullende afspraken op dit gebied nodig en nuttig zijn?

Meer uniformiteit is een middel om het wegverloop en daardoor het gedrag van andere weggebruikers beter voorspelbaar te maken. Hierdoor hoeven minder beslissingen genomen te worden waardoor de kans op menselijke fouten en hieruit voortvloeiende ongevallen kleiner wordt. Deze grondgedachte van de Duurzaam Veilig visie lokt bij de uitwerking in de praktijk reacties in twee richtingen uit.

Uniformiteit leidt niet altijd tot meeste veiligheid

Enerzijds wordt gepleit voor een *versoepeling van de uniformiteit* of wordt deze versoepeling niet als een probleem gezien. Daarbij wordt gepleit voor een niet te dogmatische doorvoering van de uniformiteit, en meer voor oplossingen op maat. Uniformiteit zou vooral toegepast moeten worden in complexe situaties. Tevens wordt er gepleit voor een *doorvoering van de geplande Duurzaam Veilig maatregelen* boven de doorvoering van uniformiteit, waarbij 'afmaken wat begonnen is' hoog in het vaandel staat. Men denkt daarbij vooral aan de verdere doorvoering van 30 en 60 km-gebieden. Een van de respondenten merkt op dat er verschil is tussen *uniformiteit* (dat kennelijk vertaald wordt als 'eentonigheid') en *consequente toepassing* van Duurzaam Veilig maatregelen. Men vindt dit laatste wel degelijk van belang, terwijl het eerste juist als een gevaar voor de verkeersveiligheid wordt gezien omdat dit aanzet tot luiheid en onoplettendheid van verkeersdeelnemers.

Door een ander wordt gesteld dat de decentralisatie niet perse een bedreiging voor een goede (uniforme) invoering van maatregelen hoeft te zijn. Het keihard stellen van regels leidt namelijk niet altijd tot betere maatregelen, en door de kortere lijn tussen opdrachtgever (locale overheid) en uitvoerder (wegbeheerder) komt er sneller een betere samenwerking en controle tot stand.

Uniformiteit moet meer aandacht krijgen

Anderzijds wordt vooral gepleit voor meer *kennis* over en toezicht op de uniformiteit van maatregelen. Zo zou zowel het *concept* als de *praktische uitvoering* van uniformiteit meer aandacht moeten krijgen, en zo mogelijk ook op lokale problematiek moeten zijn toegesneden. Een betere *verspreiding* van kennis wordt daarbij ook van groot belang gezien. Er wordt geconstateerd dat, ondanks de vele boeken en voorlichting die er reeds zijn of zijn geweest, dit nog tot onvoldoende resultaat heeft geleid. Men gaat er hierbij kennelijk vanuit dat een gebrek aan (draagvlak voor) uniformiteit mede gebaseerd is op een gebrekkige (achtergrond)kennis. Omdat richtlijnen zichzelf tegenwoordig steeds meer moeten bewijzen, is het voor een natuurlijke naleving van belang ze zeer goed te onderbouwen. In meer extreme zin wordt ook een oplossing aangedragen in het koppelen van subsidies aan afspraken, richtlijnen of eventueel zelfs eisen aangaande de uniforme uitvoering van Duurzaam Veilig maatregelen.

Afhankelijk van de naleving zou binnen een dergelijke oplossing voor een hardere of minder harde aanpak gekozen kunnen worden.

3. Welke mogelijkheden voor verbreding van Duurzaam Veilig zou je verder uitgewerkt willen zien, omdat je verwacht dat zodoende de realisatie van Duurzaam Veilig sneller zal kunnen plaatsvinden en/of effectiever?

Er worden een aantal aspecten genoemd waar de respondenten toekomst in zien voor Duurzaam Veilig. Deze aspecten variëren van een meer inhoudelijke uitwerking op het gebied van maatregelen en verschillende belangen, tot en met aspecten die meer op een praktisch niveau spelen.

Maatregelen

Het merendeel van de respondenten ziet voornamelijk heil in het verder uitwerken van niet-infrastructurele maatregelen binnen Duurzaam Veilig. Hierbij pleiten sommigen voor een betere *uitwerking van individuele maatregelen*, zoals de inzet van ISA, handhaving, nationale communicatie, beprijzing en inzet van normen en waarden (normovertreders zouden als paria moeten worden gezien) binnen het verkeer. Anderen zouden vooral een uitwerking van een *optimale mix van diverse maatregelen* toejuichen, waarbij bovendien niet telkens gewisseld wordt tussen 'infrastructuur' en 'gedrag'. Tevens wordt er een meer *toekomstgerichte werkwijze* geopperd voor het bepalen van locaties waar Duurzaam Veilig maatregelen het meest effectvol zouden zijn. Hierbij zou eerst onderzocht moeten worden welke locaties men over pakweg 10 jaar als risicovol inschat. Tevens zou deze *strategie* duidelijk moeten worden *gecommuniceerd* en *onderbouwd* om meer begrip en medewerking van uitvoerende instanties te verkrijgen. Ook zou er goed moeten worden beargumenteerd welke maatregelen/gebieden/wegen in een gefaseerde aanpak als eerste de aandacht zouden moeten krijgen.

Andere doelgroepen

Gezien de constatering dat met name vracht- en bestelverkeer in sterke (disproportionele) mate bijdraagt aan de verkeersonveiligheid, pleit een van de respondenten ervoor om de rol van deze verkeersdoelgroep binnen het Duurzaam Veilig kader beter uit te werken. Hiertoe worden diverse zaken geopperd, waaronder de uitwerking van een veiligheidscultuur binnen transportorganisaties (niet alleen de infrastructuur, maar ook de organisatie achter de chauffeur is van belang), en een betere samenwerking en kennisoverdracht op het gebied van verkeersveiligheid tussen de brancheorganisaties en de overheid. Ook wordt gepleit voor meer aandacht binnen Duurzaam Veilig voor groepen die zich, weliswaar niet als verkeersdeelnemer, op de openbare weg ophouden ('verblijvers', spelende kinderen).

Afstemming met andere belangen

Naast het uitwerken van diverse maatregelen, wordt ook de uitwerking van een betere *afstemming van Duurzaam Veilig met andere belangen*, zoals milieu en doorstroming/mobiliteit/stimulering andere vormen van vervoer genoemd. Het is dan vooral van belang om uit te zoeken en uit te dragen *of bepaalde maatregelen gevolgen hebben voor andere belangen, en zo ja welke*. Aan de andere kant wordt wel opgemerkt dat juist onnodige en onveilige mobiliteit vanuit Duurzaam Veilig meer kritisch zou moeten worden bezien.

Als kennis over de afstemming van verschillende belangen beter wordt uitgewerkt, zouden alle verschillende belangen steeds *op bestuurlijk niveau gecombineerd* moeten worden. Een dergelijke aanpak zou overigens ook in aanmerking komen voor nadere studie en uitwerking.

Voor de toekomstige aanpak zou Duurzaam Veilig ook kunnen *leren van ervaringen en ontwikkelingen* die er binnen milieu en eventueel ook binnen bereikbaarheid hebben plaatsgevonden.

Financieel/kosten-baten verdeling

Volgens een van de respondenten zou er een beter evenwicht moeten komen tussen de partijen die geld in verkeersveiligheid investeren (V&W) en partijen die uiteindelijk het meeste van een verbeterde verkeersveiligheid profiteren (VWS).

Hiertoe wordt een herverdeling van de gelden geopperd, waarbij de partij die de meeste baten vangt, ook meer kosten voor haar rekening neemt (in dit geval dus VWS).

4. Wat zouden we vanuit de Duurzaam Veilig visie moeten doen om het rijden onder invloed (van alcohol en drugs) geheel uit te bannen en elke inzittende van een auto een gordel te laten dragen?

Over het algemeen is men het er wel over eens dat het niet naleven van regels (in dit geval niet onder invloed rijden en een gordel dragen) nooit helemaal uit te bannen is. Overigens moet worden opgemerkt dat sommigen 'snelheid' als een veel groter probleem zien dat moet worden aangepakt dan het gebruik van psychofarmaca en het niet dragen van een gordel.

Overtuigen en verbeteren van kennis

De meest optimistische visie is dat je mensen kunt overtuigen dat ze zich niet met psychofarmaca in het verkeer moeten begeven en een gordel moeten dragen. Een van de respondenten is van mening dat het feit dat mensen zich hier nog steeds niet altijd aan houden vooral te wijten is aan een gebrek aan kennis omtrent de gevaren die er kleven aan bepaald gedrag.

Handhaving en straffen

Handhaving ziet men nog steeds als een maatregel die, in combinatie met andere maatregelen, zoals een verbetering van achtergrondkennis en/of technische maatregelen, kunnen bijdragen aan het terugdringen van psychofarmaca in het verkeer. Wel wordt de vraag gesteld of handhaving het beste effect heeft als dit gekoppeld wordt aan bestraffingen, zoals boetes etc., of dat belonen van goed gedrag beter werkt. Anderen opperen dat een hogere subjectieve pakkans en hogere boetes wellicht een afschrikwekkender effect hebben en tot meer gewenst conformisme leiden. Geen duidelijke uitspraken zijn gedaan over de vraag of het verder omhoog brengen van het verkeerstoezicht (en daardoor het omhoog brengen van de pakkans) een wenselijk traject is.

