

# Strategie ten behoeve van het Meerjarenplan Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Overijssel

R-94-49

Drs. R.D. Wittink & ing. J.A.G. Mulder

Leidschendam, 1994

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV  
Postbus 170  
2260 AD Leidschendam  
Telefoon 070-3209323  
Telefax 070-3201261

## Samenvatting

Voor het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Overijssel is een strategie opgesteld voor een meerjarenplan. Het ROVO zal op basis hiervan een plan opstellen dat aansluit op de organisatie en samenwerking die zij in haar bestaan heeft ontwikkeld.

Een meerjarenplan is gewenst om de samenhang in het beleid te vergroten. Bovendien kan beter worden toegewerkt naar structurele oplossingen voor de verkeersonveiligheid.

De strategie is onderbouwd met een probleemanalyse. De meest onveilige wegen, de groepen weggebruikers met de grootste ongevalsbetrokkenheid en de meest onveilige gedragingen zijn vastgesteld. Bovendien is nagegaan in hoeverre de provincie Overijssel met deze problemen afwijkt van de landelijke problematiek.

Een overzicht is gemaakt van maatregelen om deze problemen aan te pakken. Aangegeven is wat de effectiviteit van maatregelen is, voorzover hierover gegevens bestaan.

De strategie bestaat uit maatregelen voor de korte en lange termijn. Prioriteiten zijn aangegeven op basis van de onveiligheidsanalyse. Naast een inhoudelijke strategie is een procesmatige strategie uitgewerkt.

De structurering is gedaan aan de hand van een nieuwe indeling van werkgroepen. De inhoud van de werkzaamheden zal aangestuurd worden door de werkgroep beleidsontwikkeling met ondersteuning van de werkgroep basisgegevens. De organisatie en uitvoering van beleid vindt plaats in werkgroepen voor integraal beleid, voor infrastructureel beleid en voor educatie en handhaving.

## Summary

### **Strategy for the Long Range Plan of the Regional Organ for Road Safety in Overijssel (ROVO)**

A strategy for a long range plan has been drawn up for the Regional Organ for Road Safety in Overijssel (ROVO). Based on this strategy, the ROVO will draw up a plan in accordance with the organisation and cooperation it has developed in the course of its existence.

A long range plan is required to enhance the coherence of policy. In addition, this permits more efficient development of structural solutions to combat road hazard.

The strategy is supported by a problem analysis. The most hazardous roads, the groups of road users who are most involved in accidents and who display the most hazardous behaviour are defined. In addition, it is examined to what extent the problems exhibited in the province of Overijssel deviate from those seen nationwide.

An overview is made of measures needed to tackle these problems. The effectivity of these measures is indicated, insofar the relevant data is available.

The strategy consists of measures for the short and long term. Priorities are indicated on the basis of the road hazard analysis. Aside from a content-based strategy, a process-based strategy has been defined.

The strategy structuring is performed on the basis of a reorganisation of the working groups. The content of the work will be directed by the working group for policy development, with support from the working group for basic data. The organisation and implementation of policy is carried out in the working groups for integrated policy, for infrastructural policy and for education and maintenance.

# Inhoud

1. *Inleiding*
  - 1.1. Onderbouwing van de strategie
  - 1.2. Presentatie van de strategie
  
2. *Beleidsontwikkeling*
  - 2.1. Algemene taakstelling
  - 2.2. Integratie met vervoersbeleid
  - 2.3. Consequenties voor infrastructuur
  - 2.4. Consequenties voor educatie
  - 2.5. Consequenties voor voertuigbeleid
  - 2.6. Consequenties voor gedragsbeïnvloeding
  - 2.7. Consequenties voor letselpreventie
  - 2.8. Conclusies
  
3. *Infrastructuur*
  - 3.1. Algemene taakstelling
  - 3.2. Consequenties voor het aandachtsgebied wegen met een snelheidslimiet van 80 km/uur en 50 km/uur
  - 3.3. Consequenties voor het aandachtsgebied fietsers
  - 3.4. Consequenties voor het aandachtsgebied snelheid
  - 3.5. Consequenties voor het aandachtsgebied gemotoriseerde tweewielers
  - 3.6. Consequenties voor het aandachtsgebied weggebruikers met weinig ervaring
  - 3.7. Werkwijze
  
4. *Educatie*
  - 4.1. Algemene taakstelling
  - 4.2. Consequenties voor het aandachtsgebied fietsers
  - 4.3. Consequenties voor het aandachtsgebied snelheid
  - 4.4. Consequenties voor het aandachtsgebied gemotoriseerde tweewielers
  - 4.5. Consequenties voor het aandachtsgebied weggebruikers met weinig ervaring
  - 4.6. Consequenties voor het aandachtsgebied rijden onder invloed
  - 4.7. Consequenties voor het aandachtsgebied beveiligingsmiddelen
  - 4.8. Werkwijze
  
5. *Handhaving*
  - 5.1. Algemene taakstelling
  - 5.2. Consequenties voor het aandachtsgebied fietsers
  - 5.3. Consequenties voor het aandachtsgebied snelheid
  - 5.4. Consequenties voor het aandachtsgebied gemotoriseerde tweewielers
  - 5.5. Consequenties voor het aandachtsgebied rijden onder invloed
  - 5.6. Consequenties voor het aandachtsgebied beveiligingsmiddelen
  - 5.7. Werkwijze

- 6. *Integraal beleid*
- 6.1. Algemene taakstelling
- 6.2. Werkwijze

- 7. *Basisgegevens*
- 7.1. Algemene taakstelling
- 7.2. Werkwijze

*Literatuur*

## 1. Inleiding

Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Overijssel (ROVO) heeft zich in 1993 tot taak gesteld een meerjarenplan op te stellen dat leidraad wordt voor de jaarlijkse werkplannen.

Het beleid van het ROVO in de afgelopen jaren was, in overeenstemming met het landelijke beleid, gericht op een aantal speerpunten. Diverse maatregelen werden getroffen in reactie op ongevallen, zoals infrastructurele maatregelen op locaties met ongevallenconcentraties en campagnes met politietoezicht en voorlichting.

*Het beleid van het ROVO in de afgelopen jaren, is niet zonder succes geweest. Het jaarlijkse aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden neemt af, in Overijssel iets meer dan het landelijk gemiddelde.*

Maar het perspectief op verdere winst van deze maatregelen wordt steeds kleiner.

Bovendien is er net als landelijk geen echte daling in het totale aantal geregistreerde gewonden te constateren.

De taakstellingen van het verkeersveiligheidsbeleid voor de jaren 2000 en 2010 dreigen wat betreft alle letselongevallen *niet* te worden gehaald.

Deze ontwikkeling heeft landelijk en regionaal geleid tot een herbezinning op het beleid, zowel inhoudelijk als organisatorisch.

Sinds 1 januari 1994 is het verkeersveiligheidsbeleid verder gedecentraliseerd. Dat heeft ook tot een andere positie van de Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid geleid.

De doelstelling bij de oprichting van regionale organen in het gehele land, het stimuleren van activiteiten en het bevorderen van samenwerking, is in ruime mate gehaald. Maar de maatregelen hebben teveel een ad hoc karakter en er is onvoldoende sprake van een lange-termijnstrategie waarop prioriteiten kunnen worden gebaseerd.

*De regionale organen hebben als opdracht gekregen om een meerjarenplan op te stellen. Hierin kan een visie worden vastgelegd voor een structurele aanpak van de verkeersonveiligheid. Er moet gericht worden gezocht naar maatregelen met een hoog rendement. Dit rendement moet zoveel mogelijk van duurzame aard zijn.*

Dit meerjarenplan moet gebaseerd zijn op een preventieve en geïntegreerde aanpak van de verkeersonveiligheid.

‘Preventief’ staat tegenover ‘reactief’. De verkeerswegen moeten zo zijn aangelegd, de voertuigen zo zijn uitgevoerd en de weggebruikers zo zijn opgeleid dat de kans op ernstige ongevallen in belangrijke mate is uitgesloten.

Een preventieve aanpak begint met invloed uit te oefenen bij de bron van verkeersonveiligheid, de noodzaak van verplaatsingen. Vervolgens worden ontmoetingen met de grootste kansen op ernstige ongevallen zoveel mogelijk uitgesloten. Voor de overblijvende ontmoetingen worden voorwaarden geschapen om de kans op een ongeval drastisch te verminderen.

