

# Meerjarenplan POV Brabant

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



# Meerjarenplan POV Brabant

*Rapport ten behoeve van het Brabants Beleidsplan Verkeersveiligheid*

R-96-8

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

Leidschendam, 1996

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

## Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-96-8
Titel:	Meerjarenplan POV Brabant
Ondertitel:	Rapport ten behoeve van het Brabants Beleidsplan Verkeers- veiligheid
Auteur(s):	Drs. R.D. Wittink
Onderzoeksmanager:	Mr. P. Wesemann
Projectnummer SWOV:	51.148
Opdrachtgever:	Provincie Noord-Brabant
Trefwoorden:	Policy, region, classification, education, behaviour, highway design, cyclist, speed, drunkenness, enforcement (law), moped rider, accident prevention, Netherlands.
Projectinhoud:	De SWOV heeft een onveiligheidsanalyse uitgevoerd en de inhoudelijke bouwstenen aangedragen voor het Brabants Beleids- plan voor de Verkeersveiligheid.
Aantal pagina's:	44 pp. + 13 pp.
Prijs:	f 22,50
Uitgave:	SWOV, Leidschendam, 1996

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

## Samenvatting

De ontwikkeling van de verkeersonveiligheid in de provincie Noord-Brabant - en ook elders in Nederland - is verontrustend. Het totale aantal slachtoffers vermindert niet, waardoor de taakstelling van 25% minder slachtoffers in 2000 ten opzichte van 1985, niet haalbaar lijkt. De afname van het aantal verkeersdoden in de afgelopen jaren, lijkt bovendien tot stilstand te zijn gekomen.

De SWOV is gevraagd een rapport te leveren waarmee een Brabants Beleidsplan voor de Verkeersveiligheid kan worden opgesteld. Dit beleidsplan wordt het meerjarenplan van het Provinciaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid (POV) in de provincie Noord-Brabant voor de jaren 1996 tot en met 2000. Het POV is een platform waarin overheden en maatschappelijke organisaties samenwerken om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het meerjarenplan zet uiteen hoe zij de komende jaren inhoudelijk willen samenwerken en waar zij prioriteiten leggen.

De partners hebben bepaald dat zij een duurzaam-veilig vervoers- en verkeerssysteem in de provincie willen realiseren. Een dergelijk systeem berust op vier pijlers: (1) veiligheid moet meewegen in ruimtelijke plannen en mobiliteitsplannen, (2) verkeerssoorten moeten door categorisering beter worden gescheiden, (3) verkeersdeelnemers moeten terdege worden opgeleid en (4) de gedragsvoorschriften moeten beter worden gehandhaafd.

Het voorliggend meerjarenplan bevat een groot aantal actiepunten waar de partners in de komende jaren mee aan de slag gaan:

- Er zal overleg worden gevoerd met ontwerpers van plannen op het gebied van ruimtelijke orde en mobiliteit, om reeds in een vroeg stadium gunstige voorwaarden voor de verkeersveiligheid te scheppen.
- Met een categoriseringsplan voor de wegen zal scheiding van wegfuncties gerealiseerd worden; aldus kan voorkomen worden dat stroomverkeer van eenzelfde weg gebruik moet maken als verkeer dat dichtbij de bestemming is of dat dit doorgaande verkeer door woon-, winkel- of andere verblijfsgebieden wordt geleid. Ook ontmoetingen tussen verschillende vervoerwijzen kunnen dan op een veel veiligere wijze worden geregeld.
- De infrastructuur moet worden aangepast aan de mogelijkheden en beperkingen van verkeersdeelnemers. In samenhang daarmee moet een gedegen opleiding plaatsvinden voor alle vervoerwijzen. Voorts geven de ongevals cijfers van jongeren aan dat een betere voorbereiding op de verkeerstakingen hard nodig is.
- Het verkeersgedrag geeft intussen alle aanleiding om de wettelijke regels beter te handhaven. Terugdringing van ernstige overtredingen zoals te hoge snelheid en rijden onder invloed, zal merkbare gevolgen hebben voor de verkeersonveiligheid. Een grotere intensiteit aan politietoezicht is van groot belang en heeft ook een preventief effect. Tegelijkertijd wordt onderzocht hoe beïnvloeding van verkeersdeelnemers door sociale controle en door het aantrekkelijker maken van alternatieven voor riskant gedrag, kan plaatsvinden.
- Het beleid zal in belangrijke mate in gemeenten moeten worden ontwikkeld. Dat volgt uit de decentralisatie van het verkeersveiligheidsbeleid. Dit is ook logisch, aangezien de meeste problemen zich in de gemeenten voordoen en de betrokkenheid bij beleid hier het beste kan worden bevorderd.

## Summary

### **POV Brabant long-term road safety plan**

The increased lack of safety on the roads in the province of North Brabant - and elsewhere in the Netherlands - is a matter of concern. The overall number of victims is not falling, making it unlikely that the province will meet its target of a 25% reduction in road traffic victims by the year 2000 compared with 1985. Moreover, the recent decrease in the number of fatalities now appears to have reached a standstill.

The SWOV Institute for Road Safety Research has been asked to draft a report as the basis for a Policy Plan on Road Safety for the Province of Brabant. This policy plan will take the form of a long-term plan issued by the Provincial Organisation for Road Safety (POV) in North Brabant for the period 1996-2000. The POV is a platform which brings together government and non-governmental organisations with a view to improving road safety. The long-term plan explains how they intend to cooperate in the coming years and where their priorities lie.

The POV partners wish to establish an inherently safe traffic and transport system in the province, based on four pillars. These pillars are as follows: (1) safety must be given serious weight in spatial and traffic planning; (2) different types of traffic must be separated more effectively through the classification of roads according to use; (3) road users must be given a proper grounding in traffic safety; and (4) traffic regulations must be more strictly enforced.

This long-term plan contains a large number of measures which the partners will be implementing over the next few years:

- Discussions will be held with spatial planners and road planners in order to establish favourable conditions for road safety at an early stage;
- A categorisation plan for roads will classify different types of road according to use; this will help to prevent through traffic from using the same road as traffic that is near its destination, or from being led through residential, shopping or other areas where people tend to congregate. This will also help to make interaction between different forms of transport much safer.
- The road network must be adapted to the abilities and limitations of road users. In conjunction with this, all road users must be given adequate road safety training. The accident figures for young people show that there is a great need among this group for better road safety training.
- The behaviour of road users demonstrates the need for a stricter enforcement of statutory regulations. A reduction in the number of serious traffic infringements, such as speeding and driving under the influence of alcohol, will have a considerable impact on road safety. Increased police monitoring is extremely important in this context and will also have a preventive effect. A study will also be conducted on how to influence road users by social means and by making alternatives to risky behaviour more attractive.
- Much of the POV's policy will have to be developed by local authorities following the decentralisation of policy on traffic safety. This is also logical, since most traffic problems occur in municipalities and involvement in policy can best be encouraged at municipal level.