Technische oplossingen

Uitgaande van het feit dat er altijd mensen rond zullen blijven die zich niet aan regels houden, wordt er meer effect verwacht van technische maatregelen die meer ingrijpen op individueel niveau, zoals het alcoholslot of een auto die pas start als alle inzittenden een gordel om hebben. Men is zich daarbij wel bewust dat daarmee de meeste bestuurders zich wel aan de regels zullen houden, maar dat er altijd mensen zullen zijn die de mazen in het net weten te vinden en gebruiken.

Ongeoorloofde maatregelen

Een enkeling is van mening dat alle middelen die thans bestaan of reeds worden ingezet het gebruik van psychofarmaca tijdens deelname aan het verkeer nooit helemaal uit kunnen bannen. Dit is hooguit mogelijk met niet nader genoemde maatregelen, die door de respondent als niet acceptabel worden beschouwd.

Meer draagvlak voor inzet van middelen

Naast de inzet van bepaalde maatregelen, wordt ook genoemd dat, op een hoger niveau, meer bereidheid zou moeten ontstaan om bestaande maatregelen daadwerkelijk in te zetten. Nu is de cultuur te veel dat de politie andere prioriteiten heeft dan het uitvoeren van controles in het verkeer, en wordt bovendien van burgers verwacht dat ze hun eigen verantwoordelijkheid nemen.

Dit is te veel in strijd met de gedachte achter Duurzaam Veilig dat de mens nu eenmaal feilbaar is en altijd zal blijven. Er moet dus meer bereidheid komen om deze feilbaarheid op te vangen of in te dammen middels een vergrote inzet van maatregelen.

Leidschendam, 21 april 2004

Duurzaam Veilig: hoe verder? E-mail Discussie – ronde 3

Hieronder het verslag van de derde e-mail ronde:

Derde discussieronde – 27 februari 2004

Hierbij stuur ik voor de derde maal een verzoek mee te denken aan de verdere invulling en uitwerking van Duurzaam Veilig. Wederom dank aan degenen die de moeite hebben genomen te reageren op ons tweede verzoek (van 28 januari). Zoals ik al eerder heb aangegeven, ben ik geïnteresseerd het DV-panel uit te breiden met personen waarvan het idee bestaat dat ze een bijdrage aan de discussie zouden kunnen leveren. Graag voegen we jullie suggesties aan onze lijst toe.

Mijn eerste vraag voor deze ronde luidt:

1. Wat is je reactie naar aanleiding van onze samenvatting?

Ik wil nog een keer terugkomen op de vraag van de verbreding. Het gaat hier enerzijds om de mogelijkheden voor inhoudelijk verbreding en anderzijds om een meer organisatorische verbreding. Bij die discussie over verbreding heeft een van de respondenten de vraag gesteld of Duurzaam Veilig juist niet zou moeten worden beperkt tot duurzaam veilige infrastructuur uitgevoerd door provincies, gemeenten en waterschappen. Immers hierbij is sprake van een duidelijk herkenbare en ook succesvolle activiteit in het verleden, waarmee in de toekomst decentraal uitgevoerd voortgegaan zou kunnen worden. Maar, uitgaande van de DV-principes is inhoudelijk gezien een verbreding in de toekomst juist een wenselijke ontwikkeling. Maar welke verbreding(en) dan? Ik wil hier een concreet voorbeeld noemen en daarop een reactie vragen. Vraag 2 is dan:

2. Waarom is het totnogtoe amper gelukt om Duurzaam Veilig te laten aansluiten bij planvorming op het gebied van de ruimtelijke ordening en de stedenbouw en welke aanbevelingen zijn er te geven dit in de toekomst wel succesvol te laten gebeuren?

Volgens velen is adequaat verkeerstoezicht (door de politie, waarbij publiciteit ook wezenlijk is) een wezenlijk onderdeel van elk verkeersveiligheidsbeleid: de afschrikwekkende werking is altijd nodig, ook als de infrastructuur voldoet aan de eisen van Duurzaam Veilig. Maar er wordt wel eens beweerd dat als ons wegverkeer werkelijk Duurzaam Veilig zou zijn (bijvoorbeeld met 'self explaining roads' en met technologie die het rijden onder invloed, zonder gordel en met een te hoge en onaangepaste snelheid onmogelijk maakt) er nagenoeg geen verkeerstoezicht meer nodig zou zijn. Zolang dat niet het geval is, is er dan nog wel toezicht nodig.

Even afgezien van de vraag of Utopia werkelijkheid kan worden, is de vraag hoe in de toekomst met verkeerstoezicht om te gaan. Moet het daarbij uitmaken of een weg al volgens de principes van Duurzaam Veilig is ingericht? Zou er meer of minder prioriteit moeten uitgaan van verkeerstoezicht naar Duurzaam Veilige wegen, korte termijn (voor 2010) en langere termijn.

3. Hoe zie je de plaats van verkeerstoezicht in de Duurzaam Veilig visie?

Tenslotte:

4. Wat is de situatie anno 2004 in Nederland ten aanzien van de categorisering van wegen?

Categorisering van wegen was een belangrijk onderdeel van het Startprogramma Duurzaam veilig. Immers: zonder categorisering van wegen was het bijvoorbeeld heel moeilijk om de 30- en 60-zones aan te wijzen. In welke mate bestaan er formeel vastgestelde categoriseringsplannen? Zijn ze wel opgesteld maar formeel niet vastgesteld, bijvoorbeeld omdat er niet voldaan zou kunnen worden aan de inrichtingseisen (CROW 116) voor gebiedsontsluitingswegen? Zijn ze aangepast in de loop van de tijd? Vind je de categorisering nog steeds een belangrijk onderwerp? Behoeft dit onderwerp extra aandacht in de toekomst? Of zouden we daar wat anders mee om moeten gaan? Voor de kenners: OWN+?

Ook deze keer wil ik vragen een of meerdere van deze vragen van een antwoord te voorzien. Bij een antwoord op de laatste vraag hoop ik op een brede beantwoording om zo een goed beeld te krijgen van de situatie in Nederland.

Graag een reactie uiterlijk 12 maart naar duurzaamveilig@swov.nl (de reacties die we uiterlijk in het weekend na de 12^e ontvangen nemen we mee).

Samenvatting reacties derde discussieronde

1. Wat is je reactie naar aanleiding van onze samenvatting?

Samenhang

Een van de respondenten analyseert uit onze vorige samenvattingen dat er drie hoofdelementen in de Duurzaam Veilig discussie zijn, te weten: *verbreding*, *decentralisatie* en *realisatie*. De samenhang tussen deze drie onderwerpen zou moeten worden versterkt. Een netwerkbenadering waarbij sleutelfiguren van elkaars ervaringen leren en theorieën verder ontwikkelen middels workshops, internet of een Duurzaam Veilig tijdschrift zou hiervoor een mogelijke oplossing zijn.

In de discussie over verkeersveiligheidsbeleid blijft het de vraag hoe algemeen verkeersveiligheidsbeleid *zich verhoudt tot* de Duurzaam Veilig visie. De respondent die dit onderwerp aan de orde stelt, pleit voor het inzetten van Duurzaam Veilig alleen dan en daar waar het een *aantoonbare of gevoelswaardige meerwaarde* oplevert ten opzichte van algemeen verkeersveiligheidsbeleid.

Een andere respondent pleit juist voor een *volledige integratie* van de Duurzaam Veilig visie in alle verkeers- en vervoersvraagstukken. Duurzaam Veilig zou daarbij als *uitgangspunt* moeten dienen. Duurzaam Veilig zou de leidende gedachte moeten zijn achter alles op het gebied van de verkeersveiligheid. Pas dan zou er sprake zijn van echte meerwaarde en synergiemogelijkheden.

Er wordt geconstateerd dat het soms niet gemakkelijk is op gelden van bijvoorbeeld bereikbaarheid *mee te liften*. Zelfs bij meeliftconstructies moet er toch nog altijd *geld bij* om werkelijk iets aan de verkeersveiligheid te kunnen doen, terwijl de budgetten voor bereikbaarheid ook maar beperkt zijn.

Verkeersveiligheid moet al als een keiharde randvoorwaarde worden geformuleerd, wil er echt iets aan gedaan worden. Is dat niet het geval dan blijft het doel op zijn best dat de veiligheid er niet op *achteruit* mag gaan.

Eigen verantwoordelijkheid en moraal

In de visie van een van de respondenten zal de *gedragscomponent* in het verkeer het hete hangijzer blijven indien er alleen gewerkt wordt aan een betere verkeersveiligheid door middel van aanpassingen op het gebied van infrastructuur, voertuigen en regelgeving. Als de *juiste moraal* niet goed zit en weggebruikers te gemotiveerd blijven om hun deelname aan het verkeer voor oneigenlijke doeleinden te gebruiken (denk bijvoorbeeld aan risicovol gedrag), dan zullen we weinig verbeteringen in de verkeersveiligheid kunnen bereiken.

Een ander merkt op dat, nu de huidige Regering zo de nadruk legt op de eigen verantwoordelijkheid van burgers bij allerlei maatschappelijke vraagstukken, het een goed moment zou zijn dieper in te gaan op de eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker. Hierbij wordt overigens wel geconstateerd dat de Regering met uitspraken over meer eigen verantwoordelijkheid op z'n minst de *indruk* wekt dat dit vooral voor haarzelf aantrekkelijk is, omdat dit immers minder werk en overheidsuitgaven oplevert. Een respondent meent dat bij hen die pleiten voor meer eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker het vaak *onduidelijk* blijft hoe men hiermee iets denkt te kunnen bereiken. In het verkeer wordt volgens zeggen al zeer veel eigen verantwoordelijkheid gevraagd, en is het juist erg van belang dat met name de overheid voldoende doet om de *marges* waarbinnen het verkeer zich zo veilig mogelijk af kan spelen *af te bakenen*.