‘Geïntegreerd’ staat tegenover ‘fragmentarisch’. De infrastructuur en de regelgeving moeten afgestemd zijn op de mogelijkheden en beperkingen

en ook zo goed mogelijk op de wensen van de weggebruikers. De voertuigen moeten helpen verkeerssituaties onder controle te houden. De weggebruikers moeten leren met de infrastructuur, de voertuigen en regelgeving om te gaan.

Problemen met verkeersgedrag moeten niet eenzijdig worden toegeschreven aan de weg, het voertuig of de mens, want meestal ligt een gebrekige onderlinge afstemming aan deze problemen ten grondslag.

Doel is een duurzaam-veilig verkeerssysteem op te bouwen dat aansluit bij het vervoersbeleid en zowel de bereikbaarheid van bestemmingen als de veiligheid en de leefomgeving ten goede komt. De weggebruiker moet in dit systeem niet voor moeilijk beheersbare situaties worden geplaatst en zelf controle over verkeerssituaties kunnen houden.

*Het meerjarenplan moet er voor zorgen dat de ontwikkeling van preventief en geïntegreerd beleid vaste voet aan de grond krijgt.*

De ontwikkeling van een duurzaam-veilig verkeerssysteem vraagt om lange termijn denken en lange termijn investeringen. Dit neemt niet de noodzaak weg om voor acute problemen oplossingen te zoeken. Acute problemen vragen om snelle oplossingen en bovendien zullen steeds resultaten van beleid getoond moeten kunnen worden om beleidsondersteuning te verkrijgen. In dit rapport wordt beschreven wat het rendement van mogelijke maatregelen is.

Er zullen maatregelen nodig blijven om acute problemen tijdelijk op te lossen, maar het rendement van het overgrote deel van het beleid moet duurzaam worden.

Dit rapport draagt voor het meerjarenplan de strategie aan.

Tot een structurele aanpak zijn al belangrijke aanzetten gegeven.

In Overijssel zijn maatregelen getroffen die reeds een preventief karakter hebben, zoals de ontwikkeling van nieuwe educatieve programma's.

Er zijn initiatieven genomen om verkeersveiligheidscriteria onder te brengen in ruimtelijke plannen, te streven naar categorisering van het wegennet en aanpassing van de vormgeving van de wegen zodat het gewenste gedrag eerder wordt opgeroepen.

Belangrijk in de voorwaardenscheppende sfeer is de aanstelling en opleiding van verkeerscoördinatoren in gemeenten en op scholen, het ontwikkelen van gemeentelijke verkeersveiligheidsplannen en het aanbieden van onderwijsprogramma's aangepast aan de behoefte en mogelijkheden van de school.

Verder wordt er vooral in Overijssel veel gedaan om wijkbewoners en weggebruikers te betrekken bij het ontwerp van maatregelen. Hun wensen en beleving worden besproken met deskundigen die de mogelijkheden van beleid kunnen aangeven. Zo is de kans veel groter dat veilig verkeersgedrag voor de weggebruikers vanzelfsprekend is.

## 1.1. Onderbouwing van de strategie

Het meerjarenplan dient een stevige basis te leggen voor de structurele aanpak van de verkeersonveiligheid in de toekomst. Dit strategierapport dient ter onderbouwing daarvan.

Het rapport is in fasen tot stand gekomen.

Het is ten eerste gebaseerd op een probleembeschrijving van de verkeers-



onveiligheid in de provincie Overijssel. Hierbij diende de rest van Nederland als referentie. Uit deze beschrijving zijn *aandachtsgebieden* naar voren gekomen die bij voorrang aangepakt moeten worden.

Uit deze aandachtsgebieden komt een aantal *speerpunten* van het oude beleid opnieuw naar voren. De aanpak van de aandachtsgebieden is echter fundamenteel anders dan het speerpuntenbeleid zoals dat in het verleden is gevoerd. Daarin stonden infrastructurele maatregelen los van niet-technische maatregelen. De maatregelen werden bovendien sterk beheerst door het willen corrigeren van ongewenst gedrag. Het verkeerssysteem op zichzelf stond niet ter discussie.

In de meerjarenstrategie ligt de nadruk op preventie, door:

- beïnvloeding van verplaatsingen;
- categoriseren van wegen zodat zij allen een eenduidige functie hebben;
- het scheiden van verkeerssoorten met grote verschillen in de combinatie massa, rijrichting en snelheid;
- een goede opleiding van de weggebruiker in zijn totale verkeerscarrière;
- het scheppen van de voorwaarden waarmee op elk relevant beleidsterrein op verkeersveiligheid wordt geanticipeerd.

Omdat veel maatregelen hun vruchten pas op langere termijn afwerpen, moet een mix worden gezocht met maatregelen die op korte termijn belangrijke problemen wegnemen en pas later kunnen worden ingepast in beleid met een duurzaam karakter.

## 1.2. Presentatie van de strategie

De strategie wordt gepresenteerd aan de hand van een voorstel voor een nieuwe organisatiestructuur van het ROVO.

In dit voorstel komen er *zes werkgroepen*.

*Werkgroep 1* is gericht op *beleidsontwikkeling*. Deze werkgroep is verantwoordelijk voor de inhoudelijke strategie. Doel is om de visie voor de aanpak van de verkeersveiligheid te actualiseren, kennis te inventariseren die in het land wordt opgedaan over de beste aanpak en kennis over te dragen naar andere werkgroepen.

*Werkgroepen 2 t/m 5* zijn gericht op groepen van functionarissen/instanties die verkeersveiligheidswerk (kunnen) doen: *infrastructuur, educatie, handhaving en integraal beleid* (met name gemeentelijke plannen, het driehoeksoverleg en de vervoerregio). Voornaamste doel is het verder uitbouwen van contacten en het inventariseren van behoefte en mogelijkheden van activiteiten.

Tegenover de Werkgroep Beleidsontwikkeling die zorgt voor een 'aanbod' aan ideeën om de verkeersveiligheid te verbeteren, wordt in deze werkgroepen uitgegaan van de 'vraag' naar verkeersveiligheid, zodat vraag en aanbod goed op elkaar kunnen worden afgestemd.

*Werkgroep 6* draagt zorg voor de *verzameling en analyse van de benodigde basisgegevens* ter onderbouwing en evaluatie van het beleid (ongevallen, gedragingen, PROV-enquête etc.)

Per werkgroep wordt aangegeven wat de taken zijn en welke bijdrage daarmee wordt geleverd aan de meerjarenstrategie.

In het volgende schema is de indeling naar werkgroepen aangegeven met beleid gespecialiseerd naar korte en lange termijn, naar procesmatig karakter en naar prioriteiten op grond van onveiligheid.

Werkgroep 1 Beleidsontwikkeling				
	Maatregelen korte termijn effecten	Maatregelen lange termijn effecten	Procesmatig	Prioriteiten
Werkgroep 2 Infrastructuur	Aanpassing knelpunten door vormgeving	Plan + uitvoering categorisering	Uitbreiding netwerken	50 km/uur; 80 km/uur; fiets
	Beïnvloeden r.o./ vervoersplannen	Verkeersveiligheids- effectrapportage		
Werkgroep 3/4 Educatie/ Handhaving	Versterken ver- keersonderwijs	Strategie permanen- te educatie	Uitbreiding netwerken	Jongeren; snelheid
	Uitbreiden rijopleiding	Versterken sociale controle		
	Toezicht + Voorlichting	Faciliteren veilig gedrag		
Werkgroep 5 Integraal beleid	Stimuleren gemeente- lijke verkeersveilig- heidsplannen	Verbeteren facetbeleid	Ondersteuning planvorming/ uitvoering	
	Proefproject toezicht/infra- structuur/educatie	Structurele afstem- ming toezicht/infra- structuur/educatie		
<pre> graph TD     A[Probleem-beschrijving] --- B(( ))     C[Kencijfers/streefcijfers] --- B     D[Draagvlak] --- B     B --- E[Werkgroep 6 Basisgegevens] </pre>				
Evaluatie	Doelen korte termijn	Doelen lange termijn	Procesdoelen	

### *Fasering van werkzaamheden*

In deze nota worden diverse aanbevelingen gedaan voor nieuw beleid. Het zal niet mogelijk zijn om al die aanbevelingen meteen om te zetten in activiteiten. De strategie is echter gericht op een meerjarenplan, zodat een fasering moet worden aangebracht. In deze nota is dat niet gebeurd. Het ROVO zal hierover beslissingen moeten nemen.