# Inhoud

<i>Voorwoord</i>	7
<i>Inleiding</i>	8
1. <i>Analyse van de onveiligheid</i>	9
1.1. Inleiding	9
1.2. De registratiegraad	9
1.3. Kenmerken van de verkeersonveiligheid	10
1.4. Gedrag van verkeersdeelnemers in Noord-Brabant	15
1.5. Conclusies gedragsgegevens	17
1.6. Verkeersontwikkelingen en demografische ontwikkelingen	18
1.7. Doelstellingen	18
2. <i>Het concept 'duurzaam-veilig'; beleidsstrategie voor de toekomst</i>	20
2.1. Ruimtelijke ordening en mobiliteit	20
2.2. Functie weg en inrichting wegennet	21
2.3. Educatie	22
2.4. Gedragshandhaving en voorlichting	22
2.5. Relatie met onveiligheidsanalyse	23
2.6. Samenvatting	23
3. <i>Strategie voor implementatie</i>	25
3.1. Aansluiting op eigen taak- en doelstellingen	25
3.2. Aantrekkelijkheid en voordelen bieden	26
3.3. Inbedding in beleid organisatie	26
3.4. Gemeenten staan centraal	26
4. <i>Inpassing bestaand beleid</i>	28
4.1. Infrastructuur	28
4.2. Verkeerseducatie	29
4.3. Handhaving en voorlichting	29
4.4. Gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid	29
4.5. De fiets	30
4.6. Evaluatie-ronde	30
4.7. Conclusies	32
5. <i>Meerjarenactieprogramma</i>	33
5.1. Inleiding	33
5.2. Verkeersveiligheid als onderdeel van ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid	33
5.3. Categorisering en aangepaste vormgeving van wegen	35
5.4. Educatie	36
5.5. Gedragshandhaving en voorlichting	39
5.6. Gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid	41
<i>Literatuur</i>	43
<i>Afbeeldingen 1 t/m 6</i>	45





## Voorwoord

De SWOV is gevraagd een rapport te leveren waarmee een Brabants Beleidsplan voor de Verkeersveiligheid kan worden opgesteld. Dit beleidsplan wordt het meerjarenplan van het Provinciaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in de provincie Noord-Brabant voor de jaren 1996 tot en met 2000.

Het Brabants Beleidsplan Verkeersveiligheid is opgesteld door een projectgroep met vertegenwoordigers van de rijksoverheid, de provincie, de gemeenten, de particuliere organisaties en het POV-secretariaat. Als beleidscoördinator voor het verkeersveiligheidsbeleid heeft de provincie Noord-Brabant een voortrekkersrol vervuld.

De SWOV heeft de onveiligheidsanalyse uitgevoerd en de inhoudelijke bouwstenen voor het beleid aangedragen. De Kompaktgroep heeft het overleg met de partners gevoerd over de inhoudelijke voorstellen.

## Inleiding

De SWOV levert in dit rapport de inhoudelijke bouwstenen voor het Brabants Beleidsplan Verkeersveiligheid 1996-2000.

In dit rapport wordt eerst de onveiligheid in de provincie beschreven. De ontwikkelingen in de provincie zijn vergeleken met de landelijke ontwikkelingen en er zijn doelstellingen voor het Brabantse beleid geformuleerd.

De partners hebben aangegeven dat zij willen streven naar een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem in Noord-Brabant, waarin de verkeersveiligheid sterk wordt verbeterd voor een lange duur. Er is bekend gemaakt wat nodig is om naar een dergelijk systeem toe te werken en hoe dit aansluit bij de doelstellingen op grond van de onveiligheidsanalyse. De voorwaarden voor implementatie van beleidsmaatregelen zijn eveneens aangegeven.

Dit alles heeft grote consequenties voor het bestaande beleid. Een fundamentele herziening is nodig gebleken, zonder de goede resultaten en ervaringen tot nu toe los te laten. Aangegeven is hoe kan worden voortgebouwd op het goede werk van de afgelopen jaren.

Het plan mondt uit in een meerjaren-actieprogramma, waarin concreet is aangeduid welke maatregelen ten uitvoer worden gebracht en in welke volgorde.

Het plan is totstandgekomen in nauw overleg met de partners van het Provinciaal Orgaan Verkeersveiligheid. In opdracht van de SWOV heeft de Kompaktgroep over de voorlopige contouren van het beleidsplan overleg gevoerd met de partners.

# 1. Analyse van de onveiligheid

## 1.1. Inleiding

De verkeersonveiligheid in de provincie Noord-Brabant is geanalyseerd aan de hand van de belangrijkste kenmerken in slachtoffer- en gedragsgegevens in relatie tot de situatie in de rest van het land. Voorts zijn gegevens verzameld uit de jaarlijkse PROV-enquête van een steekproef onder verkeersdeelnemers in elke provincie. Verder worden verkeersontwikkelingen en demografische ontwikkelingen aangehaald die van invloed zullen zijn op de toekomstige trend van de onveiligheid.

De ontwikkeling in het totaal aantal slachtoffers is vergeleken met de taakstelling die in de jaren tachtig voor de verkeersveiligheid is gesteld. Voorts worden de slachtoffergegevens geanalyseerd op de kenmerken: wegtype, voertuiggebruik en leeftijd. De situatie in Noord-Brabant wordt telkens vergeleken met de situatie in de rest van het land.

De gedragsgegevens hebben betrekking op snelheid, rijden onder invloed en gordelgebruik, dat wil zeggen, de mate waarin de wettelijke voorschriften worden overtreden. Ook hier vindt vergelijking met de rest van Nederland plaats.

De ontwikkeling in de slachtoffergegevens wordt afgezet tegen de taakstellingen die landelijk in de jaren tachtig zijn vastgesteld en zijn overgenomen door alle provincies.

Op basis van de vergelijkingen tussen Noord-Brabant en de rest van Nederland en de ontwikkeling ten opzichte van de taakstelling, worden doelstellingen voor het komende beleid van het POV geformuleerd.

## 1.2. De registratiegraad

De slachtoffergegevens zijn afkomstig van de Hoofdafdeling Basisgegevens van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat (AVV-BG). Deze gegevens zijn door de SWOV geanalyseerd en opgenomen in het Beleidsinformatiesysteem BIS-V. Dit systeem is op provinciaal niveau te raadplegen door de Regionale Directies van Rijkswaterstaat. Het systeem geeft landelijk en voorzover de opgeslagen gegevens dat toelaten ook provinciaal, een beeld van de belangrijkste ontwikkelingen in het aantal verkeersongevallen en -slachtoffers en in de ontwikkelingen van het gedrag.