In dit kader wordt echter vooral heil gezien in het aanpakken van *hardrijders*. Dit is namelijk een goed zichtbare overtreding waarvan bij veel weggebruikers de indruk bestaat dat dit kennelijk redelijk gemakkelijk ongestraft kan. Doordat de overheid te weinig doet om op z'n minst deze indruk weg te nemen, tast dit de algehele moraal aan.

Geconstateerde problemen vanuit het veld

De toegenomen verkeersonveiligheid in het afgelopen jaar, bevestigd volgens een van de respondenten zijn vermoeden dat weggebruikers *compensatiegedrag* zijn gaan vertonen voor de vele actieve en passieve veiligheidsmaatregelen die er, o.a. op voertuiggebied, de laatste tijd zijn gekomen. Normaliter zouden deze voor een toename in de verkeersveiligheid hebben moeten zorgen. Hij is geïnteresseerd te weten hoe dit in de praktijk uitgewerkt is en wat daaruit te leren voor de toekomst.

Een van de respondenten meldt dat er diverse problemen zijn met *drempels*. Zo ondervinden met name het busverkeer en de hulpdiensten daar veel hinder van, en op uitvoeringsniveau worden er *zeer uiteenlopende modellen* op na gehouden. Er wordt gepleit voor een betere oplossing die geen of in ieder geval minder negatieve effecten heeft. Bovendien zouden er *betere afspraken* gemaakt moeten worden over de uitvoering van dergelijke maatregelen.

Verder wordt er een signaal afgegeven dat het met *snelheidsreductie in 30 km/h gebieden* helemaal niet zo rooskleurig gesteld is als je op grond van de Duurzaam Veilig maatregelen aldaar zou verwachten. De praktijk blijkt toch weerbarstiger dan de theorie.

Een andere respondent doet de constatering dat een aantal maatregelen *niet veilig* zijn voor (gemotoriseerde) tweewielers. Daarbij worden *rubberen drempels* en bijbehorende *betonnen paaltjes* genoemd. De drempels worden glad bij nat weer, terwijl de betonnen paaltjes, die naast dergelijke drempels behoren te staan, niet schokabsorberend zijn. Er zijn nu wel adviezen voor dergelijke maatregelen opgesteld om ze veiliger te maken voor kwetsbare verkeersdeelnemers, maar deze adviezen zijn niet bindend genoeg om massaal te worden overgenomen door uitvoerders.

Aanbevelingen voor Duurzaam Veilig

Naar aanleiding van de opmerkingen over gedragsmaatregelen en kwetsbare verkeersdeelnemers in de vorige samenvatting, pleit een van de respondenten voor een *opleiding* en eventueel ook een *examen* voor (*brom*)fietsers.

Vooraf een behoorlijke opleiding over verkeersdeelname is belangrijk omdat is gebleken dat een opleiding het zelf opdoen van ervaringen (met alle gevolgen van dien) aanzienlijk kan *verkorten*.

Om nog werkelijk iets te kunnen bereiken in het reduceren van verkeersslachtoffers, zou volgens een van de respondenten *meer onderzoek* gedaan moeten worden naar met name *gedragsfactoren en voertuigeigenschappen*. Dan pas kan echt *onderscheid* gemaakt worden tussen *vermijdbare en onvermijdbare ongevallen*. In de visie van de respondent valt hiermee het niveau van Duurzame Veiligheid vast te stellen als de mate waarin redelijkerwijs vermijdbare ongevallen voorkomen kunnen worden.

Doordat het begrip 'duurzaam' in het verleden binnen de politiek en beleidswereld voor van alles en nog wat is gebruikt, en niet zelden op een oneigenlijke manier, is dit begrip inmiddels zo *uitgehold* volgens een van de respondenten dat het nagenoeg onbruikbaar is geworden als begrip waarop uitgevoerde beleidsvraagstukken in de praktijk kunnen worden beoordeeld. De respondent die dit probleem signaleert denkt dat hetzelfde lot ook Duurzaam Veilig beschoren zal zijn. Mogelijkerwijs is dit te voorkomen door de Duurzaam Veilig visie zo concreet mogelijk invulling te blijven geven. Daarbij past volgens deze respondent een verbreding tot niet enkel infrastructuur.

2. Waarom is het totnogtoe amper gelukt om Duurzaam Veilig te laten aansluiten bij *planvorming* op het gebied van de *ruimtelijke ordening* en de *stedenbouw* en welke aanbevelingen zijn er te geven dit in de toekomst wel succesvol te laten gebeuren?

2a. Redenen voor een gebrekkige aansluiting

Verschillende werelden

Door een aantal respondenten wordt geconstateerd dat de wereld waarin Duurzaam Veilig leeft een *geheel andere* is dan de wereld van ruimtelijke ordening en stedenbouw. Men spreekt een *andere taal* en heeft *andere methoden* die niet goed bij elkaar aansluiten. Het idee bestaat bij een respondent dat de verkeerskundige kennis van stedenbouwkundigen vaak *achterloopt*.

Plannen op het gebied van ruimtelijke ordening worden vaak *uitbesteed* aan projectontwikkelaars. Indien deze projectontwikkelaars *veel vrijheid* krijgen in het uitvoeren van de plannen en er *weinig criteria op het gebied van Duurzaam Veilig* worden afgesproken waarop hun werk wordt getoetst, is te verwachten dat het doorvoeren van verkeersveiligheidsmaatregelen eigenlijk niet aan bod komt. Deze werkwijze weerspiegelt dat er vanuit ruimtelijke ordening zelf niet te verwachten is dat er aandacht komt voor verkeersveiligheid en voor Duurzaam Veilig in het bijzonder.

Geld

Bebouwde gebieden leveren geld op en infrastructuur kost geld. Daarmee is een ongunstige situatie geschapen voor het uitvoeren van Duurzaam Veilig maatregelen omdat deze vaak meer ruimte innemen of hogere eisen stellen aan de directe wegomgeving dan zonder de implementatie van deze visie het geval zou zijn.

Vanuit het financiële perspectief worden duurzaam veilig dus niet als vanzelf uitgevoerd en zal dit alleen gebeuren indien in de politiek daartoe nadrukkelijk besloten wordt.

Herinrichting bestaande wijken

Volgens een van de respondenten zou de integratie van de Duurzaam Veilig visie in ruimtelijke ordening eigenlijk voornamelijk een probleem zijn in *reeds bestaande wijken*. In nieuwe wijken zou dit al in orde komen, maar dit standpunt is wellicht strijdig met de hiervoor geformuleerde opvattingen. Onomstreden lijkt de stelling dat in bestaande wijken het ingewikkelder is om Duurzaam Veilige maatregelen te implementeren dan in nog te bouwen wijken.

2b. Aanbevelingen

Regelgeving

Een van de mogelijkheden om tot een (betere) samenwerking te komen is van bovenaf, waarbij voortaan bij (her)inrichtingsplannen ook een *Duurzaam Veilig plan* wordt meegeleverd (dit moet dan wel beoordeelbaar zijn op bepaalde kwaliteitscriteria). Ook anderen zijn van mening dat er meer *bindende regels* moeten komen waaraan allerlei maatregelen zich moeten houden. Dit zou dan de verbindende factor moeten vormen tussen de Duurzaam Veilig visie en ruimtelijke ordening/stedenbouw.

Overleg

Een andere optie is om van onderaf *meer overleg* tussen de betrokkenen te plegen, waarbij duidelijk wordt gemaakt wat Duurzaam Veilig betekent voor de inrichting en het gebruik van een bepaald gebied. De vlekkenkaart van de stedenbouwers en de lijnenkaart van de verkeersdeskundigen zouden samen moeten kunnen gaan als er maar vanaf het begin wordt samengewerkt. Een mogelijkheid om dit te bereiken (dat soms zelfs al wordt toegepast) is om symposia over dit onderwerp te geven.

Onderzoek

Een van de respondenten vraagt zich af of er geen onderzoek nodig is naar besluitvormingsprocessen op dit gebied. Het gaat hier immers om de vraag hoe te bereiken dat in die processen, waarin allerlei belangen spelen, ook verkeersveiligheidsoverwegingen voldoende worden meegenomen, zelfs in economisch mindere tijden.

3. Hoe zie je de plaats van *verkeerstoezicht* in de Duurzaam Veilig visie?

Optimale mix

Een van de respondenten is de mening toegedaan dat infrastructurele (fysieke) maatregelen alléén nooit tot een geheel Duurzaam Veilig wegverkeer zullen leiden omdat er altijd mensen zullen zijn die zich niet door hun omgeving laten leiden. Dit kan enerzijds komen door onbegrip, anderzijds door opzettelijke 'spelbrekers'. Om deze oorzaken van onveilig gedrag zo veel mogelijk in te dammen, zou Duurzaam Veilig moeten bestaan uit een *optimale mix tussen fysieke maatregelen, educatie en voorlichting, en handhaving*. Worden risico's op wegen of specifiek onveilig gedrag daarbij op een goede wijze periodiek in beeld gebracht, dan kan worden geëvalueerd waar nog *zwakke plekken* zitten. Op deze manier kan continu aan een veiliger verkeer worden gewerkt.

Handhaving als laatste redmiddel

Indien infrastructurele maatregelen goed worden uitgevoerd, dan is er naar de mening van een paar respondenten veel *minder* of, in het ideale geval, wellicht helemaal *geen* handhaving nodig.