Op basis van het meerjarenplan zal het mogelijk zijn prioriteiten te stellen en keuzen te maken voor de voortzetting en de afbouw van bestaande activiteiten en voor het nemen of afhouden van nieuwe activiteiten. De ombuiging van het bestaande beleid met dit meerjarenplan, zal vooral betekenen dat er meer samenhang in activiteiten en maatregelen wordt aangebracht, wat betreft de verschillende soorten maatregelen (infrastructuur, educatief etc.) en wat betreft de korte en lange termijn.

Aanbevolen wordt om telkens mogelijkheden te bezien om werkzaamheden ter voorbereiding van besluitvorming zo nodig uit te besteden zodat het secretariaat de strategische lijnen verder kan uitwerken en bewaken. Daarnaast moet het mogelijk zijn om voor inhoudelijke ontwikkelingen in sterke mate te leunen op wat er elders in het land gebeurt.

Voorafgaande aan deze rapportage zijn twee tussenrapporten vervaardigd. In het eerste (Mulder & Wittink, 1994) is de verkeersonveiligheid van de provincie Overijssel beschreven. Hieruit zijn aandachtsgebieden voor het beleid afgeleid. In het tweede (Wittink & Mulder, 1994) is de preventieve aanpak van de verkeersonveiligheid beschreven en is aangegeven wat effectieve maatregelen zijn voor de diverse aandachtsgebieden.

## 2. Beleidsontwikkeling

### 2.1. Algemene taakstelling

Bij de aanpak van de verkeersonveiligheid is een groot aantal actoren betrokken, die vanuit verschillende organisaties, vanuit verschillende belangen en verantwoordelijkheden en vanuit verschillende werkdisciplines opereren.

De kans op versnippering van beleid en op langs elkaar of zelfs tegen elkaar inwerken, is daarom altijd groot. Er wordt met een verschillende bril naar problemen en oplossingen gekeken en de agenda's voor verkeersonveiligheid zijn niet per definitie op elkaar afgestemd.

Het ROVO heeft in haar bestaan samenwerking en afstemming bevorderd maar daarmee niet de verkokering kunnen opheffen.

Daarom is besloten om de ontwikkeling van het inhoudelijke beleid vanuit één werkgroep aan te sturen.

Activiteiten van het werkplan moeten voortkomen uit de meerjarenstrategie die in de Werkgroep Beleidsontwikkeling wordt uitgewerkt of ze moeten in deze strategie passen.

*De meerjarenstrategie is gericht op structurele oplossingen voor de verkeersonveiligheid. Het kader hiervoor wordt gevormd door het ontwerp voor een duurzaam-veilig verkeerssysteem.*

Dit impliceert dat het beleid in belangrijke mate op de lange termijn is gericht.

Tegelijkertijd blijft het nodig om jaarlijks de nodige bijdrage te leveren aan de doelstellingen die landelijk zijn gesteld voor de vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.

Naast structurele maatregelen worden aanvullende maatregelen getroffen die in elk geval op de korte termijn effecten opleveren. Er zal voor worden gewaakt dat deze maatregelen zoveel mogelijk afgestemd worden op het structurele beleid en er in elk geval niet mee in strijd zijn.

*De Werkgroep Beleidsontwikkeling zal uitwerking moeten geven aan beleid dat op korte en lange termijn het meeste rendement oplevert.*

### 2.2. Integratie met vervoersbeleid

De structurele aanpak vraagt om integratie van vervoers- en verkeers(veiligheids)beleid.

Het vervoersbeleid van de rijksoverheid, neergelegd in het SVV 2, is gericht op vermindering van de groei van de automobilititeit. De huidige groei is één van de belangrijkste bedreigingen voor de taakstellingen in het verkeersveiligheidsbeleid. Deze groei is in Overijssel nog iets sterker dan landelijk.

Er moet invloed worden uitgeoefend op ruimtelijk beleid, omdat met dit beleid reeds belangrijke keuzen voor de verplaatsingen en verkeersveiligheid worden gemaakt.

Bij de ontwikkeling van ruimtelijke plannen moet inzicht worden gegeven in de consequenties voor de verkeersveiligheid en in de wijze waarop dit belang behartigd kan worden. Dit is een nog vrij nieuw taakveld voor het verkeersveiligheidsbeleid. Het ROVO heeft reeds in contacten met de

VSN een begin gemaakt met het inbrengen van het veiligheidsbelang in de ruimtelijke planvorming.

*Nagegaan wordt wat de beste werkwijze is om invloed uit te oefenen op ruimtelijke planvorming en welke hulpmiddelen nodig zijn.*

Vervoersplannen worden in vervoerregio's ontwikkeld. Verkeersveiligheidseffectrapportages zijn een verplicht onderdeel van deze plannen. De plannen van de vervoerregio's zijn nog in ontwikkeling. De verantwoordelijkheden van een vervoerregio zijn breed en daarom is het niet ondenkbaar dat het verkeersveiligheidsbelang onderbelicht wordt.

*Nagegaan moet worden op welke wijze samenwerking en afstemming tussen de vervoerregio's en het ROVO nodig en mogelijk is.*

### 2.3. Consequenties voor infrastructuur

Voorwaarde voor een duurzaam-veilig wegverkeer is dat alle wegen worden gecategoriseerd zodanig dat een weg niet meer dan één functie vervult, de stroomfunctie, ontsluitings- en of verblijfsfunctie en dat snel- en langzaam verkeer buiten wegen met een verblijfsfunctie worden gescheiden. Ontmoetingen tussen voertuigen met grote verschillen in de combinatie van massa, rijrichting en snelheid moeten immers worden uitgesloten.

De provincie is reeds gestart met een inventarisatie van het provinciale wegennet.

*Nagegaan moet worden hoe hierop een inventarisatie van het gemeentelijke wegennet kan volgen. De omvorming van het wegennet naar de categorisering vergt - soms ingrijpende - beslissingen.*

De vormgeving van de weg moet op een homogene wijze worden aangepast aan de functie. Verkeerssituaties moeten voor de gebruikers eenduidig en gemakkelijk herkenbaar zijn, het gedrag zoals dat door de infrastructuur wordt uitgelokt moet voor de diverse gebruikers goed voorspelbaar zijn en de voorzieningen moeten het vereiste gedrag goed uitvoerbaar maken. Bovendien moeten de voorzieningen voldoende tegemoet komen aan de gedragsmotieven en behoeften van de gebruikers.

Aan de ontwerpeisen van de wegcategorieën wordt nog geëxperimenteerd en gestudeerd. Intussen moeten infrastructurele knelpunten worden opgelost. Dat dient op een zodanige wijze te gebeuren dat de weg naar duurzaam-veilige oplossingen wordt ingeslagen of in elk geval zoveel mogelijk geplaveid.

Het ziet er naar uit dat hierover in de komende tijd voortdurend nieuwe ervaringen en expertise wordt opgedaan. Deze kennis moet in de provincie worden uitgedragen.

*De werkgroep zal moeten nagaan hoe de categorisering gestalte kan krijgen zonder dat de aanpak van actuele infrastructurele knelpunten in grote mate wordt vertraagd doordat ze afhankelijk gemaakt wordt van de structurele aanpak van het wegennet.*

### 2.4. Consequenties voor educatie

Net zoals de infrastructuur de voorwaarden moet scheppen voor veilig gedrag, door het gedrag herkenbaar, voorspelbaar, beheersbaar en acceptabel te maken, zo moeten bij de weggebruikers deze voorwaarden voor

veilig gedrag aanwezig zijn.

Communicatie en educatie moeten weggebruikers leren de mobiliteitsbehoefte te beperken en gebruik te maken van vervoers- en infrastructurele voorzieningen zoals deze zijn bedoeld. Verkeersdeelnemers hebben inzicht nodig in de wijze waarop het verkeerssysteem is opgebouwd. De educatie moet beter dan tot nu toe gericht worden op de oude gedragsspeerpunten rijden onder invloed, snelheid en beveiligingsmiddelen. Uitwerking van educatie is nodig aangepast aan de leeftijd en ontwikkelfase van de weggebruiker. Onderwijs, rijopleiding en cursussen zijn belangrijke educatieve instrumenten. Gedragsaanbevelingen zijn een goed aanvullend hulpmiddel wanneer zij concreet zijn en afgestemd op kennisleemtes.

*Een traject voor permanente educatie moet worden uitgestippeld, dat prioriteitstelling in activiteiten mogelijk maakt. De potenties van de verschillende educatieve instrumenten moeten worden aangegeven aan de hand van opgedane kennis en expertise.*

In het verleden is er overigens te weinig gedaan om educatie-programma's te evalueren. Het is duidelijk dat educatie een noodzakelijk voorwaarde is voor veilig gedrag, maar er zal beter moeten worden nagegaan hoe educatie zo effectief mogelijk kan worden ingezet.