Wanneer de verkeersonveiligheid wordt beschreven op grond van de ongevallenregistratie moet rekening worden gehouden met een niet volledige registratie. De mate van onvolledigheid hangt samen met de aard van de bij verkeersongevallen opgelopen letsels. Van de dodelijke slachtoffers wordt 98 à 99% in de registratie opgenomen. Anders is dat voor de verkeersslachtoffers die in het ziekenhuis worden opgenomen. Hiervan wordt ongeveer 65% geregistreerd. Een nog lagere registratiegraad van

24% wordt aangetroffen bij de slachtoffers die weliswaar gewond zijn, maar voor wie geen ziekenhuisopname nodig is.

De onvolledigheid in de registratie verschilt naar wijze van verkeersdeelname en de leeftijd van de slachtoffers. Voetgangers en fietsers en vooral de jeugdigen onder hen zijn in de registratie ondervertegenwoordigd. De analyse die heeft plaatsgevonden naar de onderregistratie, is niet van dien aard dat met voldoende betrouwbaarheid de aantallen slachtoffers naar vervoerwijze en leeftijd kunnen worden opgehoogd (Harris, 1990).

Het is echter duidelijk dat een beschouwing van de verkeersonveiligheid op grond van de officiële registratie alleen zicht levert op een probleem dat in werkelijkheid nog veel groter is.

### 1.3. Kenmerken van de verkeersonveiligheid

#### 1.3.1. Algemeen

Uitgaande van het aantal verkeersslachtoffers in de registratie, vinden jaarlijks in Noord-Brabant 231 mensen de dood, worden minimaal 1.928 gewonden in een ziekenhuis opgenomen en zijn er minimaal 5.430 minder ernstig gewonden. In totaal zijn dat jaarlijks minimaal ongeveer 7.600 slachtoffers. Deze aantallen zijn gemiddelden over de jaren 1992 tot en met 1994.

De *Afbeeldingen 1* en *2* (zie bijlage) geven over de periode 1980 tot en met 1994 de ontwikkeling van de verschillende aantallen slachtoffers in Noord-Brabant en Nederland weer. Uiteraard is er een verschil in absoluut niveau, maar in het algemeen wijkt de ontwikkeling in Noord-Brabant niet veel af van die in geheel Nederland. Als echter meer gedetailleerd wordt gekeken naar de ontwikkeling over de laatste drie jaar, dan blijken er toch wel verschillen te bestaan, zoals uit *Tabel 1* blijkt.

	1985	1986	1992	1993	1994	gem 92-94	MPV doel	SVV doel	t.o.v. 1985	t.o.v. 1986
	Geheel Nederland									
1	1438	1528	1285	1252	1298	1278		- 50%	-11,1%	-16,4%
2	14520	14705	11654	11562	11735	11650			-19,8%	-20,8%
3	34035	35497	36422	36176	37480	36693			+7,8%	+ 3,4%
4	48555	50202	48076	47738	49215	48343		- 40%	-0,4%	- 3,7%
5	49993	51730	49361	48990	50513	49621	- 25%		-0,7%	- 4,1%

Legenda:

1 = overleden slachtoffers

2 = in ziekenhuis opgenomen gewonden

3 = totaal aantal gewonden = 2+3

4 = totaal aantal slachtoffers = 1+2+3

Vervolg Tabel 1

	1985	1986	1992	1993	1994	gem 92-94	MPV doel	SVV doel	t.o.v. 1985	t.o.v. 1986
Provincie Noord-Brabant										
1	230	310	229	218	245	231		- 50%	+0,3%	-25,5%
2	2614	2603	1799	1971	2015	1928			-26,2%	- 25,9%
3	5050	5232	5435	5418	5437	5430			+7,5%	+ 3,8%
4	7664	7835	7234	7389	7452	7358		- 40%	-4,0%	- 6,1%
5	7894	8145	7463	7607	7697	7589	- 25%		-3,9%	- 6,8%

Legenda:

- 1 = Overleden slachtoffers
- 2 = In ziekenhuis opgenomen gewonden
- 3 = Overige gewonden
- 4 = Totaal aantal gewonden = 2+3
- 5 = Totaal aantal slachtoffers = 1+2+3

Tabel 1. *Ontwikkeling van de aantallen slachtoffers in relatie tot de doelstellingen van het MPV en het SVV.*

Het blijkt dat in deze periode, in vergelijking met 1986, het aantal doden in Noord-Brabant sterker is afgenomen dan in geheel Nederland. Hierbij moet wel worden aangetekend dat Noord-Brabant in 1986 een relatief hoog aantal doden kende.

Het aantal in het ziekenhuis opgenomen verkeersslachtoffers vertoont ook in Noord-Brabant een gunstiger ontwikkeling. Dit aantal is in de laatste drie jaar gemiddeld met 26% afgenomen, terwijl er voor geheel Nederland sprake was van een afname van 20%.

De doelstellingen van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II): 50% minder verkeersdoden en 40% minder verkeersgewonden in het jaar 2010 ten opzichte van 1986, lijken hiermee realiseerbaar.

De ontwikkeling van het aantal licht gewonden is in genoemde periode zowel in Noord-Brabant als in Nederland ongeveer hetzelfde: ten opzichte van 1986 is er sprake van een toename van ongeveer 3,5%.

Wordt gekeken naar het totaal aantal verkeersslachtoffers, dan is de ontwikkeling in Noord-Brabant (afname 6,8%) licht gunstiger dan voor Nederland (afname 4,1%).

De taakstelling uit het Meerjarenplan Verkeersveiligheid (MPV) is echter 25% minder slachtoffers in het jaar 2000 ten opzichte van 1985. Deze doelstelling lijkt niet realiseerbaar wanneer het beleid op de oude voet wordt voortgezet.

*Om de taakstelling van het MPV alsnog te halen, is het dan ook een eerste opdracht die aan het Beleidsplan verbonden wordt. Dat vraagt een forse inspanning.*

In de volgende paragrafen wordt ingegaan op de onveiligheid onderverdeeld naar wegtype, vervoerwijze en leeftijd van de slachtoffers. De verkeersonveiligheid in Noord-Brabant wordt opnieuw vergeleken met de rest van Nederland.