Verder wordt handhaving vooral als een *taak van de politie* gezien, waarbij mogelijk bedoeld wordt dat het dus niet iets is waar vanuit een Duurzaam Veilig optiek een visie over zou moeten zijn, laat staan dat er ook op uitvoeringsniveau mee bemoeid wordt. Ook bij andere respondenten leeft kennelijk het idee dat de Duurzaam Veilig visie *weinig* met handhaving te maken heeft.

Een van de respondenten is wel van mening dat, tot de tijd dat DV-maatregelen geheel zijn ingevoerd er, zonder de hulp van ITS-maatregelen, wel handhaving noodzakelijk is. Bovendien willen mensen *blauw op straat* zien (mogelijk vanwege de zichtbaarheid van een hogere macht waarvoor ze zich aan de regels houden bij gebrek aan een machtsonafhankelijke moraal?).

Deze respondent ziet, vanuit de visie dat een Duurzaam Veilige infrastructuur handhaving overbodig kan maken, een mogelijkheid in het *maken van afspraken* tussen politie en wegbeheerders over de *termijn* waarop wegen omgebouwd worden naar Duurzaam Veilige wegen zodat de politie weet waar en op welke termijn ze haar inspanningen moet richten. Verder zou handhaving minder noodzakelijk worden als het weggebruikers simpelweg *onmogelijk* wordt gemaakt om zich niet aan de regels te houden. Mensen houden niet van *cognitieve dissonantie* en passen op een gegeven moment hun mening aan de omstandigheden aan, maar dit kost tijd. Tot de tijd dat overtredingen door een Duurzaam Veilige infrastructuur nagenoeg onmogelijk worden gemaakt, zouden *ITS-toepassingen* mogelijk een bijdrage aan dit acceptatieproces kunnen leveren.

Handhaving passend binnen de Duurzaam Veilig visie

Handhaving zou ook eens op kwalitatieve aspecten moeten worden beoordeeld. Zo heeft het volgens een van de respondenten veel meer effect om *overtreders staande te houden* en ze daarbij *te leren wat ze fout doen* dan ze middels camera's achteraf en indirect met hun fouten te confronteren. Er zou vanuit deze opvatting eigenlijk dus veel meer aan staandehoudingen moeten worden gedaan, en minder aan cameratoezicht wil men met handhaving beter aan een duurzame verkeersveiligheid bijdragen.

Een andere respondent oppert dat het *ontnemen van vrijheden* van de bestuurder om een grotere veiligheid te garanderen meer binnen de Duurzaam Veilig visie past dan het overlaten van veilig gedrag aan de vrije bestuurder. Deze respondent pleit dan ook voor het gebruik van *ISA* als optimaal Duurzaam Veilig handhavingsmaatregel boven het handhaven middels camera's en andere vormen van toezicht.

4. Wat is de situatie anno 2004 in Nederland ten aanzien van de categorisering van wegen?

Binnen versus buiten de bebouwde kom

Een van de respondenten constateert dat er met name buiten de bebouwde kom *tegengestelde belangen* spelen tussen bijvoorbeeld milieu (bomenkap) en verkeersveiligheid (goed zicht, gescheiden fietspaden). Daardoor komt wegcategorisering buiten de kom soms moeilijk op gang. Relatief drukke wegen blijven bijvoorbeeld toch van een lagere orde doordat vrijliggende fietspaden niet kunnen worden verwezenlijkt. Binnen de bebouwde kom verloopt het wegcategoriseringsproces veel soepeler en veel gemeenten hebben dan ook reeds een verdeling gemaakt van verblijfsgebieden en andere wegen (vooral gebiedsontsluitingswegen).

Koppeling herwaardering, gebruik en inrichting

Andere respondenten constateren dat de *herwaardering* (in het kader van wegcategorisering) van het zogenoemde onderliggende wegennet niet altijd samengaat met een *aanpassing van de inrichting*. Het vermoeden wordt geuit dat dit waarschijnlijk voortkomt uit de gedachte dat dit te veel geld zal gaan kosten.

Bovendien, zo wordt opgemerkt, springen eigenlijk alleen verkeersveiligheidsmensen op de bres voor herinrichting van opgewaardeerde wegen, en dit zou veel meer als *vanzelfsprekend* in het herwaarderingsproces *verankerd* moeten zijn.

Een ander probleem vormen *omleidingen van ASW's*. Deze worden in principe alleen toegepast in het geval van ernstige ongevallen, maar indien de noodzakelijke goede bewegwijzering wordt toegepast, zullen bestuurders vaker dergelijke routes over het onderliggende wegennet gaan gebruiken als blijkt dat deze sneller zijn. Hierdoor worden dergelijke lagere orde wegen *onbedoeld* een drukke gebiedsontsluitingsweg.

Door een andere respondent worden de volgende mogelijke oplossingen voor een discrepantie tussen functionaliteit en inrichting genoemd: a) het bij nieuwe wegen gebruik maken van een *casco-structuur* waarbij wel de structuur vast ligt maar de inrichting relatief gemakkelijk aan de omstandigheden aan te passen is;

b) bestaande wegen zouden geleidelijk naar Duurzaam Veilig-wegen kunnen worden omgevormd tijdens het *reguliere onderhoud*.

Vanuit andere hoek, waarbij een dergelijke optie ook wordt genoemd om wegen relatief goedkoop Duurzaam Veilig te krijgen, wordt als groot nadeel van deze methode gezien dat het *veel te lang duurt* voordat Duurzaam Veilig een feit is.

Uitlokken van verkeerd gedrag

Een van de respondenten merkt op dat de wegategorisering en inrichting van veel wegen voornamelijk op *piekbelasting* zijn gebaseerd. Hierdoor creëer je problemen op minder drukke momenten: de grote leegte lokt hardrijden uit, en dat is nu net een van de gevaarlijke gedragingen die je met een goede infrastructuur zou willen voorkomen. Een mogelijke oplossing voor dit probleem zou kunnen zijn om op tweebaanswegen een rijstrook te sluiten buiten de spits. Een andere mogelijkheid is driebaanswegen te maken die de ene helft van de dag 1x2 zijn en de andere helft van de dag 2x1.

Logische vormgeving

Een van de zaken die een goed effect van de DV-wegategorisering in de weg staat is dat de vormgeving van de gebieden te mager is en daardoor niet aansluit bij wat de weggebruiker als logisch beschouwd. Als voorbeeld worden 60 km/uur gebieden genoemd waarbij *slechts met een bord* de geldende snelheidslimiet wordt aangegeven zonder dat dit ondersteund wordt en logisch is voor de bestuurder door meerdere factoren in de directe omgeving, zoals uitritten en de aanwezigheid van langzaam verkeer. *Verhoogde rijbaanscheidingen* op wegen waar men reeds van ver mogelijke tegenliggers aan kan zien komen, zouden volgens een respondent ergernis opwekken bij weggebruikers. In feite bepleit deze respondent om de DV-categorisering en de daarbij behorende maatregelen *soepeler* te hanteren en vooral vanuit de logica van de weggebruiker te rederenen. Hiermee wordt dan mogelijk meteen een betere naleving verkregen.

Leidschendam, 21 april 2004

Duurzaam Veilig: hoe verder?

E-mail Discussie – ronde 4

Hieronder verslag van de vierde, en laatste, e-mail ronde:

Vierde discussieronde – 2 april 2004

Dit is de vierde en laatste mailing. Ik stel het nog steeds zeer op prijs reacties te ontvangen op onze samenvattingen en mijn vragen. Ook nu hebben we weer een samenvatting bijgevoegd en de traditionele eerste vraag is:

1. Wat is je reactie naar aanleiding van onze samenvatting?

Op 21 april zal ik in 20 minuten proberen bij het NVVC een verhaal op hoofdlijnen te vertellen en mijn conclusies te presenteren. Zoals het er nu naar uitziet wil ik met een tamelijk concreet voorstel gaan komen. Ik ben aan het proberen vooraf voor dat voorstel draagvlak te verwerven.

Ik denk dat de draad van mijn verhaal zal zijn: Duurzaam Veilig is een goede visie die nog enige tijd zal mee kunnen, maar teneinde effectief te kunnen blijven in het reduceren van het aantal verkeersslachtoffers zal een aantal verbeteringen tot stand gebracht moeten worden. Daarbij zal tevens ingespeeld moeten worden op recente en te verwachten ontwikkelingen. Daarbij doel ik in het bijzonder op bestuurlijke ontwikkelingen (decentralisatie, belangrijke rol voor provincies en kaderwetgebieden) en op gedachten zoals ontwikkeld worden in de nota Mobiliteit. Ook het minder beschikbaar komen van financiële middelen de komende jaren is hierbij wezenlijk.

Ik zie dan vier onderwerpen waar verbeteringen gerealiseerd moeten worden en ik vraag jullie op deze vier onderwerpen met voorstellen of suggesties te komen.

In de laatste jaren is het Startprogramma Duurzaam Veilig een duidelijke aanjager gebleken voor de realisatie van duurzaam veilig maatregelen. Er zal geen nieuw Startprogramma komen, zoals het er nu uitziet. Is er behoefte aan weer een aanjaagfunctie? En zo het antwoord daarop positief zou zijn, hoe kan zo'n aanjaagfunctie er dan uitzien.
Nb. Hier is het antwoord dat de rijksoverheid meer financiële middelen beschikbaar moet stellen verboden

2. Hoe kan de verdere uitvoering van duurzaam veilige maatregelen tot stand worden gebracht?

In de vorige mailing hebben we geconstateerd dat Duurzaam Veilig meer zou moeten proberen mee te liften met ontwikkelingen op andere beleidsterreinen en zo ook proberen financiering voor duurzaam veilig maatregelen te genereren. Het gaat daarbij niet alleen om infrastructuur, maar ook om educatie, handhaving, etc. Dit leidt tot mijn derde vraag:

3. Met welke andere sectoren of beleidsvelden zou een integratie resp. samenwerking gezocht moeten worden en welke vraagstukken moeten daarbij opgelost worden?