De strategie voor permanente educatie zal voornamelijk gebaseerd zijn op de grootste probleemgroepen, kennis over de tekorten van deze probleemgroepen, formulering van educatieve doelstellingen en mogelijkheden voor verkeerseducatie.

## 2.5. Consequenties voor voertuigbeleid

Voertuigen voldoen niet altijd aan de wettelijk gestelde eisen. Bovendien wordt van de voorzieningen niet een goed gebruik gemaakt. Het stimuleren van het vrijwillig gebruik van voertuigvoorzieningen die de veiligheid bevorderen, is een mogelijke aanvulling op de wetgeving.

Naast informatie over wettelijke verplichtingen en mogelijke sancties kunnen de voordelen van deze voorzieningen beter worden geprofileerd. Die voordelen kunnen naast de veiligheid liggen in comfort, verlichting rijtaak en imago-effecten.

*Bij de Werkgroep Basisgegevens moet de vraag worden gelegd wat de belemmeringen bij de weggebruikers zijn om gebruik te maken van veilige voorzieningen en hoe het gebruik kan worden gestimuleerd.*

## 2.6. Consequenties voor gedragsbeïnvloeding

Het draagvlak voor veiligheid neemt toe wanneer het beleid aan behoeften van de weggebruiker tegemoet komt. Die belangen betreffen meer dan alleen veiligheid. Infrastructurele en voertuigvoorzieningen en educatie moeten inspelen op zowel veiligheid als gewenste taakbelasting, efficiëntcy, comfort e.d. Hiermee is een bijdrage te leveren aan preventief beleid, omdat de weggebruiker zelf beter gemotiveerd zal zijn tot het gewenste gedrag.

Het beleid kan echter niet alleen preventief zijn. Dat geldt in het bijzonder zolang een duurzaam-veilig verkeerssysteem nog niet is gerealiseerd.

Bovendien blijven er ook vrijheden in gedrag over in een optimaal vormgegeven verkeerssysteem.

Naast maatregelen om veilig gedrag aantrekkelijker te maken, zijn maatregelen nodig om ongewenst gedrag onaantrekkelijker te maken. Beide typen maatregelen kunnen elkaar overigens goed versterken. Politietoezicht blijft in de huidige situatie onmisbaar om ongewenst gedrag terug te dringen. Op de lange termijn zal politietoezicht nodig blijven om een basis voor sociale normen te leggen. Sociale controle kan een sterke aanvullende of vervangende rol vervullen. Gedrag van individuen wordt sterk bepaald door wat anderen doen of zeggen of uitstralen. In het verkeersveiligheidsbeleid is de weggebruiker in het verleden meestal te veel alleen individueel aangesproken. *De inhoudelijke mogelijkheden voor gedragsbeïnvloeding moeten worden geïnventariseerd aan de hand van ervaringen waartoe zelf het initiatief is genomen of die elders zijn opgedaan.*

## 2.7. Consequenties voor letselpreventie

Een duurzaam-veilig verkeerssysteem is er op gericht ernstige ongevallen te voorkomen. Aan ongevallenpreventie wordt daarom eerder gedacht dan aan letselpreventie. Maar letselpreventie draagt ook in belangrijke mate aan de veiligheidsdoelstellingen. Ook hier kan onderscheid gemaakt worden tussen meer of minder structurele maatregelen. In voertuigen kunnen maatregelen worden ingebouwd zodanig dat de gebruikers geen handelingen meer hoeven te verrichten. Een airbag is structureler dan een gordel, een gordel die automatisch om de inzittende gaat zitten bij het instappen is structureler dan een gordel die apart moet worden omgedaan. Het gebruik van gordels, kinderzitjes, helmen of beschermende kledij kan bevorderd worden door het comfort te verbeteren. Verder zal het accent moeten liggen op maatregelen direct gericht op de weggebruiker. Ten eerste zoveel mogelijk preventief door een goede voorlichting en instructie in onderwijs en de rijopleiding en bij de aankoop van een nieuw voertuig. Daarnaast door sociale invloed aan te wenden. Het bedrijfsleven of personen die met elkaar meerijden kunnen intermediair zijn. Voorts is een geloofwaardig handhavingsbeleid nodig. Het toezicht op gordel- en helmgebruik zou op zijn minst moeten worden meegenomen in het handhavingsbeleid dat primair op andere gedragingen is gericht. Tenslotte kan naar mogelijkheden worden gezocht voor verbetering van slachtofferhulp. *Ook hier zullen de inhoudelijke mogelijkheden voor gedragsbeïnvloeding moeten worden geïnventariseerd aan de hand van ervaringen waartoe zelf het initiatief is genomen of die elders zijn opgedaan.*

## 2.8. Conclusies

De Werkgroep Beleidsontwikkeling stimuleert dat het verkeersveiligheidsbeleid in de provincie Overijssel in deze richting wordt uitgewerkt. De werkgroep geeft inhoudelijk richting aan het werk van de andere werkgroepen. Ervaringen met de uitwerkingen van dit beleid worden verspreid bij alle betrokkenen in de provincie. Het ROVO inventariseert welke nieuwe kennis is ontwikkeld op de verschillende beleidsonderdelen en vertaalt deze naar de situatie in Overijssel.

Concreet betekent dit dat voor de Werkgroep Beleidsontwikkeling kennis uitdraagt over:

- mogelijkheden om verkeersveiligheid te bevorderen via ruimtelijke vormgeving;
- een duurzaam-veilig infrastructureel ontwerp van het verkeerssysteem;
- een strategisch programma voor permanente educatie, gespecificeerd naar doelgroepen en educatieve doelstellingen;
- mogelijkheden om het gebruik van veiligheidsvoorzieningen aan voertuigen te bevorderen;
- mogelijkheden om gewenst gedrag aantrekkelijker te maken en mogelijkheden om ongewenst gedrag onaantrekkelijker te maken.

De prioriteitstelling in de werkplannen voor de diverse onderwerpen zal steeds ingegeven zijn door de basisgegevens over de verkeersveiligheid die Werkgroep 6 levert.

Tenslotte wordt aanbevolen dat de werkgroep een plan opstelt voor *evaluatie* van activiteiten van het ROVO. Het is aan te raden om per activiteit vast te stellen welke doelen bereikt moeten worden op welke termijn en of de betrokkenheid van het ROVO in principe eindig is of van blijvende aard.



### 3. Infrastructuur

#### 3.1. Algemene taakstelling

De Werkgroep Infrastructuur heeft tot doel om te bevorderen dat infrastructurale maatregelen worden getroffen die voor de verkeersveiligheid het meest effectief zijn. Zij gaat in overleg met wegbeheerders na hoe de bestaande kennis en instrumenten hiervoor kunnen worden toegepast en wanneer er vraag is naar inhoudelijke ondersteuning legt ze deze voor aan de Werkgroep Beleidsontwikkeling.

Volledige uitvoering van een duurzaam-veilige indeling en uitvoering van het wegennet, zal het aantal slachtoffers met 60-90% verminderen. Dit vergt een periode van ongeveer 30 jaar. De belangrijkste principes en uitvoeringsvormen zijn nog in discussie. Er moet beter dan in het verleden naar afstemming worden gezocht op de mogelijkheden en acceptatie van de gebruikers. Maar er is inmiddels wel een grote mate van overeenstemming over de globale richting van het infrastructurale beleid. Het streefbeeld zal onvermijdelijk alleen stapsgewijs naderbij kunnen worden gebracht.

*De werkgroep zal zich vooral moeten richten op het toetsen van de inhoudelijke voorstellen aan de mogelijkheden van de praktijk, die gebonden is aan financiële, bestuurlijke en andere voorwaarden. Bovendien moet op korte termijn oplossingen worden gevonden voor urgente problemen.*

#### 3.2. Consequenties voor het aandachtsgebied wegen met een snelheidslimiet van 80 km/uur en van 50 km/uur

Een duurzaam-veilige aanpak staat of valt met het maken van keuzen voor de functie die een weg zal hebben. Dit zal met name vruchten moeten afwerpen voor de wegen met een snelheidslimiet van 80 km/uur en van 50 km/uur. In Overijssel is het aandeel verkeersslachtoffers buiten de bebouwde kom op wegen met een limiet van 80 km/uur relatief nog hoger dan landelijk. De beslissingen over de functie die de weg moet hebben, zullen hier tevens de moeilijkste zijn.