### 1.3.2. De infrastructuur

Uit de in BIS-V opgeslagen gegevens blijken zowel in Nederland als in Noord-Brabant twee wegtypen te zijn die de meeste geregistreerde verkeersslachtoffers kennen. Binnen de bebouwde kom zijn dat de wegen waarvoor een maximum limiet van 50 km/uur geldt. Buiten de bebouwde kom zijn dat wegen met limieten van 60-90 km/uur. Op beide wegtypen valt gemiddeld een kleine 95% van de slachtoffers. Deze situatie gold al in 1985 en 1986, zoals uit *Tabel 2* blijkt, en daar is, gerekend over de periode 1992 tot en met 1994, niet veel verandering in gekomen.

limiet	Noord-Brabant			Nederland		
	1985	1986	1994	1985	1986	1994
≤ 50	62,7	61,9	58,9	68,1	67,7	66,2
60-90	33,3	34,0	34,5	27,3	27,4	26,9
100-120	4,0	4,1	6,6	4,6	4,9	6,9

*Tabel 2. Percentages verkeersslachtoffers op wegen met verschillende limietsnelheden in 1985 en over de periode 1992 tot en met 1994.*

Het percentage slachtoffers op 80 km/uur-wegen is in Noord-Brabant hoger dan in heel Nederland en lijkt ten opzichte van 1985 en 1986 ook enige groei te vertonen. Zowel in Noord-Brabant als in Nederland neemt het percentage slachtoffers op 50 km/uur-wegen licht af, terwijl sprake is van een lichte toename op de 120 km/uur-wegen.

Per limietsnelheid is in zowel Noord-Brabant als Nederland voor het totaal aantal slachtoffers een afname te zien op de 50 km/uur-wegen en de 80 km/uur-wegen en een toename op de 120 km/uur-wegen, zoals uit *Tabel 3* blijkt.

Noord-Brabant		1985	1986	1992	1993	1994	gem	t.o.v.- .85	t.o.v. .86
50	dood	60	91	71	71	66			
	ZH	1428	1441	920	1019	992			
	overig	3549	3512	3409	3449	3414			
	totaal	4947	5044	4400	4539	4472	4470	-10%	-11%
80	dood	151	196	128	124	151			
	ZH	1076	1036	740	811	883			
	overig	1404	1535	1663	1668	1695			
	totaal	2631	2767	2531	2603	2729	2621	- 0%	-5%
120	dood	19	23	30	23	28			
	ZH	110	126	139	141	140			
	overig	187	185	363	301	328			
	totaal	316	334	532	465	496	498	+57%	+49



Vervolg Tabel 3

Noord-Brabant		1985	1986	1992	1993	1994	gem	t.o.v.- 85	t.o.v. 86
Nederland									
50	dood	517	563	444	432	460			
	ZH	8673	8872	6676	6496	6634			
	overig	24871	25571	25934	25407	26044			
	totaal	34061	35006	33054	32335	33138	32842	-3%	-6%
80	dood	779	828	679	655	677			
	ZH	5165	5050	4123	4150	4237			
	overig	7702	8283	8250	8396	8915			
	totaal	13646	14161	13052	13201	13829	13361	-2%	-6%
120	dood	142	136	162	165	161			
	ZH	682	784	855	916	864			
	overig	1462	1643	2238	2373	2521			
	totaal	2286	2563	3255	3454	3546	3418	+50%	+33%

Tabel 3. *Verdeling van het aantal letselslachtoffers naar categorie weg.*

Menging van verkeerssoorten is voor een groot deel debet aan het hoge aantal verkeersslachtoffers op de 50- en 80 km/uur-wegen. Deze wegen zijn in functie en soort verkeer zeer wisselend van samenstelling, waardoor de ongevalkans per afgelegde kilometer groter is dan op andere typen wegen. Bovendien speelt de snelheid in relatie tot de menging van verkeerssoorten een rol en moet een deel van de oorzaak worden gezocht in de hoeveelheid verkeer, verdeeld over de verschillende vervoerwijzen.

*Een eerste aanvullende doelstelling is om het relatief grote aantal slachtoffers op 80 km/uur-wegen terug te dringen tot Nederlands niveau. De categorisering van wegen zoals die voortvloeit uit een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem is hiervoor basisvereiste.*

### 1.3.3. *Het voertuig*

In *Tabel 4* is voor Noord-Brabant en geheel Nederland voor het jaar 1994 de verdeling van de aantallen slachtoffers weergegeven, naar wijze van verkeersdeelname. De vergelijking van de verdeling is maar voor een jaar gemaakt. Deze verdeling wijzigt jaarlijks echter niet veel en bovendien gaat het alleen om het aangeven van accentverschillen. Uit de tabel is af te leiden dat de verdeling van het totale aantal slachtoffers in Noord-Brabant naar wijze van verkeersdeelname alleen op sommige punten licht afwijkt van de verdeling in geheel Nederland. Zo is het aandeel slachtoffers onder inzittenden van personenauto's iets hoger dan in Nederland. Fietsers en bromfietzers tezamen lijken er in Noord-Brabant iets beter vanaf te komen: hun aandeel is iets kleiner dan in heel Nederland, maar toch vertegenwoordigen zij gezamenlijk 41% van de verkeersslachtoffers. Het aandeel slachtoffers onder deze verkeersdeelnemers is niet alleen groot, maar er is ook sprake van een hoge kans om slachtoffer te worden per afgelegde kilometer.

Noord-Brabant											
	personenauto	vracht/ bestel	bus	motorfiets	brom/snor- fiets	fiets	voetganger	rail	overig verv.	obst.	totaal
Overleden											
best	83	8	0	19	13	55	18	0	4	0	200
pass	40	2	0	2	1	0	0	0	0	0	45
totaal	123	10	0	21	14	55	18	0	4	0	245
Ziekenhuisgewonden											
best	568	78	0	164	287	441	111	0	11	0	1660
pass	270	30	1	17	28	8	0	0	0	1	355
totaal	838	108	1	181	315	449	111	0	11	1	2015
Overige gewonden											
best	1499	177	2	292	1038	1144	213	0	18	0	4383
pass	804	55	12	40	111	30	0	0	1	1	1054
totaal	2303	232	14	332	1149	1174	213	0	19	1	5437
Totaal	3264	350	15	534	1478	1678	342	0	34	2	7697
N-B %	42,4	4,5	0,2	6,9	19,2	21,8	4,4	0,0	0,4	0,0	100%
NL %	39,6	3,9	0,3	6,2	19,4	23,4	6,6	0,1	0,4	0,0	100%

Tabel 4. *Verdeling van het aantal slachtoffers naar wijze van verkeersdeelname in 1994.*

#### 1.3.4. *De mens*

Het risico dat de verkeersdeelnemers in het verkeer lopen, wordt onder andere bepaald door de leeftijd, het soort vervoermiddel en bijzondere gedragingen zoals alcoholgebruik, afwijkend snelheidsgedrag en niet of onjuist gebruik van gordels en helmen. Voorts speelt uiteraard de ervaring een rol, maar over dit kenmerk zijn geen gegevens beschikbaar.