Het volgende onderwerp is de kennisontwikkeling en de beleidsinnovatie. Ik moet vaststellen dat beleidsinnovatie een moeizamer onderwerp is geworden naarmate de beleidsimplementatie meer decentraal gaat plaatsvinden. Kennisontwikkeling en beleidsinnovatie zouden niet in elke regio apart en los van elkaar moeten gaan gebeuren. Regio's zouden van elkaar moeten leren.

Ik meen dat hier een belangrijk punt ligt dat onze aandacht behoeft (iets wat overigens los staat van duurzaam veilig en voor andere beleidsterreinen evenzeer geldt). Dit leidt tot mijn vierde vraag:

4. Op welke wijze zouden we vorm kunnen geven aan beleidsinnovatie en kennisontwikkeling en welke partijen zouden hierbij een rol moeten spelen?

Tenslotte de kennisoverdracht. Ik heb moeten ervaren dat de kennis over Duurzaam Veilig geleidelijk aan het weglopen is. Experts verlaten het veld en nieuwe mensen betreden het. We hebben op dit moment nog niet vastgesteld welke mensen over welke kennis zouden moeten beschikken om een effectieve rol te spelen bij de realisering van Duurzaam Veilig. En dan: hoe gaan we organiseren dat er voldoende kennis beschikbaar gaat komen?

5. Hoe gaan we bewerkstelligen dat de verkeersveiligheidsprofessionals en degenen die met Duurzaam Veilig te maken zouden moeten hebben (zie ook vraag 3) voldoende op de hoogte zijn/komen van Duurzaam Veilig?

Ik realiseer me dat deze vragen niet allemaal even gemakkelijk zijn te beantwoorden, maar ik hoop toch op een flink aantal reacties. Wil me die uiterlijk 13 april mailen (duurzaamveilig@swov.nl). Ik heb dan nog ongeveer een week om mijn presentatie voor te bereiden.

Ik hoop overigens velen van jullie bij het NVVC op 21 april aanstaande te treffen.

Samenvatting reacties vierde discussieronde

1. Wat is je reactie naar aanleiding van onze samenvatting? ...en andere opmerkingen

Het begrip 'Duurzaam'

'Duurzaam' wordt steeds meer het *maatschappelijk uitgangspunt*, ook al brengt dit met zich mee dat het te pas en te onpas wordt gebruikt. Dit laatste kan echter ook positief uitgelegd worden als aanwijzing dat het begrip dus leeft, en leven is aan verandering onderhevig. Ook in het *buitenland* zien we het begrip 'sustainability' steeds vaker opduiken. Hieruit wordt de conclusie getrokken dat we aan het begrip 'duurzaam' moeten vasthouden. Binnen Duurzaam Veilig zou 'Duurzaam' zelfs het *leidende principe* moeten zijn.

Toch is er ook een geluid in tegengestelde richting te horen: 'Duurzaam Veilig' begint een *sleetse term* te worden. Dit werkt desinteresse in de hand.

Duurzaam Veilig als ondeelbaar uitgangspunt?

Tegengesteld aan meningen die eerder al te lezen waren over versoepeling van DV-maatregelen, zijn er ook respondenten die pleiten voor Duurzaam Veilig als *ondeelbaar uitgangspunt*. Hierbij doen 'herkenbaarheid' en 'consistente uitvoering' *geen concessies* aan andere factoren en belangen die in het spel zijn. Hierop zou door middel van een richtlijn, of anders door middel van het stellen van een eis, door de centrale overheid op moeten worden toegezien. Wel zou nader onderzocht moeten worden welke marges er zitten aan 'herkenbaarheid' en 'consistente vormgeving'. Daarbij blijft het uitgangspunt dat mensen minder fouten zullen maken en dus minder ongevallen zullen veroorzaken indien ze weten wat ze kunnen verwachten.

Naast argumenten voor versoepeling van de uitvoering vanwege praktische problemen, wordt op basis van deze ontwikkelingen geconstateerd dat het feit dat de theoretisch gestelde grenzen op diverse plaatsen worden opgerekt, een teken is dat er wel degelijk mee gewerkt wordt en dat de visie *leeft*. We zouden niet zo bang moeten zijn voor deze ontwikkelingen, want iets wat in theorie is uitgedacht verandert nu eenmaal op basis van praktische inzichten als men er eenmaal daadwerkelijk mee aan de slag gaat.

Duurzaam Veilig succesvol of niet?

Om te weten of Duurzaam Veilig tot nu toe succesvol is geweest, en om meer partijen overtuigd te krijgen van de effectiviteit van Duurzaam Veilig, zouden we niet alleen moeten pleiten vanuit de *logica* van de visie, maar ook meer van de daadwerkelijke *effecten* moeten weten. Daarvoor is niet alleen *onderzoek* noodzakelijk, dat overigens wel mondjesmaat is uitgevoerd, maar ook zouden we het eens moeten worden over de *criteria* op basis waarvan we de effectiviteit van Duurzaam Veilig zouden willen toetsen. Gaat het daarbij om een *vermindering van conflictsituaties* die tot een ongeval hebben geleid, of zijn we voornamelijk geïnteresseerd in het effect op het *aantal verkeersslachtoffers met ernstig letsel*? Ook zouden we bij criteria over het succes van Duurzaam Veilig de *processen achter de schermen* mee kunnen nemen. Daarbij moet dan gedacht worden aan de veranderingen die teweeg zijn gebracht op bestuurlijk, maar ook op praktisch uitvoeringsniveau.

Oorzaken van toegenomen verkeersonveiligheid

Er wordt getwijfeld aan de eerder geuite beweringen dat de verkeersveiligheid mogelijk is afgenomen doordat bestuurders de verhoogde verkeersveiligheid zijn gaan compenseren met onveiliger gedrag. Oorzaken worden eerder gezocht in een combinatie van *groeïende mobiliteit* en *asocialer verkeersgedrag* door veranderde normen en waarden of zelfs een gebrek daaraan (en sommigen constateren dat dit niet alleen het geval is onder jongeren!). Vanuit deze constatering wordt dan ook gepleit voor het hard aanpakken van enkele verkeersonveilige gedragingen zoals te hard rijden. Dit past ook binnen huidige ontwikkelingen op politiek gebied, waaruit steeds minder draagvlak voor gedoogbeleid blijkt. Een andere ontwikkeling die wordt genoemd in het kader van toegenomen verkeersonveiligheid in het afgelopen jaar, is de toename van het aandeel van *oudere weggebruikers*. Door hun afnemende fysieke capaciteiten die niet altijd gecompenseerd kunnen worden door meer ervaring, vormen zij een aparte risicogroep in het verkeer. Met name met het oog op het nog steeds stijgende aandeel van deze groep aan het verkeer, zou de implementatie van Duurzaam Veilig verder moeten gaan en op een aantal plaatsen specifiek uitgewerkt worden voor ouderen.

Onmogelijk maken van onveilig gedrag

Het onmogelijk maken van onveilig gedrag door middel van infrastructurele maatregelen is wellicht niet haalbaar. Indien wel haalbaar, zou het mogelijk als ongewenst bijeffect kunnen hebben dat, met name over langere afstanden, weggebruikers zich onveilig gaan gedragen op locaties waar dat nog wel kan. Een te strak keurslijf lokt mogelijk extreem ongewenst gedrag uit als uitlaatklep daar waar dat maar mogelijk is.

Bestudering van besluitvormingsprocessen

Het wordt door een aantal respondenten onderschreven dat het inderdaad magertjes gesteld is met de implementatie van Duurzaam Veilig binnen *stedenbouw* en *ruimtelijke ordening*. Gegeven dit feit worden besluitvormingsprocessen tussen stedenbouwers/ruimtelijke ordening en verkeerskundigen als een belangrijk onderzoeksonderwerp gezien.

Inhoudelijke thema's uitwerken

Een paar respondenten constateert dat onze benadering van de impasse waarin Duurzaam Veilig nu verzeild dreigt te raken, vooral procesmatig of organisatorisch georiënteerd is. Een andere manier om de zaken te *ordenen* is om vanuit inhoudelijke thema's te kijken wat de bijdrage van diverse componenten hierin is of kan zijn. Als voorbeeld wordt het thema 'snelheidsbeheersing' genoemd. Voor veel betrokkenen leven vooral de inhoudelijke aspecten en de directe effecten van maatregelen op gedrag en verkeersveiligheid.

Infrastructurele maatregelen en toekomst

Volgens een van de respondenten zouden we niet op detailniveau over problemen met drempels moeten reppen, maar veel meer moeten constateren dat er een *toekomst* is voor ISA en sobere 60 km/uur gebieden. De effecten van 60 km/uur gebieden zijn tot nu toe erg positief, en de respondent verwacht dat dit net zo het geval zal zijn voor 30 km/uur gebieden. Tevens wordt opgemerkt dat gebleken is dat met relatief geringe middelen toch nog een substantiële veiligheidswinst te boeken is (sobere uitvoering van 30 en 60 km/uur gebieden). De aandacht zou nu vooral gevestigd moeten worden op GOW's, waar nog steeds de meeste slachtoffers te betreuren zijn.