In prototypes voor een duurzaam-veilig infrastructuureel verkeerssysteem wordt uitgegaan van een beperkt aantal typen stroomwegen, ontsluitingswegen en erftoegangswegen.

Er moet worden vastgesteld wat het netwerk van stroomwegen is, via welke wegen gebieden worden ontsloten en via welke wegen bestemmingen bereikbaar zijn. De provincie inventariseert reeds het provinciaal wegennet.

De toekenning van één functie moet vervolg krijgen in een aangepaste vormgeving.

Kruispunten tussen ontsluitingswegen zullen volgens prototypen voor een duurzaam-veilig wegverkeer worden uitgevoerd door een rotonde met een vrijliggend fietspad. De vervanging van kruispunten door rotondes heeft in de afgelopen jaren in Nederland een ongevallenreductie van 47% heeft opgeleverd. De reductie in slachtoffers bedroeg 71%. Voor fietsers was de reductie minder, 30%, voor automobilisten was de reductie 95%.

Er zal doorgedaan moeten worden met het oplossen van acute problemen. Met AVOC-achtige maatregelen is in het verleden een effectiviteit van 45% reductie in slachtofferongevallen bereikt. Omdat uiteraard de meest ernstige locaties het eerst zijn aangepakt, moet in de toekomst van deze aanpak een lager rendement worden verwacht.

### 3.3. Consequenties voor het aandachtsgebied fietsers

Fietsers vormen in Overijssel een relatief groter probleem dan in de rest van Nederland. Hieraan kan daarom extra prioriteit worden gegeven. *De belangrijkste winst in verkeersveiligheid van fietsers moet bereikt worden door een betere scheiding met gemotoriseerd verkeer op stroom- en ontsluitingswegen.*

Thans is (landelijk) 7% van het aantal ernstig-gewonde fietsersslachtoffers (overleden en ziekenhuisgewonden) het gevolg van een ongeval met gemotoriseerd verkeer op een wegvak buiten de bebouwde kom en 15% van een ongeval met gemotoriseerd verkeer op een wegvak binnen de bebouwde kom op een weg met een limiet van 50 km/uur. Deze ongevallen mogen in een duurzaam-veilig systeem niet meer voorkomen.

Veertig procent van de ernstig-gewonde fietsersslachtoffers is het gevolg van een ongeval met gemotoriseerd verkeer op kruispunten binnen de bebouwde kom en negen procent van dit type ongeval buiten de bebouwde kom. Kruisingen met stroomwegen zullen ongelijkvloers moeten worden, terwijl kruisingen tussen ontsluitingswegen onderling worden uitgevoerd als rotonde. De winst van de aanleg van voorrangsrondes die in de afgelopen jaren zijn aangelegd, was voor fietsers gemiddeld 30% minder slachtoffers, zoals reeds is opgemerkt. Hierbij wordt aangetekend dat de winst voor fietsers groter is wanneer uitsluitend naar voorzieningen wordt gekeken die optimaal zijn afgestemd op de fietsers.

*Zo lang de duurzaam-veilige infrastructuur nog niet kan worden aangelegd dienen kleinschalige maatregelen te worden getroffen die niet in strijd zijn met de uiteindelijk na te streven oplossing.*

### 3.4. Consequenties voor het aandachtsgebied snelheid

Categorisering van wegen is met name ingegeven door de problemen die snelheid, in combinatie met massa van voertuigen, veroorzaakt.

In woongebieden is door maatregelen die een snelheidslimiet van 30 km/uur afdwingen, een ongevallenreductie van gemiddeld 13% bereikt. Uit enquêtes komt naar voren dat de rijsnelheid van gemotoriseerd verkeer als het grootste probleem wordt ervaren in de leefomgeving. Er is dus een groot draagvlak voor maatregelen.

Er zijn nog studies en experimenten gaande om verder na te gaan hoe de vormgeving er uit moet zien om de gewenste snelheden op een voor de weggebruiker logische wijze op te roepen.

### 3.5. Consequenties voor het aandachtsgebied gemotoriseerde tweewielers

Een bijzonder probleem is dat infrastructurele maatregelen die bedoeld zijn voor automobilisten, niet altijd werken of zelfs gevaarlijk kunnen zijn voor motorrijders. Ook in het ontwerp voor een duurzaam-veilig verkeerssysteem is nog geen oplossing gevonden voor de positie van gemotoriseerde tweewielers. Experimenten zullen moeten worden ontwikkeld, in Over-

ijssel of elders in het land, om de veiligheid van gemotoriseerde tweewielers via de infrastructuur beter te regelen.

### 3.6. Consequenties voor het aandachtsgebied weggebruikers met weinig ervaring

Door infrastructurele vormgeving moeten de taakvereisten aangepast worden aan weggebruikers met weinig ervaring.

Dat is een belangrijk uitgangspunt bij duurzaam-veilig. Het zal echter nog lange tijd vergen voordat de taakbelasting consequent is verminderd.

Op korte termijn is verbetering van de veiligheid van weggebruikers met weinig ervaring dan ook afhankelijk van educatie.

### 3.7. Werkwijze

De bestaande werkwijze van de Werkgroep Infrastructuur hoeft niet echt te veranderen.

Het ROVO gebruikt diverse overlegvormen om te stimuleren dat de verkeersveiligheid door infrastructurele maatregelen wordt bevorderd. Er is overleg met wethouders van gemeenten, met gemeentelijke verkeersveiligheidscoördinatoren en met de directeuren gemeentewerken in de sectie verkeer van de VSN.

Hier is ook aan de orde hoe verkeersveiligheid kan meeliften in ruimtelijke en vervoersplannen.

Verschillende overlegniveaus zijn nodig om zowel bestuurlijk als in de uitvoering te bevorderen dat zoveel mogelijk volgens de structurele aanpak van de verkeersonveiligheid zal worden gewerkt.

Het overleg geeft inzicht in de behoefte aan gegevens en kennis bij ontwerpers en besluitvormers van plannen.

De Werkgroep Beleidsontwikkeling moet nieuwe kennis aanboren.

*De Werkgroep Infrastructuur moet nagaan welk soort kennis nodig is en in welke vorm die moet worden gegoten om de bestaande expertise over effectieve maatregelen over te dragen aan ontwerpers en besluitvormers.*

De provincie werkt inmiddels aan een netwerkindeling voor de Overijsselse wegen overeenkomstig de categorisering in een duurzaam-veilig verkeerssysteem. Hieraan zal eveneens een netwerkindeling voor rijks- en gemeentewegen moeten worden gekoppeld.

*De Werkgroep Infrastructuur zal moeten nagaan hoe gestimuleerd kan worden dat het gehele Overijsselse wegennet in kaart wordt gebracht met het oog op categorisering.*

Verder verstrekt het ROVO adviezen en vervult ze een ombudsfunctie voor infrastructurele maatregelen. Dit is van groot belang om het draagvlak voor deze maatregelen te vergroten.

## 4. Educatie

### 4.1. Algemene taakstelling

De Werkgroep Educatie heeft tot doel te bevorderen dat educatie plaatsvindt die doelmatig en effectief is en die op maat is gesneden voor de instanties en personen die de educatie moeten geven. Zij voert overleg met het onderwijs, de rijopleiding en instanties die cursussen willen en kunnen geven om na te gaan welke ondersteuning nodig is. Als leidraad voor prioriteitstelling gebruikt ze de strategie voor permanente educatie die de Werkgroep Beleidsontwikkeling zal leveren.

Het strategisch educatieplan moet gebaseerd worden op:

- de belangrijkste probleemgroepen en hun tekortkomingen;
- het afstemmen van educatie op infrastructurele veranderingen en nieuwe voorzieningen;
- het vaststellen, verbeteren en consolideren van effecten van programma's.

De Werkgroep Educatie zal haar werk baseren op:

- het opvullen van leemten in implementatie;
- inventarisatie van de mogelijkheden tot uitvoering van educatie-programma's;
- verdere netwerkvorming.

### 4.2. Consequenties voor het aandachtsgebied fietsers

De relatief grote onveiligheid in Overijssel van fietsers komt vooral naar voren bij kinderen en jongeren. Aan deze groepen dient dus extra prioriteit te worden gegeven. Met name voor deze groepen moet educatie belangrijke voorwaarden voor veiligheid scheppen.

De maximale winst van educatie is af te leiden uit de risicoverschillen tussen groepen fietsers. Duidelijk is dat kinderen en jongeren van ongeveer 8 en 12 jaar meer ongevallen met de fiets hebben dan de kinderen en jongeren die net iets jonger of ouder zijn.