Als men kijkt naar de ontwikkeling van de aantallen slachtoffers verdeeld naar leeftijdsgroep zoals die zijn te zien in de *Afbeeldingen 3* en *4* (zie bijlage), dan zijn er geen opmerkelijke verschillen waar te nemen tussen Noord-Brabant en geheel Nederland. Van groter belang is dan ook het risico dat verschillende leeftijdsgroepen in het verkeer lopen. Hiervoor zou men het liefst gebruik maken van de aantallen slachtoffers gerelateerd aan de in het verkeer afgelegde kilometers. Over dit gegeven zijn voor Noord-Brabant geen cijfers bekend.

Onderzoek van de SWOV op basis van gegevens uit 1991 voor Nederland en de provincies geeft een overzicht van de aantallen slachtoffers per miljard verplaatsingen in het verkeer (Poppe, 1993). Deze risicomaat is uitgesplitst naar leeftijd weergegeven in *Afbeelding 5* (zie bijlage).

Het risico bij de dodelijk verongelukten is in Noord-Brabant op een enkele uitzondering na altijd hoger dan in Nederland als geheel. Daarbij steken met name de vijftien- tot dertigjarigen ongunstig af, maar ook bij de oudere leeftijdscategorieën is een ongunstig beeld waar te nemen.



Bij de ziekenhuisgewonden zijn het ook de vijftien- tot dertigjarigen die ongunstig scoren in vergelijking met Nederland. Bij de gewonden zijn het de achttien- tot vijfentwintigjarigen.

Dat het rijden op een bromfiets in Noord-Brabant een relatief groot risico met zich brengt is te zien in *Afbeelding 6* (zie bijlage); hier zijn de risicocijfers naar wijze van vervoer van het slachtoffer afgebeeld.

*Ondanks de relatief gunstige trend in de verkeersonveiligheid in Noord-Brabant, zijn de risicogegevens ten opzichte van Nederland niet positief. Het POV neemt als aanvullende doelstelling het op landelijk niveau terugbrengen van de kans om slachtoffer te worden per afgelegde kilometer. Dit zal met name moeten gebeuren voor de groep bromfietzers en voor de leeftijdsgroep vijftien- tot dertigjarigen.*

#### 1.3.5. *Conclusies ongevalgegevens*

De ontwikkeling van de verkeersonveiligheid in Noord-Brabant verloopt gunstiger dan in de rest van het land. Desondanks wordt ook in Noord-Brabant de taakstelling van 25% minder slachtoffers in 2000 ten opzichte van 1985 niet gehaald, althans als de trend op dezelfde wijze doorzet.

In Noord-Brabant zijn relatief meer slachtoffers op wegen met een snelheidslimiet van 80 km/uur. Met name dit type weg vraagt om een duurzaam-veilige aanpak. Verder valt op dat net als in de rest van Nederland het aandeel slachtoffers op autosnelwegen toeneemt.

Naar vervoerwijze wijkt de situatie in Noord-Brabant niet af van de rest van Nederland. Ruim veertig procent van de slachtoffers was inzittende van een personenauto en een ongeveer even groot aantal zat op een fiets of brom- dan wel snorfiets.

Naar leeftijd wijkt de situatie in Noord-Brabant evenmin af van de rest van Nederland. Maar per afgelegde kilometer blijkt de kans om slachtoffer te worden met name voor vijftien- tot dertigjarigen wel ongunstig af te wijken.

### 1.4. **Gedrag van verkeersdeelnemers in Noord-Brabant**

#### 1.4.1. *Snelheid*

Snelheid is een belangrijke invloedsfactor voor de verkeersonveiligheid. Zowel verhoging van de gemiddelde snelheid als grotere snelheidsverschillen vergroten de kans op een ongeval, ook al is het verband mede afhankelijk van situaties en omstandigheden. Verhoging van de snelheid vergroot ook de ernst van de afloop van een ongeval. Deze relatie is mede afhankelijk van beschermingsmiddelen.

De SWOV heeft in 1992 snelheidsmetingen verricht op wegen met een limiet van 80- en 100 km/uur (Oei & Mulder, 1992). Over andere wegtypen bestaan geen gegevens waarmee alle provincies in Nederland onderling kunnen worden vergeleken. De wegen met een limiet van 80- en 100 km/uur geven echter een belangrijke indicatie van de snelheidsproble-

matiek. Op deze wegen valt meer dan de helft van het totaal aantal verkeersdoden.

Er is onderscheid gemaakt tussen zeven wegtypen. Van het wegtype '2 x 2 rijstroken gesloten voor langzaam verkeer' zijn geen gegevens uit Brabant bekend.

Op de 80 km/uur-wegen in Noord-Brabant ligt de 85ste percentielwaarde tussen de 96 en 101 km/uur en het percentage overtreders ligt tussen de 50 en 70%. Op de autowegen is de 85ste percentielwaarde circa 10 km/uur boven de limiet, met een overtredingspercentage van 30-35%; voor vrachtauto's is dit +10-14 km/uur en een overtredingspercentage van 60%.

Het percentage overtreders is in Noord-Brabant op de meeste wegtypen hoger dan in Nederland. Gemiddeld ligt het percentage overtreders in Brabant ongeveer vijf punten hoger dan in Nederland; op wegen gesloten voor (brom)fietsers ligt het tien punten hoger. Bestuurders van personenauto's zijn het meest verantwoordelijk voor deze verschillen, behalve op plattelandswegen waar de bestuurders van vrachtauto's zich sterk in negatief opzicht onderscheiden van Nederland (drie keer zoveel overtreders).

Volgens de PROV-enquête geven bestuurders uit Brabant zelf lagere snelheden op wegen met een limiet van 120 en 100 km/uur, dan landelijk, zo blijkt uit gegevens over 1994.

*Het relatief hoge aantal overtredingen van de snelheidslimieten zou op zijn minst teruggebracht moeten worden op landelijk niveau. Dat is een volgende doelstelling voor het beleidsplan.*

#### 1.4.2. Rijden onder invloed

De kans op een ongeval neemt fors toe wanneer verkeersdeelnemers de limiet voor rijden onder invloed overschrijden. Ook de letselernst neemt toe.

Uit metingen van de SWOV in weekend-nachten blijkt dat het aandeel automobilisten dat de limiet overtreedt, in 1992 en 1993 weer is toegenomen, na een positieve trend in de jaren daarvoor. Gegevens in provincies in het najaar van 1994 laten een verdere toename zien (Mathijssen, 1995).

Noord-Brabant behoort tot de provincies waarin het aantal overtreders is toegenomen, hoewel de verhoging niet statistisch significant is en de toename in sommige andere provincies nog groter was.