Op basis van een imaginaire autorit over de huidige wegen, worden de volgende punten voor verbetering geconstateerd: in 30 km/uur gebieden wordt de aandacht gemakkelijk afgeleid door slecht onderhoud van wegen. In 50 km/uur gebieden zou een beter afstelling van VRI's er voor moeten zorgen dat met name 's nachts bestuurders niet door rood rijden.
...en naast infrastructuur wordt voor zowat alles gepleit wat maar aan maatregelen te bedenken valt:

Duurzaam Veilig en voertuigen

Het is goed om te weten dat er ook Duurzaam Veilig ontwikkelingen zijn binnen de voertuigwereld. Zo is iedere aanpassing die de veiligheid van een voertuig vergroot in principe ook *Duurzaam Veilig* vanwege het inherente en duurzame karakter. Wel moet kritisch gekeken worden in hoeverre dergelijke ontwikkelingen *compensatiegedrag* van de bestuurder in de hand werken. Op het gebied van snelheid, een zeer belangrijk onderwerp binnen de verkeersveiligheid, zouden systemen moeten worden ontwikkeld die het voertuig, daar waar dat nodig/het meest gewenst is, met *aangepaste snelheid laten rijden*. Daarnaast moeten voertuigen zo optimaal mogelijk de *interactie met bestuurder en infrastructuur* ondersteunen. Ook zouden voertuigen meer moeten worden ontworpen met het oog op *letsel van de tegenpartij* en niet alleen dat van de eigen inzittende(n). Daarbij zou vooral ook aandacht moeten zijn voor aanrijdingen met kwetsbare verkeersdeelnemers. Vooral vanuit de sector 'goederenvervoer' blijft aandacht hiervoor belangrijk, want door de toename van het vrachtverkeer, neemt ook de kans op ernstige ongevallen mogelijk toe. Vanuit een hele andere lijn van denken met het oog op voertuigen, wordt juist gepleit voor het bewerkstelligen van meer duurzame veiligheid door het gebruik van *autogebruik te ontmoedigen*. Ook worden kritische kanttekeningen geplaatst bij het almaar groeien van de motorvermogens. Het terugdringen van autogebruik op met name korte afstanden zou binnen de verkeersveiligheid een speerpunt moeten zijn. Daarmee wordt veel meer aan de kern van de verkeersonveiligheid gewerkt. Er is echter een groot probleem op het gebied van draagvlak en politieke wil om een dergelijke boodschap te verkondigen.

Duurzaam Veilig en ITS

Naast de vele aandacht die binnen Duurzaam Veilig normaliter aan infrastructuur wordt besteed, zou het ook zeer interessant zijn en de moeite lonen meer te kijken in de richting van ITS. Infrastructurele maatregelen hebben namelijk een lange implementatieperiode waarin het gevaar groot is dat er vroeg of laat tegen financiële grenzen aan wordt gelopen. Bij ITS is dat veel minder het geval omdat het veel *goedkoper* is en voor een groot deel *door de markt gevormd* wordt. Door de bestuurder beter en 'op maat' te ondersteunen bij zijn rijtaak, *vermindert de kans op onbedoelde fouten* en wordt het verkeersgedrag in z'n geheel *voorspelbaarder*. Een bijkomend voordeel van ITS is dat het de bestuurder op de hoogte kan houden van de *gevolgen van diens gedrag*, een toepassing die psychologisch zeer effectief werkt om gedrag te beïnvloeden. Wel moet opgepast worden dat het in onze voertuigen geen kermis wordt en dat afleiding een hoofdrol gaat spelen als ongevalsoorzaak. In dit verband wordt een lans gebroken voor ISA, maar de grote vraag die aan dit onderwerp hangt is hoe, waar en door wie dit systeem geïmplementeerd zou moeten worden. In relatie met ITS wordt er ook gepleit voor gebruik van *internet* en *rijsimulatoren* in de rijopleiding. *Navigatiesystemen* worden ook genoemd als een zeer goed hulpmiddel om zonder stress in een vreemde omgeving de weg te vinden. Ook dit vermindert gevaarlijk weggedrag. Aan de andere kant wordt juist geconstateerd dat er minder aandacht voor infrastructuur zou zijn omdat men veel verwacht van een toekomst met ITS, die dan veel van de functies die nu door de infrastructuur vervuld worden overneemt.

Duurzaam Veilig en handhaving

Omdat het nu eenmaal onmogelijk is het gedrag van alle verkeersdeelnemers op dezelfde lijn te krijgen, wordt er niet zo veel effect verwacht van een *normen- en waardendiscussie*. Aan de andere kant wordt het sterker afdwingen van *uniform verkeersgedrag* ten koste van individuele vrijheden wel als de meest wenselijke vorm van verkeersdeelname gezien voor de verkeersveiligheid. Een andere optie is om gebieds- of wegfunctie-afhankelijk meer of minder eigen verantwoordelijkheid aan bestuurders over te laten. Om dit te bereiken zou het verkeer meer gepresenteerd moeten worden als een proeftuin van de samenleving. Hierin zou handhaving, en vooral *hardere en zichtbaardere handhaving* een grote rol in moeten krijgen. Om mensen echt te dwingen zich aan de regels te houden zullen ze harder moeten voelen wat het betekent om over de schreef te gaan.

De pakkans moet omhoog (er wordt in dit kader meer gezien in het gebruik van camera's dan het intensiveren van staandhoudingen) en de sancties moeten harder zijn. Het wordt nog wel als een hele uitdaging gezien om dit te verwezenlijken, mede omdat het voornamelijk een visie voor de langere termijn vraagt. Het wordt echter wel als een illusie gezien dat we met alleen infrastructurele maatregelen bestuurders 'in het gareel' krijgen.

Aan de andere kant is de nuchtere conclusie ook dat ervaringen van draagvlak voor gedragsbeïnvloeding meestal te zien zijn na een infrastructurele aanpak of een wetswijziging. Uiteindelijk moeten we, willen we Duurzaam Veilig echt zo uitvoeren zoals het is bedoeld, voor ogen houden dat we een integrale aanpak moeten nastreven waarin mens-voertuig-weg (evenredig?) vertegenwoordigd zijn.

Duurzaam Veilig en educatie

Er zou meer prioriteit gegeven moeten worden aan voorlichting en educatie aan (toekomstige) weggebruikers. De achterliggende gedachte is dat mensen zich veilig in het verkeer gaan gedragen als ze weten wat er van hen verlangd wordt. Het is eigenlijk nogal merkwaardig dat infrastructurele maatregelen voornamelijk worden uitgevoerd en gecoördineerd door dure deskundigen, terwijl voor educatie en voorlichting meestal niet meer dan een vrijwilligersstatus beschikbaar is.

Inleving in andere weggebruikers

Uit ervaring als weggebruiker in verschillende vervoermiddelen, valt op dat risicovol gedrag en de effecten van het eigen gedrag op anderen beter in te schatten zijn als men regelmatig van vervoermiddel wisselt en zo op een natuurlijke wijze de plaats van de andere verkeersdeelnemer inneemt. Gesuggereerd wordt dat de meest veilige autobestuurder wel eens een fietser zou kunnen zijn (en waarschijnlijk vise versa).

2. Hoe kan de verdere uitvoering van duurzaam veilige maatregelen tot stand worden gebracht?

Aanjaagfunctie

Men is het inderdaad eens met de constatering dat een aanjaagfunctie nodig blijft en alleen een 2^e fase Duurzaam Veilig wel eens te weinig positief effect zal scoren. Duurzaam Veilig zal waarschijnlijk weer meer opleven als de visie wordt gepresenteerd vanuit het doel '*vermijdbare ongevallen*' te voorkomen. Dit stimuleert de politiek.

De meeste respondenten zien de rol van een aanjaagfunctie voornamelijk bij de *decentrale overheden* liggen (provincies & kaderwetgebieden), en niet alleen bij een centraler orgaan. Provinciale organen zouden bijvoorbeeld een aanjaag- en inspiratiefunctie voor de lokale overheden moeten vervullen, vooral ook omdat zij bijvoorbeeld een integrale aanpak kunnen stimuleren. Als provincies hun ambitieniveau gaan verlagen, dan heeft dit ongetwijfeld ook een negatieve invloed op de bereidheid bij gemeenten en andere lage overheden om verder te gaan met Duurzaam Veilig. Een aanjaagfunctie zou bijvoorbeeld kunnen worden bereikt door decentrale overheden meer middelen te laten genereren. Wel zullen de provincies en kaderwetgebieden ondersteund moeten worden met kennis over hoe men het hoogste rendement uit maatregelen kan halen. Op lokaal niveau zou meer aandacht moeten komen voor *gedragsbeïnvloeding* door bijvoorbeeld meer te investeren in aanvullende handhaving in combinatie met educatie en voorlichting.

Voor het *rijk* wordt een aanjaagfunctie gezien in het stimuleren van veilig gedrag op strategisch niveau ('de landelijke taakstelling') en via een *normen- en waardendiscussie* toegespitst op veilig verkeer. Ook wordt centrale aansturing van de decentrale overheden bepleit (mogelijk vanuit de veronderstelling dat de decentrale overheden niet automatisch van hun verantwoordelijkheden doordrongen zijn en hier ook naar handelen). In dit kader wordt een beloningssysteem voorgesteld voor gemeenten die zich goed met Duurzaam Veilig bezig houden.