In Nederland is thans voor bijna elke denkbare doelgroep fietsers een educatieprogramma beschikbaar. Het schort meer aan uitvoering dan aan ontwikkeling.

*De grote uitdaging is om bestaande fietsprogramma's beter geïmplementeerd en beschikbaar te krijgen.*

*Minstens zo belangrijk is het dat het gemotoriseerd verkeer leert ongevallen met fietsers te voorkomen. De vraag hoe dit te bevorderen, moet meegenomen worden in de strategie-ontwikkeling voor educatie.*

### 4.3. Consequenties voor het aandachtsgebied snelheid

Door middel van educatie moet de weggebruiker leren hoe met snelheid om te gaan. In onderwijs en opleiding dient verder een positief sociaal klimaat te worden geschapen voor snelheidsbeheersing.

Snelheid is een belangrijke voorwaarde om verkeerssituaties onder controle te houden. Het snelheidsgedrag is ook een belangrijk aspect van hinderlijk en agressief gedrag voor anderen. Er is dus veel aanleiding om hieraan ook in educatie veel aandacht te besteden.

Kinderen en jongeren maken in hun sociale omgeving hoe met snelheid wordt omgegaan. Het is van belang dat zij als beginnende verkeersdeelnemers die van anderen leren en daarnaast zelf al keuzes moeten maken (als fietser), beseffen dat hoge snelheden niet iets vanzelfsprekends is.

Bestuurders van personenauto's noemen vaak als een reden om de limieten te overtreden 'haast', met name in zakelijk verkeer. Op grond hiervan lijkt het een voorwaarde voor het snelheidsbeleid om het bedrijfsleven in te schakelen.

*Nagegaan moet worden of er een basis is te vinden voor cursussen op bedrijven waarvan het bedrijfsleven zelf de voordelen ziet.*

De voordelen van snelheidsbeheersing voor het verlagen van de kans op filevorming, voor ontspannen rijden, voor kostenbesparing en voor milieubesparing, moeten naast de voordelen van veiligheid worden geprofileerd. Voorlichting is zinvol wanneer er een kennisleemte informatiebehoefte bestaat. Met name gedragsaanbevelingen voor moeilijke situaties en omstandigheden komen in aanmerking. Deze voorlichting kan tevens ondersteuning geven aan het sociale klimaat voor snelheidsbeheersing.

De aanschaf van cruise control kan bevorderd worden door de voordelen te profileren. Met name in combinatie met effectieve toezichtmethoden komen die voordelen naar voren. De voordelen liggen naast het niet overschrijden van de wettelijke limiet verder in kostenbesparing als gevolg van het rijden en relaxter rijden. Een dergelijke voorziening is een gepast antwoord op het probleem dat men ongemerkt te hard rijdt.

Dynamische informatiesystemen kunnen een belangrijk hulpmiddel zijn om te vernemen hoe de snelheid aangepast moet worden aan omstandigheden, zoals een file, mist, gladheid, een wegdek met een afwijkende remfunctie.

*In landelijk overleg zal nagegaan moeten worden welke markt er is voor voertuigsystemen die de taakuitvoering ondersteunen en het gedrag beter beheersbaar maken.*

#### 4.4. Consequenties voor het aandachtsgebied gemotoriseerde tweewielers

Wanneer het risico van jonge bromfietzers gelijk zou zijn aan het risico van volwassen bromfietzers, zou één-derde van het aantal slachtoffers gespaard zijn. Ook ouderen hebben een verhoogd risico, dat net als bij jongeren twee tot driemaal hoger is dan de tussenliggende leeftijdsgroepen. Het gebruik van een Spartamet gaat gepaard met minder risico.

Uit analyse van de toedracht van ongevallen bleek dat de leeftijdsgroep van 20 t/m 50 jaar vaker te hard had gereden dan de jongere bromfietzers (Noordzij, 1993).

Een cursus of opleiding voor bromfietzers is nodig. Het theorie-certificaat dat vanaf 1995 verplicht wordt voor 16-jarige bromfietzers, is onvoldoende. Het volgen van een praktische cursus moet blijvend worden bevorderd. Een cursus heeft echter pas effecten wanneer ze uiterst zorgvuldig is opgezet. Ze moet gebaseerd worden op problemen en probleem-

gedragingen en er moet voorkomen worden dat voertuigbeheersing leidt tot overschatting van het eigen kunnen.

In landelijk overleg zal nagegaan moeten worden hoe adequaat bestaande vrijwillige opleidingen zijn en welke verbeteringen nodig zijn.

De motor is op zichzelf een erg ongevalsgevoelig voertuig, nog meer dan de bromfiets. Ze kan hoge prestaties leveren, maar het beheersen vraagt veel vaardigheid en aandacht en de motor is bijzonder gevoelig voor verstoringen van buitenaf. De berijder heeft bovendien veel minder bescherming dan een automobilist.

*Aanvullende opleidingen voor motorrijders blijven hard nodig. De mogelijkheden en benodigde ondersteuning moeten worden geïnventariseerd.*

Zowel bij de bromfiets als de motor is het van belang om niet alleen educatieve maatregelen te treffen voor de rijders zelf maar ook voor andere weggebruikers. Bovendien zijn infrastructurele maatregelen gewenst om aandacht te trekken voor deze categorie weggebruikers. Deze geïntegreerde aanpak moet onderwerp zijn voor de werkgroep beleidsontwikkeling.

#### 4.5. Consequenties voor het aandachtsgebied weggebruikers met weinig ervaring

De kans op letsel per afgelegde kilometer tussen verschillende leeftijdscategorieën met dezelfde vervoerwijze, kan aanzienlijk verschillen. Naast leeftijdgebonden factoren speelt weinig ervaring een belangrijke rol. Educatie moet zo worden ingezet dat het leerproces fasegewijs wordt opgebouwd zodat men alleen voor nieuwe taken wordt gesteld die men onder controle kan houden. Voor kinderen te voet en op de fiets vindt een dergelijke fasegewijze opbouw min of meer plaats, omdat ouders hun bewegingsvrijheid inperken.

*Nagegaan moet worden hoe kinderen beter kunnen worden begeleid in de jaren dat ze praktische leerervaring opdoen.*

Voor bestuurders van gemotoriseerde voertuigen gebeurt dit alleen in de rijopleiding en dat is volsterkt onvoldoende.

*Nascholing aan bestuurders die nog maar kort hun rijbewijs hebben, heeft zin, ook al betekent een enkele dag nog maar een kleine stap vooruit.*

Op dit punt vindt reeds ontwikkeling plaats van een cursus, in samenwerking met de regionale organen in de drie noordelijke provincies.

#### 4.6. Consequenties voor het aandachtsgebied rijden onder invloed

Het rijden onder invloed is in de afgelopen jaren afgenomen en met name in Overijssel relatief laag geworden. In het westen van het land is er echter weer een lichte tendens tot toename.

Rijden onder invloed is een probleem dat niet duurzaam is op te lossen. *Resultaten met vermindering van rijden onder invloed zullen moeten worden geconsolideerd, waarbij bijzondere aandacht nodig is voor nieuwe generaties alcoholdrinkers.*

In onderwijs, rijopleiding en voorlichting zullen deze nieuwe generaties alcoholgebruikers inzicht moeten krijgen in de problematiek en in de mogelijkheden voor hen zelf om hier buiten te blijven. Dit moet onderdeel zijn van de educatie-strategie.

#### 4.7. Consequenties voor het aandachtsgebied beveiligingsmiddelen

Het gordelgebruik in personenauto's ligt in Overijssel buiten de bebouwde kom hoger dan landelijk, maar binnen de bebouwde kom lager. Hier is het gebruik in het algemeen al lager.

Bovendien is in landelijk onderzoek veel fout gebruik geconstateerd. Fout gebruik betekent dat de effectiviteit van een beveiligingsmiddel vrijwel verloren gaat. Dat komt landelijk bij kinderzitjes in bijna 70% van de gevallen voor, bij gordels achterin 75% en bij gordels voorin bij 35% van de gevallen. Er is dus grote winst te boeken bij een correct gebruik van beveiligingsmiddelen. Hiervoor is educatie nodig.

Een goede en goed gedragen helm reduceert de kans op dodelijk letsel bij een botsing met 40%. Uit een onderzoek in Leiden bleek dat ongeveer een kwart van de bromfietzers de kinband niet had vastgemaakt. Slechts 25% droeg een helm die goed paste, in goede conditie was en optimaal werd gebruikt.