In 1992 was het aandeel autobestuurders dat in weekend-nachten een bloedalcoholgehalte had van meer dan 0,5 promille in Noord-Brabant 4,0. In 1993 was het 3,9 en in het najaar van 1994 werd bij 4,6% een te hoog alcoholpromillage gemeten.

Landelijk is er een toename van 4,0 voor 1992 via 4,2 in 1993, en van 4,0 naar 4,9% in 1994.

De toename van het aandeel overtreders in Noord-Brabant heeft zich bijna geheel voltrokken binnen de categorie zwaardere overtreders (BAG van meer dan 0,8). Dit aandeel nam toe van 1,7% tot 2,3%. Het landelijk percentage zwaardere overtreders is 2,1%.

Mannelijke bestuurders waren verhoudingsgewijs driemaal zo vaak onder invloed als vrouwelijke: 5,6% versus 1,8%. In beide gevallen steekt de leeftijdscategorie 25 tot 50 jaar ongunstig af.

Meer dan de helft van het aantal overtreders was afkomstig van een horecagelegenheid.

In de politieregio Brabant-Zuidoost zijn wat meer overtreders aangetroffen (5,3%) dan in de beide andere politieregio's (4,2%).

Het politietoezicht lijkt in een groot deel van de provincie tussen de metingen in 1993 en 1994 te zijn afgenomen.

*Het POV stelt zich als doel om de toename van het rijden onder invloed te niet te doen.*

#### 1.4.3. Gebruik van beveiligingsmiddelen

Het adequaat gebruik van beveiligingsmiddelen in voertuigen verlaagt de kans op ernstig letsel in aanzienlijke mate. Overigens is uit onderzoek gebleken dat gordels in grote mate niet optimaal worden gebruikt; hierdoor kan de effectiviteit belangrijk verminderen. Niet alleen het gebruik van beveiligingsmiddelen is daarom van belang, ook het juiste gebruik.

In 1991 en 1992 gebruikten respectievelijk 67 en 69% van de autobestuurders in Noord-Brabant een gordel. Dat was iets lager dan het landelijke gemiddelde, respectievelijk 68 en 72%. In 1995 (Mulder, 1995) was het percentage landelijk afgenomen tot 70% en in Brabant tot 65%. Binnen de bebouwde kom was het percentage in Brabant in 1995 56%, tegen 64% in Nederland. Buiten de bebouwde kom was het percentage in Brabant 76% tegen 77% in Nederland. Brabant heeft dus vooral een achterstand binnen de bebouwde kom.

In 1991 en 1992 gebruikten respectievelijk 68 en 70% van de voorpassagiers in Noord-Brabant een gordel. Dat was eveneens lager dan het landelijke gemiddelde, respectievelijk 72 en 75%. In 1995 (Mulder, 1995) was het Brabantse percentage 70% tegen 76% landelijk. Binnen de bebouwde kom was het percentage in Brabant in 1995 64% tegen 72% in Nederland. Buiten de bebouwde kom was het percentage in Brabant 78% tegen 80% in Nederland.

Het gordelgebruik is naar eigen opgave van auto-inzittenden in 1994 afgenomen. Dat geldt ook voor Noord-Brabant, met een afname van 6% binnen de bebouwde kom en van 5% buiten de bebouwde kom.

*Het POV stelt zich als doel om de achterstand in gordelgebruik ten opzichte van de rest van Nederland ongedaan te maken.*

#### 1.5. Conclusies gedragsgegevens

De gedragsgegevens laten in het algemeen een verontrustend beeld zien. Snelheidslimieten worden massaal overtreden, het rijden onder invloed neemt weer iets toe en het gordelgebruik wordt door een grote minderheid genegeerd. Noord-Brabant wijkt bovendien ten aanzien van snelheidsover-

trekkingen en niet gebruik van beveiligingsmiddelen in ongunstige zin af van het landelijke beeld.

#### 1.6. Verkeersontwikkelingen en demografische ontwikkelingen

Voor de provincie Brabant wordt tussen 1986 en 2000 een groei van 66% van de automobiliteit verwacht. Hoewel dat iets minder is dan de landelijke prognoses, is de toename erg fors. Dit zal het bereiken van verkeersveiligheidsdoelstellingen erg bemoeilijken.

Voor de verkeersveiligheid in de provincie is het bovendien ongunstig dat het aandeel van de vrachtauto in het goederenvervoer duidelijk hoger is dan landelijk. De prognoses zijn dat tot 2010 het vrachtvervoer over de weg met meer dan 70% zal toenemen.

De groei hangt samen met de verder toenemende welvaart. Hierdoor neemt het autobezit verder toe en bovendien zal meer vrije tijd leiden tot meer gebruik. Verder hangt de groei samen met demografische ontwikkelingen: het aandeel jongeren neemt af en het aandeel ouderen neemt toe. Een steeds groter deel van de bevolking is in staat om auto te rijden. Voorts hangt de groei van de automobiliteit samen met de verdergaande afname van de gemiddelde huishoudgrootte en de grotere deelname van vrouwen aan de arbeidsmarkt.

Het lagere-orde wegennet in Brabant wordt thans zeer zwaar belast door verkeer dat daar eigenlijk niet thuis hoort, zoals in het oosten van de provincie het geval is. Dat komt bijvoorbeeld tot uiting in de grote onveiligheid op plattelandswegen, waar een kwart van alle ongevallen met dodelijke afloop plaatsvinden. Dat vraagt om alternatieven, maar tegelijkertijd moet de groei van het autoverkeer juist afgeremd en niet nog verder bevorderd worden. De meeste autoritten - in Brabant 65% - gaan over een kleinere afstand dan 7,5 kilometer. De bestemmingen liggen daarmee in feite onder 'fietsbereik'. Met name in de stadscentra is duidelijk dat ondanks een grote hoeveelheid voorzieningen voor auto's, de toeloop niet meer goed verwerkt kan worden. Met het ontwikkelen van Regionale Verkeers- en Vervoersplannen is een stap gezet naar bestuurlijke samenwerking om de vervoersstromen beter te beheersen en het autogebruik te ontmoedigen.

#### 1.7. Doelstellingen

De doelstellingen zoals die in de verschillende paragrafen zijn geformuleerd, zijn:

- De taakstelling van het MPV dat in 2000 het aantal verkeersslachtoffers 25% minder is ten opzichte van 1985, wordt alsnog gehaald.
- Het relatief grote aantal slachtoffers op 80 km/uur-wegen wordt teruggedrongen tot Nederlands niveau. De categorisering van wegen zoals die voortvloeit uit een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem is hiervoor basisvereiste.
- De kans om in Noord-Brabant slachtoffer te worden per afgelegde kilometer, wordt teruggebracht op landelijk niveau. Het grootste verschil is

qua vervoerwijze te vinden bij de groep bromfietzers en qua leeftijd bij de jonge volwassenen (vijftien tot dertig jaar).