Verbreiding noodzakelijk

Het wordt noodzakelijk geacht om Duurzaam Veilig meer in de 'breedte' te ontwikkelen en er voor te zorgen dat de visie minder als een dogma ervaren wordt. Daarbij zouden voorstanders dus *minder star* moeten volharden in het uitvoeren van Duurzaam Veilig maatregelen zoals deze volgens de richtlijnen zijn gedefinieerd; anderzijds kan een verbreding tot voordeel hebben dat *tegenstanders* (wie dat zijn en welke argumenten daarbij spelen is niet toegelicht) *milder* in hun oordeel over Duurzaam Veilig worden.

Het wordt dus van groot belang geacht dat de Duurzaam Veilig visie zich meer op *meta-niveau* toespitst op hoe het verkeerssysteem zou moeten functioneren en waarbij 'veiligheid' slechts één van de componenten is. Een toekomst voor Duurzaam Veilig wordt vooral gezien in een samenwerkingsverband met andere partijen. Hierin kan de Duurzaam Veilig visie zeker een belangrijke koppositie in vervullen.

Ook vanuit een ander perspectief wordt er gepleit voor een bredere kijk. Zo wordt gesteld dat er nu een *gekunstelde scheiding* is tussen veiligheid en bereikbaarheid, terwijl dit aspecten zijn van iedere weg waarop verkeer zich afwikkelt.

Omdat veranderingen in afwikkelkwaliteit gerelateerd zijn aan verkeersonveiligheid en een goede doorstroming van wegen hoog in het vaandel staat bij gebruikers, zouden uitvoerders vooral op dit aspect moeten letten. Dit impliceert dat daarmee de veiligheid dus automatisch ook gebaat is. Dergelijke ontwikkelingen zijn noodzakelijk om *tegenwicht* te bieden aan ruimtelijke en financiële ontwikkelingen die hun eigen dynamiek hebben en meer de aandacht genieten nu burgers en belanghebbenden meer beleidsruimte hebben. Wegen moeten niet het imago krijgen dat, ongeacht hun bedoelde functie, er sowieso geen sprake is voor doorstroming. Dat irriteert mensen.

Een verbreding kan echter ook positiever worden geformuleerd, en meer de insteek nemen van 'leren van elkaars aanpak' in plaats van genoeg stem geven aan ons verkeersveiligheidsbelang in de wereld van andere belangen. Mogelijk ligt in de aanpak van andere sectoren ook wel de sleutel om nader tot hun denk- en communicatiewereld te komen en daarmee meer invloed te krijgen voor verkeersveiligheid.

Verkeers- & vervoersplannen

Er wordt vooral toekomst voor een vervolg van het startprogramma gezien in PVVP's en RVVP's. Door de decentralisering zullen er straks 19 plannen liggen op basis waarvan aan 's lands wegen gesleuteld gaat worden, en willen we de invloed van Duurzaam Veilig hierin zeker stellen, dan zullen we de opstelling van deze plannen op z'n minst op de voet moeten volgen. Op nationaal niveau zou deze informatie samengevoegd moeten worden, en ook zou gekeken moeten worden of er vanuit de Nota Mobiliteit niet toch ook een deel van het programma op nationaal niveau kan worden geformuleerd. Voor stedelijke bereikbaarheid bestaat zoiets ook.

Creatieve oplossingen

Er zijn in de praktijk voorbeelden van creatieve oplossingen binnen het Duurzaam Veilig kader (voorbeelden hiervan zijn kabelgeleiding en inhaalstroken op regionale stroomwegen) die zowel beter uit te voeren zijn in de beschikbare financiële en openbare ruimte, maar ook voordelen bewerkstelligen voor zowel veiligheid als wegcapaciteit (c.q. doorstroming).

Gefaseerde invoering: 'bouwstenenmethode'

Om met de beschikbare financiële middelen toch zo veel mogelijk te kunnen doen, zijn voornamelijk oplossingen gevonden in een gefaseerde invoer van Duurzaam Veilig. Een voorbeeld dat wordt genoemd is de zogenaamde 'bouwstenenmethode'. Hierin wordt vanuit diverse invalshoeken Duurzaam Veilig gefaseerd ingevoerd, waarbij zo kosteneffectief mogelijk aan maatregelen wordt gewerkt om de regionale verkeersveiligheidsdoelstelling te halen. Voordelen van een dergelijke aanpak liggen ook in de uitvoering, waarbij men kleinschaliger kan werken, minder last heeft van externe regelgeving, b.v. op het gebied van ruimtelijke ordening en milieu, en eenvoudiger is aan te sturen. Een uitwerking van een dergelijke methode die wordt genoemd is: 1) aanpak van geprioriteerde wegvakken en kruispunten, aangevuld met 2) een gebiedsgerichte benadering die wordt vorm gegeven in regionale uitvoeringsplannen die weer aansluiten bij 3) de infrastructurele en onderhoudsplanning van de provincie, en als aanvulling hierop ook nog 4) een koppeling tussen kosteneffectieve maatregelen en ongevalstypen waarbij specifieke maatregelen worden genomen voor bepaalde typen ongevallen die op bepaalde wegen veelvuldig voorkomen.

Vanuit een meer theoretisch kader worden wel bedenkingen geuit tegen al te gefaseerde invoering omdat dit mogelijk de uniformiteitsbeleving van de bestuurder ondermijnt. Mogelijk is dit met name een overgangsprobleem.

Beschikbare financiële middelen

We zouden de stelling 'er is geen geld' moeten nuanceren. Er zijn uiteraard geen ICES-gelden meer beschikbaar, maar tot 2010 heeft V&W wel 340 miljoen euro gereserveerd voor Duurzaam Veilig maatregelen. Dat is wel minder dan er was, maar toch zeker niet niks, en volgens zegen, meer dan ooit beschikbaar is geweest voor de realisering van Duurzaam Veilig.

Toch wordt wel degelijk geconstateerd dat de uitvoering onder druk staat door *financiële problemen* en niet door verminderd draagvlak voor het gedachtegoed van Duurzaam Veilig.

3. Met welke andere sectoren of beleidsvelden zou een integratie resp. samenwerking gezocht moeten worden en welke vraagstukken moeten daarbij opgelost worden?

Schakel tussen ministeries

Een van de ontbrekende schakels is de verbinding tussen de diverse ministeries. Hieraan gekoppeld is het wel degelijk zo dat kosten soms door andere ministeries gedragen worden dan de ministeries die van de uiteindelijke baten kunnen profiteren. Zo pompt V&W bijvoorbeeld geld in verkeersveiligheid, waarvan VWS of VROM de vruchten plukt doordat het bijvoorbeeld minder slachtoffers of verminderde milieuproblematiek oplevert. Eigenlijk zouden deze financiële stromen ook een kritisch beschouwd moeten worden en zou het geld weer terug moeten vloeien naar de investeerders of juist uitgegeven moeten worden door de partijen die direct baat hebben bij de effecten.

...en verder wordt ook wat betreft verbreding haast geen sector of vakgebied overgeslagen:

Mobiliteit & Ruimte

Binnen het verkeerssysteem speelt niet alleen 'veiligheid' een rol als motief voor verbeteringen, maar vooral ook 'doorstroming' en 'bereikbaarheid'. Hiervan zou Duurzaam Veilig meer doordrongen moeten raken. Aan de andere kant haalt men in de sector Verkeer & Vervoer niet de doelstelling van minder verkeersslachtoffers, als er niet intensief met verkeersveiligheid aan de slag wordt gegaan.

Verkeersveiligheidsdeskundigen zouden hun invloed beter kunnen doen gelden als zij er voor zorgen dat zij *tijdig rond de tafel* komen te zitten bij besluiten rond ruimtelijke ordening en stedenbouwkundige vernieuwing. Een dergelijke verbreding zou vooral door provincies, kaderwetgebieden en gemeenten moeten worden getrokken.

Ook wordt de gedachte uitgesproken dat, nu de Nota Mobiliteit en Nota Ruimte zijn gekoppeld, er op den duur ook wel een gezamenlijke visie zal ontstaan. Dit proces zou hooguit een kwestie zijn van tijd. Hiermee wordt dus impliciet gezegd dat voor een samenwerking tussen deze twee gebieden geen extra inspanningen geleverd en initiatieven ontplooid moeten worden om het tot een geheel te smeden.

Gebiedsgericht benutten

Een paar respondenten bepleiten in samenwerking met 'gebiedsgericht benutten', alhoewel een dergelijke samenwerking thans nog uitdraait op een prioriteit bij benutten en minder bij veiligheid. Om dit eventueel beter van de grond te krijgen en helderheid te verschaffen in het woud van samenwerking en die zo zou ontstaan, zouden er heldere randvoorwaarden als handvatten moeten worden geformuleerd. Hierbij zou dan voor alle gebieden binnen Duurzaam Veilig even veel aandacht moeten komen.

Politie/Justitie

Bij politie zou meer oog moeten komen voor de gedachten achter Duurzaam Veilig. Het is kennelijk onduidelijk wat de politie van Duurzaam Veilig vindt, en daaruit wordt geconcludeerd dat er ook wel niet veel mee gedaan zal worden. Vanuit justitie zou meer aandacht moeten komen voor zowel aansprakelijkheidswetgeving als strafwetgeving in relatie tot verkeersdeelname.

Private sector

Ook binnen de zakelijke verkeersdeelname zouden strakkere lijnen moeten worden geformuleerd. Wat betreft dit laatste kan ook meer gedaan worden vanuit transport- en leasemaatschappijen. Zij kunnen invloed uitoefenen op de manier waarop hun werknemers/klanten aan het verkeer deelnemen en met veiligheid omgaan.