Geconstateerd is dat 50% van alle voorinzittenden in de auto de hoofdsteun niet correct gebruikt. In potentie is de effectiviteit veel hoger. Een gemiddelde aanwezigheid van 90% en afstelling waar tenminste 95% van de autoinzittenden baat bij heeft, zou een besparing van 750 whiplash-patiënten per jaar betekenen in Nederland.

*Gewoontevorming is van grote invloed op het gebruik van beveiligingsmiddelen. De bestaande rijopleiding speelt hier onvoldoende op in. In educatie moet aandacht worden besteed aan discomfort. Dit moet onderdeel zijn van de educatie-strategie.*

#### 4.8. Werkwijze

Het educatiebeleid zal primair gericht zijn op versterking van het onderwijs, de rijopleiding en het educatieve beleid van particuliere organisaties. Er dienen prioriteiten te worden gesteld op basis van het strategisch plan. De educatiemaatregelen die genomen worden, moeten zodanig zijn dat na enige tijd de betrokkenen hun activiteiten uit zichzelf voortzetten. De werkzaamheden dienen te worden geëvalueerd op inhoud en implementatie.

Activiteiten moeten stelselmatig worden *geëvalueerd*. Inhoudelijk zal dat vooral in landelijk verband of in samenwerking met andere regio's moeten gebeuren, organisatorisch in de provincie zelf.

De 'perfect driving competition' wordt reeds geëvalueerd, 'Wij gaan weer naar school' is toe aan een evaluatie.

Activiteiten moeten zoveel mogelijk *zelfvoorzienend* worden.

Dit is thans actueel voor het alcoholproject 'Wat kan ik voor u inschenken' en de 'Broemrit'.

Het 'thuislijn' project gericht op het stimuleren van ouders om verkeerseducatie aan hun kinderen te geven, is zo ver nog niet.

*Netwerkopbouw* is nodig om activiteiten te bevorderen en zelfvoorzienend te maken.

De huidige netwerkopbouw is gericht op het voortgezet onderwijs, met name op stimulering van het gebruik van het project de Groene en ver-

keersveilige school, die verkeers- en vervoerseducatie combineert.

In landelijk of interregionaal verband zullen *nieuwe programma's* moeten worden ontwikkeld.

In de ontwikkelingsfase is een aanvullende rijopleiding voor automobilisten.

De bromfietsopleiding vraagt eveneens nog om inhoudelijke aandacht.

Wanneer de studie naar gevaarlijk en ongewenst verkeersgedrag tot conclusies heeft geleid, zal ook hierop nieuw beleid moet worden ontwikkeld.

Voor de implementatie van fietseducatie en beleid gericht op een effectiever gebruik van beveiligingsmiddelen moet eveneens nieuw beleid worden ontwikkeld.

De Werkgroep Educatie moet zoeken naar mogelijkheden om de markt voor verkeerseducatie verder uit te breiden, niet alleen in het onderwijs en rijopleidingen, maar ook naar bedrijfsleven, de voertuigbranche etc.. Deze sectoren zullen eigen voordelen moeten behalen uit hun betrokkenheid. Het komt er dus op aan een middenweg te zoeken tussen verschillende belangen. Dit is bovendien één van de instrumenten om het draagvlak voor verkeersveiligheid te verhogen.

Om draagvlak te verhogen is het ook nodig een voortdurend voorlichtingsbeleid te voeren, gericht op de pers en op bepaalde publieksmanifestaties.

De advies- en ombudsfunctie van het ROVO is hiervoor ook belangrijk.

Gezien de taakbelasting die dit vergt is het aan te bevelen deze functie zoveel mogelijk door te spelen naar de particuliere organisaties als VVN, ANWB, ENFB, de Voetgangersvereniging en Kinderen voorrang.



## 5. Handhaving

### 5.1. Algemene taakstelling

De Werkgroep Handhaving heeft tot doel om te bevorderen dat weggebruikers zich conformeren aan regels en normen die zijn vastgelegd of anderszins noodzakelijk zijn voor veilig verkeersgedrag. De werkgroep gaat in overleg met openbaar ministerie en politie en met andere organisaties na welke maatregelen nodig en mogelijk zijn en hoe deze afgestemd kunnen worden op infrastructurele en educatieve maatregelen.

Er is voor een aantal gedragsvoorschriften vrij goed aan te geven welke prijs in aantal slachtoffers betaald wordt doordat de weggebruikers zich niet aan de wet houden. Uit evaluatiestudies is vrij veel kennis opgedaan over effecten van handhavingsprojecten (maar alleen op korte termijn) en over de effectiviteit van verschillende handhavingsmethodieken.

De kennis over effecten van handhaving moet optimaal worden toegepast. Er is ook veel ervaring opgebouwd met gedragsbeïnvloedingsmaatregelen waarbij niet de politie maar maatschappelijke instanties werden ingeschakeld. De werkgroep heeft ook tot taak na te gaan hoe via deze weg de gestelde doelen kunnen worden bereikt.

*De inhoudelijke mogelijkheden van sociale controle zullen door de werkgroep beleidsontwikkeling moeten worden aangegeven, de organisatorische mogelijkheden door de werkgroep handhaving zelf.*

### 5.2. Consequenties voor het aandachtsgebied fietsers

Fietsers in Nederland negeren op grote schaal de verkeersregels, waaronder regels die vanwege de veiligheid erg belangrijk zijn, zoals rijden door rood licht en het niet voeren van verlichting. Dat wordt mede veroorzaakt doordat verkeerslichten niet goed op de belangen van fietsers zijn afgestemd en door technische onvolkomenheden aan de verlichting.

Wanneer via technische maatregelen de positie van de fietser wordt verbeterd neemt de kans toe dat fietsers zich beter aan verkeersregels conformeren. Aanvullende voorwaarde is dat ook het gedrag van het gemotoriseerde verkeer ten opzichte van fietsers wordt aangepakt.

Uit metingen blijkt dat een kwart van de fietsen niet voldoet aan de wettelijke eisen inzake zijreflectie en dat het rijden zonder verlichting tijdens duisternis in de afgelopen jaren erg sterk is toegenomen. Van de fietsers met zijreflectie reed 42% zonder licht, van de fietsers zonder zijreflectie zelfs 67%. Het effect van de invoering van retroflecterende banden is 5% minder slachtoffers geweest. Het effect van ontbrekende fietsverlichting is niet gekwantificeerd.

Maatregelen die bevorderen dat fietsen voldoen aan wettelijke eisen, moeten enerzijds gericht zijn op preventie van diefstal en vandalisme zodat verlichting en andere voorzieningen aan de fiets intact blijven. Anderzijds is gedragsbeïnvloeding nodig.

*In het kader van een geïntegreerd fietsbeleid heeft de fietser krijgt meer aandacht nodig van de politie. De eigen verantwoordelijkheid van de*

*fietser moet worden bevorderd. Thans heeft de fietser echter teveel aanleiding om zich niet serieus genomen te voelen.*

### 5.3. Consequenties voor het aandachtsgebied snelheid

Om snelheidsovertredingen terug te dringen heeft politietoezicht geflankeerd door voorlichting effecten bewezen. Toezicht blijft nodig. De effecten zijn echter sterk afhankelijk van blijvend toezicht, tenzij de dreiging om bekeurd te worden permanent is. Structurele infrastructurele maatregelen zijn nodig om duurzame effecten te bereiken. Toezichtcampagnes kunnen het beste aan dit beleid worden gekoppeld, zodat er uitzicht komt op blijvende effecten.

In Overijssel en drie andere provincies vonden op 80 km/uur wegen controles plaats op tracé's als alternatief voor controles op lokaties. De effecten in vier provincies waren een reductie van de gemiddelde snelheid met 6 km/uur, een reductie van het aantal bestuurders in overtreding van bijna 40 tot ruim 10% en een ongevalreductie van 35%. De methode maakt permanente controle mogelijk.

*De leidraad van het Openbaar Ministerie geeft de beleidslijnen voor gericht politietoezicht aan.*

Voorlichting ter ondersteuning van politietoezicht dient om de subjectieve pakkans te verhogen, informatie te geven over de hoogte van straffen (wanneer wordt je rijbewijs gevorderd, wanneer wordt je auto in beslag genomen), informatie te geven over het belang van toezicht en informatie te geven over de resultaten van toezicht op sociale normen. Gebleken is dat voorlichting onmisbaar is om toezicht te begeleiden.