- Het relatief hoge aantal overtredingen van de snelheidslimieten wordt teruggebracht tot op landelijk niveau.
- De recente toename van het rijden onder invloed wordt teniet gedaan.
- De achterstand in gordelgebruik ten opzichte van de rest van Nederland wordt ongedaan gemaakt.



## 2. Het concept ‘duurzaam-veilig’; beleidsstrategie voor de toekomst

Het verkeersveiligheidsbeleid was dringend aan vernieuwing toe. Het beleid was teveel er op gericht om maatregelen te treffen als reactie op ongevallen die hadden plaatsgevonden. Het beleid was daarmee ad-hoc. De samenhang die er is tussen de manier waarop de infrastructuur is aangelegd en het optreden van menselijke fouten, kwam zo onvoldoende aan het licht. Bovendien liep het beleid zo achter de feiten aan. De achterliggende oorzaken van ongevallen moeten worden opgespoord, zodat de kans dat fouten ontstaan zoveel mogelijk kan worden geminimaliseerd. Inmiddels zijn stappen gezet om een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem te realiseren. Een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem wil zeggen dat er in het verkeer veel minder slachtoffers vallen en dat er weinig inspanningen meer nodig zijn om dat zo te houden. Daarvoor moet het systeem in zichzelf veilig zijn, met andere woorden, het verkeers- en vervoerssysteem, (de wegen, voertuigen en de mensen die er gebruik van maken), moet minder aanleiding geven tot het ontstaan van ongevallen.

Belangrijke kenmerken van een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem zijn preventie en integrale aanpak.

Preventie wil zeggen dat bij voorbaat de voorwaarden worden geschapen voor veiligheid. De mobiliteitsnoodzaak wordt verminderd, de infrastructuur sluit ontmoetingen met een groot risico uit en de weggebruikers zijn beter voorbereid en hebben een beter inzicht in veilig gedrag.

Een integrale aanpak wil zeggen dat de infrastructuur beter is afgestemd op de mogelijkheden van de weggebruikers. Ze geeft weggebruikers veel minder de kans om fouten te maken en houdt ook beter rekening met belangen en wensen van de gebruikers.

In dit hoofdstuk wordt een korte uitwerking van een dergelijk systeem gegeven. Er worden vier thema's onderscheiden. De eerste drie zijn gericht op een preventieve aanpak. De effecten zullen echter in het algemeen pas op lange termijn zichtbaar worden. Het vierde thema is gericht op gedragscorrectie en levert het meeste effect op korte termijn.

De thema's zijn:

- ruimtelijke ordening en mobiliteit;
- functie weg en inrichting wegennet;
- educatie;
- gedragshandhaving en voorlichting.

### 2.1. Ruimtelijke ordening en mobiliteit

De mobiliteitsnoodzaak en -behoefte bepaalt als eerste de potentiële verkeersonveiligheid. Meer verkeer leidt tot meer ongevallen.

Het ruimtelijk beleid, in bijvoorbeeld structuur- en bestemmingsplannen, is van invloed op de mobiliteitsnoodzaak. Voor de verkeersveiligheid is het van belang dat bij besluiten over structuur- en bestemmingsplannen en vestigingskeuzes, een berekening wordt gemaakt van de mobiliteit die hieruit ontstaat en van de effecten daarvan op de verkeersveiligheid.

Verkeersveiligheidseffecten moeten worden meegewogen in de besluitvorming.

Om dat gerealiseerd te krijgen zal het verkeersveiligheidsbelang zoveel mogelijk moeten worden geprofileerd, zodat keuzes hiervoor voordelig uitvallen. Maar verkeersveiligheid is niet het enige dat telt. Daarom is het ook nodig om het verkeersveiligheidsbelang te combineren met andere belangen en een compromis te vinden.

De mate waarin meer verkeer tot meer ongevallen leidt, hangt af van de vervoermiddelen die worden gebruikt en van weg-, voertuig- en persoonskenmerken.

Het vervoersbeleid moet hier samen met het verkeersbeleid invloed op uitoefenen. Het fietsen en lopen veroorzaakt voor andere verkeersdeelnemers weinig letsel en dient daarom te worden bevorderd door middel van efficiënte en comfortabele voorzieningen. Ontmoetingen met snelverkeer mogen alleen bij lage snelheden van dit verkeer plaatsvinden.

Het is van belang dat de provincie in haar ruimtelijk planniveau, verkeersveiligheid opneemt als facet van het beleid. Dit is een - zij het niet hard - toetsingselement voor gemeentelijke plannen.

Voorts is het nodig om reeds in de allereerste fase van de planvorming, nog voordat een ontwerp wordt gemaakt, verkeersveiligheid bij onderzoek en overleg te betrekken. Het is namelijk moeilijk om naderhand nog de invulling te geven die nodig is, omdat dan wellicht het gehele ontwerp opnieuw ter discussie moet worden gesteld. Het is nodig te inventariseren waar nieuwe plannen ontwikkeld gaan worden.

Verder is kennisuitwisseling nodig. De beste vorm moet blijken uit de specifieke behoeften van betrokkenen. Er zijn handleidingen en brochures gemaakt die in elk geval de ideeënvorming over oplossingen bevorderen.

## **2.2. Functie weg en inrichting wegennet**

Voorwaarde voor een duurzaam-veilig wegverkeer is dat alle wegen worden gecategoriseerd, zodanig dat de stroomfunctie, ontsluitings- en verblijfsfunctie worden gescheiden en dat snelverkeer en langzaam verkeer met een stroom- of ontsluitingsfunctie van elkaar worden gescheiden.

De provincie is verantwoordelijk voor de beleidscoördinatie ten aanzien van de categorisering van alle wegen in de provincie. Dit plan moet een sluitend net van stroom- en ontsluitingswegen bevatten, waarbinnen zich grote verblijfsgebieden bevinden. Een categoriseringsplan op provinciaal niveau dient in nauw overleg met de gemeentelijke en andere wegbeheerders tot stand te komen. Gemeenten kunnen intussen van onderop verblijfsgebieden uitbreiden.

De vormgeving van de weg moet aansluiten op de functie. De vormgeving moet ertoe leiden dat verkeerssituaties voor de weggebruiker herkenbaar zijn en dat het gedrag van andere weggebruikers voorspelbaar is. Het gewenste gedrag kan in belangrijke mate door de vormgeving worden uitgelokt. De weggebruiker zoekt comfort en een bepaalde mate van inspanning. Rekening moet worden gehouden met de behoeften van de weggebruiker. Om dit te bereiken moeten weggebruikers meer worden betrokken bij het ontwerp en de vormgeving van verkeersvoorzieningen. Dat kan door onderzoek naar wensen van de weggebruikers en door over-

leg met een representatieve selectie van weggebruikers en belangenorganisaties.