Educatie en voorlichting

Er wordt geconstateerd dat er weinig aandacht is voor preventieve verkeersveiligheidsmaatregelen zoals educatie, terwijl dit toch ook bij de Duurzaam Veilig gedachte hoort. Er zou intensiever met scholen en scholingsinstituten moeten worden samengewerkt om burgers beter bekend te maken met de principes van Duurzaam Veilig.

Hiervoor zou speciaal lesmateriaal over verkeersveiligheid moeten worden opgesteld. Hierbij moet echter ook de vraag beantwoord worden hoe de kennis beklijft en niet te snel slijt.

Verkeepspsychologie/gedragwetenschap

Duurzaam Veilig kan profiteren van meer inzichten waarom bestuurders zich in bepaalde situaties op een bepaalde manier gedragen.

Voertuigontwerp

Ook zou er binnen Duurzaam Veilig meer aandacht moeten komen voor duurzaam veilig voertuigontwerp. De industrie richt zich daarbij nu nog te veel op het laatste moment waarin een ongeval voorkomen kan worden. Er zou met name in de toekomst meer gekeken moeten worden naar ongevalpreventieve maatregelen.

Leren van anderen

Duurzaam Veilig zou niet alleen inhoudelijk, maar ook wat betreft aanpak eens om zich heen kunnen kijken en leren van anderen. In dit verband wordt de sector milieu genoemd, maar ook de manier waarop de gezondheidszorg zich met preventie bezig houdt.

Een eigen stem behouden en samenwerken

Er gaan ook stemmen op voor het behoud van *het eigen stemgeluid* van Duurzaam Veilig (de mens als maat der dingen). Wel wordt er gepleit voor samenwerking met andere belangen op terreinen waar beide belangen elkaar raken. Als voorbeeld wordt 'milieu' genoemd, waarbij wordt opgemerkt dat milieuvriendelijk rijden bijna altijd ook 'veilig rijden' betekent. Met name waar infrastructuur aan ruimtelijke ordening raakt, is er soms echter juist sprake van tegengestelde belangen tussen Duurzame Veiligheid en milieu. In sommige gevallen kunnen belangen ook wel degelijk in elkaars verlengde liggen, mits men maar ver genoeg kijkt. Zo blijken veel files door ongevallen te ontstaan en zou de doorstroming verbeterd kunnen worden door de verkeersveiligheid te vergroten. Een recente tendens om verkeersveiligheid ook als een volksgezondheidsvraagstuk te zien, is wel een samenwerking die haar vruchten af zou kunnen werpen. Andere mogelijkheden voor samenwerking liggen wellicht ook bij sociale veiligheid. In het geval dat er tegenstellingen bestaan tussen verschillende doelen zou de verkeersveiligheidsdeskundige zo tijdig mogelijk bij beleidsbeslissingen betrokken moeten raken. Er wordt echter niet aangegeven wat dan het standpunt zou moeten zijn: volharden in Duurzaam Veilig, wetende dat daarmee waarschijnlijk het onderspit wordt gedolven, of toch naar een optimalisatie van alle belangen streven, waarbij dan wel onherroepelijk water bij de wijn moet worden gedaan.

4. Op welke wijze zouden we vorm kunnen geven aan beleidsinnovatie en kennisontwikkeling en welke partijen zouden hierbij een rol moeten spelen?

Centralisatie in kennisoverdracht

Er wordt geopperd dat partijen bij elkaar gebracht moeten blijven worden. Hierin wordt vooral een rol gezien voor het Kennisplatform Verkeer & Vervoer (al is de rol van dit platform niet voor iedereen even duidelijk), columns, vakbladen en overlegondes. Ook andere kennisinstellingen (zoals de SWOV) zouden hierin een rol kunnen/moeten vervullen en vooral moeten investeren in samenwerking.

Daarnaast pleit men voor een rol van de Centrale Overheid als het gaat om het *uitdragen van kennis en samenhang houden* in het geheel. Als de centrale regiefunctie weg zou vallen, raakt het geheel te verbrokken en het effect daarvan valt waarschijnlijk te vergelijken met een organisatie zonder directie. Zo zou hopelijk kunnen worden voorkomen dat de kennis over Duurzaam Veilig wegloopt of haar eigen leven gaat leiden. We zouden er ten eerste achter moeten komen wie de sleutelfiguren op centraal en lokaal gebied zijn. De kennis die zij in huis hebben zou daarbij eerst moeten worden geïnventariseerd. Om kennis vervolgens te verspreiden moet het gevoel ontstaan dat Duurzaam Veilig in brede kringen als iets belangrijks wordt gezien.

Gebruik maken van bestaande 'structuren'

Overigens wordt niet door iedereen de huidige kennisoverdracht als een probleem gezien.

In een centraal kennisplatform kunnen regionale en lokale overheden wel vragen stellen waarop nieuw onderzoek kan worden uitgevoerd en vindt kennisuitwisseling op decentraal niveau reeds regelmatig plaats. Het advies wordt gegeven om niet te veel van deze bekende paden af te wijken, maar hier juist intensiever gebruik van te maken. In deze lijn wordt ook gepleit voor verder gaan op het ingeslagen pad om meer routine ingebouwd te krijgen. Telkens afvragen of het misschien toch niet beter kan is niet erg efficiënt.

Enthousiasmering

Een enthousiaste groep betrokkenen zou Duurzaam Veilig weer meer onder de aandacht moeten brengen. Dat werkt aanstekelijk.

5. Hoe gaan we bewerkstelligen dat de verkeersveiligheidsprofessionals en degenen die met Duurzaam Veilig te maken zouden moeten hebben (zie ook vraag 3) voldoende op de hoogte zijn/komen van Duurzaam Veilig?

Duurzaam Veilig: geen dogma, maar een aanpak

De professionals op het gebied van verkeersveiligheid zijn goed op de hoogte van Duurzaam Veilig. Waar vooral behoefte aan schijnt te zijn is het uitdragen van de boodschap dat Duurzaam Veilig *geen dogma* is, maar een *aanpak*. Over deze aanpak is al door velen nagedacht, maar moet daarom nog niet gepresenteerd worden als iets dat altijd perse zo moet als destijds bedacht is. Door een dergelijke boodschap uit te dragen, win je meer mensen voor je ideeën in dan door het opleggen van een starre visie. Met name stedenbouwkundigen en planologen zouden op deze manier toch nog voor Duurzaam Veilig te winnen zijn.

Maatregelverantwoording

In het verleden zijn reeds een aantal pogingen mislukt om tot een theoretische en praktische kennisuitwisseling over problemen rond Duurzaam Veilig maatregelen te komen. De belangrijkste oorzaak lag hierin dat de verkeersveiligheidsdeskundigen die in het veld de maatregelen tot uitvoering moesten brengen, helemaal *geen problemen ervoeren*, maar *direct* op basis van 'eigen inzicht' en 'ervaringsdeskundigheid' een oplossing bedachten. Dit heeft er dus in geresulteerd dat er heel wat maatoplossingen zijn ingevoerd terwijl deze, wetenschappelijk gezien, een *goede fundering ontbeerden*.

Om dit probleem op te lossen zouden regionale verkeersveiligheidsambtenaren eerst serieus een *probleem als zodanig moeten ervaren* en daarnaast moeten beseffen dat het veel meer zin heeft een *maatregel eerst te onderzoeken op zijn effectiviteit* alvorens deze te implementeren. Door het verplicht stellen van een verantwoording over een gekozen oplossing zou mogelijk bewerkstelligd kunnen worden dat uitvoerders meer bezinnen voor ze beginnen. Heel vaak zijn mensen zich ook niet bewust van hun gebrekkige kennis. Ook een veiligheidsaudit kan hierbij behulpzaam zijn.

Archivering en regulier overleg

Binnen organisaties zou men moeten toezien op een *goede archivering* van de stukken en op basis hiervan tevens een goede overdracht voor nieuwe medewerkers moeten bewerkstellingen. Voor een goede overdracht zouden vooral oudere werknemers verantwoordelijk moeten zijn.

Tussen organisaties is een *kennisplatform en regulier overleg* waarschijnlijk de beste oplossing om kennis uit te wisselen. Daarbij kan de huidige en toekomstige ontwikkelingen op het gebied van de elektronica ons zeker van dienst zijn.

Kennis niet vrijblijvend

Om de kennis over Duurzaam Veilig bij iedereen op een goed peil te krijgen, zou het opdoen van kennis niet van het eigen initiatief van de diverse partijen afhankelijk moeten zijn, maar onder alle relevante groeperingen worden verspreid. Daarnaast wordt wel wat gezien in moreel verplichte opfriscursussen. Het gaat niet zo zeer om nieuwe feiten, maar alle kennis weer op een rijtje krijgen. Mensen hebben zelf vaak niet echt door hoe het met hun kennis omtrent Duurzaam Veilig gesteld is. De organisatie van dergelijke opfriscursussen wordt vooral gezien voor de ROV's in samenwerking met onderzoeks- en kennisinstituten zoals de SWOV, AVV en het KpVV.

Kernpunten nog eens samenvatten

Een aantal respondenten is van mening dat een beter kennisniveau omtrent Duurzaam Veilig eenvoudig te bewerkstelligen is door de essentie van deze visie nog eens kernachtig op papier te zetten en te verspreiden. Een hieraan verwante oplossing is om nog eens goed uiteen te zetten wat de theoretische ideeën achter Duurzaam Veilig zijn om op basis hiervan mensen te overtuigen van het gedachtegoed.