Informatie over het gedrag van andere weggebruikers kan de normen van de meerderheid versterken. Informatie langs de weg of via massa-media is een instrument om dat over te brengen.

Voor zakelijke motieven om te hard te rijden of sociale motieven zullen de zakelijke en sociale relaties in het beleid betrokken moeten worden. Verzekeringsmaatschappijen kunnen ook druk uitoefenen, door te korten op een schadeuitkering wanneer vaststaat dat met een onverantwoord hoge snelheid is gereden. Voorzover dit soort clausules bestaan, moet de informatie erover aan de verzekerden worden verbeterd.

### 5.4. Consequenties voor het aandachtsgebied gemotoriseerde tweewielers

Het opvoeren van de bromfiets is op zichzelf verantwoordelijk te achten voor 10% van de bromfietsongevallen.

*Gezien het extreem grote risico van opgevoerde bromfietsen, is politietoezicht van belang.*

In de nabije toekomst worden overigens nieuwe maatregelen van kracht om het opvoeren van bromfietsen te voorkomen.

### 5.5. Consequenties voor het aandachtsgebied rijden onder invloed

In reactie op de problemen met rijden onder invloed vindt politietoezicht plaats ondersteund door voorlichting en zijn programma's ontwikkeld voor alternatief vervoer en voor verantwoord schenkgedrag.

*Consolidatie van politietoezicht op rijden onder invloed is nodig. Het probleem is weliswaar drastisch teruggedrongen, vooral in Overijssel, maar er mag niet worden uitgegaan van een duurzaam effect.*

#### 5.6. Consequenties voor het aandachtsgebied beveiligingsmiddelen

Een beter gebruik van beveiligingsmiddelen levert een belangrijke bijdrage aan het terugdringen van de letselkans.

De effectiviteit van een beveiligingsmiddel bij goed gebruik is het hoogst voor een kindersitje. De kans op fataal letsel neemt af met 70%. Voor gordels voorin de auto is de effectiviteit 40% en achterin 30%.

Voor elke percent meer gordelgebruik voorin de auto zijn 4 overledenen en 15 ziekenhuisgewonden te besparen.

*Politiecontrole en andere vormen van sociale controle (verzekeringen) moeten een basis leggen voor het serieuzer nemen van de wetgeving inzake beveiligingsmiddelen.*

#### 5.7. Werkwijze

In het driehoeksoverleg in de politie-districten worden afspraken gemaakt voor toezichtprojecten.

Snelheid is het voornaamste thema. Overlegd zal moeten worden hoe alcoholcontroles op een minimaal niveau voortgezet kunnen worden, hoe de motivatie van de politie is te verhogen om controles op beveiligingsmiddelen in bestaande controles mee te nemen en welke projecten uitgevoerd kunnen worden gericht op bromfietzers en fietsers.

De effecten van toezicht zijn afhankelijk van voorlichting en kunnen vergroot worden door samenwerking met de sociale omgeving van de doelgroep, zoals bedrijfsleven en onderwijs.

Verder is met name ten aanzien van snelheid en het fietsersgedrag van belang dat door infrastructurele maatregelen de basis wordt gelegd voor het gewenste gedrag.

Tenslotte is educatief beleid van belang. Niet alleen moeten weggebruikers voldoende kennis en inzicht hebben over voorschriften en de bedoelingen daarvan, ook moet worden nagegaan hoe het gewenste gedrag aantrekkelijker kan worden gemaakt zodat de eigen motivatie voor het gewenste gedrag toeneemt.

Politietoezicht moet afgestemd worden op andere vormen van sociale controle, op infrastructurele maatregelen en op educatie.

## 6. Integraal beleid

### 6.1. Algemene taakstelling

Het beleid van de Werkgroep Integraal beleid is gericht op de overheden die een integraal beleid moeten ontwikkelen.

Provincie en gemeenten dienen een totaal beleidsplan hebben waarin infrastructuurle, educatieve en handhavingsmaatregelen worden geïntegreerd. In de beleidsplannen moet duidelijk worden gemaakt op welke terreinen verkeersveiligheid moet worden meegewogen en hoe dat gebeurt. Voorbeelden zijn structuur- en bestemmingsplannen en het welzijnsbeleid, naast de meer bekende sectoren van verkeer en vervoer, politie, voorlichting en onderwijs.

*Belangrijk is om de politieke aandacht voor verkeersveiligheid te vertalen in concrete effectieve maatregelen, die op hun beurt het draagvlak kunnen vasthouden of verder versterken.*

Afstemming is nodig tussen het vervoers- en verkeersbeleid.

Er zijn contacten met de vervoerregio's. De vervoerregio's beschikken over verkeersveiligheidsgegevens, nodig om een verkeersveiligheidseffectrapportage (voorspelling van effecten van maatregelen op de verkeersveiligheid) te maken. Het blijft echter nodig inspanningen te verrichten om het belang van verkeersveiligheid in vervoersplannen voldoende te laten doordringen.

### 6.2. Werkwijze

Alle Overijsselse gemeenten beschikken over een verkeersveiligheidscoördinator die aan de integratie met andere maatregelen moet werken. Meer en meer gemeenten hebben inmiddels een verkeersveiligheidsplan.

Om een dergelijk plan uit te werken is het raamwerk ter beschikking gesteld dat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft uitgegeven.

*Samen met gemeenten, groot en klein, dient te worden nagegaan hoe het raamwerk voor het opstellen van een verkeersveiligheidsplan hen bevalt en welke verdere ondersteuning nodig is.*

De integratie van handhavingsmaatregelen met infrastructuurle en educatieve maatregelen kan besproken worden in het driehoeksoverleg in de politie-districten.

De Werkgroep Integraal beleid dient ook voorstellen te ontwikkelen voor de uitkering van resultaatpremies aan gemeenten.

## 7. Basisgegevens

### 7.1. Algemene taakstelling

De Werkgroep Basisgegevens zorgt voor een voortdurende actualisering van de belangrijkste gegevens ter onderbouwing van het beleid. Die gegevens betreffen ten eerste ongevallen- en slachtoffergegevens. Dankzij het Beleidsinformatiesysteem Verkeersveiligheid (BIS-V) kan de Regionale Directie Rijkswaterstaat zorgdragen voor een goede vergelijking tussen de provincie en Nederland en de andere provincies. Verkeergegevens zijn nodig om de relatieve onveiligheid van weggedeelten te kunnen vaststellen. Gedragsgegevens zijn nodig om te weten hoe de weggebruikers met het verkeerssysteem omgaan. Omdat weggebruikers om verschillende redenen hun werkelijke gedrag niet correct weergeven zijn observaties nodig van in elk geval de belangrijkste invloedsfactoren van de verkeersonveiligheid, snelheid, rijden onder invloed en beveiligingsmiddelen. Ook hiervoor biedt het BIS-V een goed referentiekader. Bij metingen van het gebruik van beveiligingsmiddelen zal ook gelet moeten worden op de wijze van gebruik, gezien de landelijke gegevens over niet correct en ineffectief gebruik.

Enquetes zijn daarnaast van belang om de invloed van attitudes en normen te achterhalen en om te weten waar mogelijkheden en belemmeringen liggen voor verbeteringen. De PROV-enquête biedt jaarlijks een uitgebreid overzicht en daarnaast worden nog andere enquetes uitgevoerd.

### 7.2. Werkwijze

Bestaande werkzaamheden voor de verzameling en analyse van gegevens worden voortgezet.

*Aanbevolen wordt een strategisch plan op te stellen voor de afstemming van ongevallen-, gedrags- en kwalitatieve gegevens, zodat ze in samenhang kunnen worden geanalyseerd en bovendien elkaars leemten kunnen opvullen.*

## Literatuur

Mulder, J.A.G. & Wittink, R.D. (1994). *De verkeersonveiligheid in de provincie Overijssel; Onderzoek voor het opstellen van een strategie ten behoeve van het Meerjarenplan Verkeersveiligheid Overijssel, Fase 1*. R-94-47. SWOV, Leidschendam.

Noordzij, P.N. (1993). *Ongevallen van brom- en snorfietsers*. R-93-59. SWOV, Leidschendam.

Wittink, R.D. & Mulder, J.A.G. (1994). *Effectieve maatregelen ten dienste van de verkeersveiligheid in de provincie Overijssel; Onderzoek voor het opstellen van een strategie ten behoeve van het Meerjarenplan Verkeersveiligheid Overijssel, Fase 2*. R-94-48. SWOV, Leidschendam.