Een vormgeving die goed past binnen het concept 'duurzaam-veilig' en die de laatste jaren veel is toegepast betreft de rotonde. De vervanging van kruispunten door rotondes heeft in de afgelopen jaren in Nederland een ongevalsreductie van 47% heeft opgeleverd, zo is uit onderzoek gebleken. De slachtofferreductie was 71%. Voor fietsers was de reductie 30%, voor automobilisten was de reductie 95% (Schoon & Van Minnen, 1993).

### 2.3. **Educatie**

De weggebruikers moeten leren omgaan met hun voertuigen, de infrastructuur, de regels die gelden en het gedrag van andere weggebruikers. Men moet bovendien voldoende rijgeschikt zijn om de vaardigheden te kunnen gebruiken. Men moet leren zuinig om te gaan met mobiliteit die schade aan mens en milieu berokkent en men moet leren wat gewenst verkeersgedrag is en dat gedrag kunnen toepassen.

Opleiding en begeleiding vanaf het begin zijn hard nodig, gezien de veel grotere risico's van beginnende fietsers, bromfietsers, automobilisten, enzovoort. Een goede instructie werkt preventief. Veel verkeersgedrag leidt namelijk in de praktijk tot gewoontegedrag waar men zich niet meer erg van bewust is. Dan is gedrag moeilijk te veranderen. De grote risico's van beginners tonen aan dat de opleiding en begeleiding veel te wensen overlaat. Verkeersonderwijs en rijopleiding nemen dus een centrale plaats in een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem in. Ook cursussen op momenten dat er belangrijke veranderingen plaatsvinden in behoeften of vaardigheden (bijvoorbeeld behoefte aan ander gedrag vanwege toegenomen kennis, vaardigheden en/of ervaring of vanwege verminderde vaardigheden) verdienen een hoge prioriteit.

Motivatie om veiligheid voldoende voorrang te geven is ook nodig. De invloed van de sociale omgeving is hierbij van belang. De opleiding van verkeersdeelnemers is sterk individueel gericht. Intussen spiegelt men zich aan het gedrag van anderen. Die sociale beïnvloeding moet in het onderwijs en de opleiding aan de orde worden gesteld.

### 2.4. **Gedragshandhaving en voorlichting**

Behalve het ontwikkelen van preventieve maatregelen is het hard nodig om corrigerend op te treden tegen onveilig gedrag. Het aantal gevaarlijke overtredingen is veel te omvangrijk en neemt op sommige terreinen nog toe.

Politietoezicht, zoals met automatische controle en feedback aan de weggebruiker hebben op 80 km/uur-wegen hun effect bewezen. Bij controles op tracé's werd op dit type wegen in vier provincies een reductie bereikt van de gemiddelde snelheid met 6 km/uur en verder een reductie van het aantal bestuurders in overtreding van bijna 40 tot ruim 10%. Dit ging gepaard met een ongevalsreductie van 35%. (Oei & Polak, 1992). Ook andere vormen van toezicht, zoals trajectcontroles, hebben hun effectiviteit bewezen.

Voorlichting blijkt voor politietoezicht een effectief hulpmiddel. Voorlichting die alleen gericht is op 'bewustwording' heeft geen of weinig effect, omdat mensen die niet op henzelf van toepassing achten of er weinig houvast aan hebben. Voorlichting heeft meer effect wanneer ze inspeelt op



problemen die burgers zelf naar voren brengen en wanneer ze nieuwe feiten of adviezen brengt. Met name gedragsaanbevelingen voor moeilijke situaties en omstandigheden blijven nodig.

Het is van belang om de weggebruiker hierbij voordelen te laten inzien van ander gedrag of van het gebruik van een bepaalde voorziening. Er zijn bijvoorbeeld elektronische middelen in ontwikkeling die het gedrag beter beheersbaar maken, de rijtaak vereenvoudigen of het nemen van beslissingen vergemakkelijken.

## 2.5. Relatie met onveiligheidsanalyse

De duurzaam-veilige aanpak is ontwikkeld in antwoord op de ontwikkeling van de verkeersonveiligheid in Nederland.

In de analyse van de verkeersonveiligheid in Noord-Brabant is geconstateerd dat Noord-Brabant in belangrijke mate dezelfde problemen heeft als de rest van Nederland. Maar er zijn enkele afwijkingen.

Een positieve afwijking was de trend van de afname van slachtoffers in Noord-Brabant. Maar ook in Noord-Brabant neemt de verkeersonveiligheid veel minder af dan de taak die het POV zich heeft gesteld. Van een duurzaam-veilige aanpak wordt een grotere reductie van de verkeersonveiligheid verwacht, in de orde van: 60 - 80% minder slachtoffers in een tijdsbestek van twintig tot dertig jaar.

Negatieve afwijkingen waren: de relatief grotere hoeveelheid slachtoffers op wegen met een snelheidslimiet van 80 km/uur, de grotere kans om slachtoffer te worden per afgelegde kilometer met name voor jonge mensen, het grotere aantal snelheidsovertredingen en een lager gordelgebruik.

Voor Noord-Brabant zijn de volgende conclusies ten aanzien van een duurzaam-veilige aanpak te trekken.

- De duurzaam-veilige aanpak zal met name veiligheidswinst betekenen op wegen zonder een eenduidige functie. De wegen met een limiet van 80 km/uur zijn daarvan bij uitstek een voorbeeld. Categorisering van wegen is in Noord-Brabant dus extra hard nodig.
- De duurzaam-veilige aanpak vraagt om een veel grotere prioriteit voor opleiding en begeleiding van verkeersdeelnemers. Dat moet het antwoord zijn op de grotere risico's van beginnende (brom)fietsers, automobilisten, enzovoort.
- Betere vormgeving van wegen zal een structureel effect hebben op rij-snelheden. Ze zal tot meer duurzame resultaten leiden dan politietoezicht.
- Het lage gordelgebruik, het rijden onder invloed en de snelheidsproblematiek zullen in de opleiding en door middel van toezicht en sociale beïnvloeding meer aandacht dienen te krijgen.

## 2.6. Samenvatting

Samengevat heeft een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem als hoofdkenmerken:

- preventieve aanpak;
- gericht op lange-termijneffecten.

Dat vereist een integrale aanpak, waarbij:

1. Door ruimtelijke ordening en mobiliteitsbeleid de verkeerstoename wordt verminderd en het aantal ontmoetingen wordt gereduceerd.
2. Door categorisering het aantal gevaarlijke ontmoetingen wordt gereduceerd.
3. Door de vormgeving van de weg, de verkeerssituaties goed herkenbaar en voorspelbaar zijn en de vormgeving het gewenste gedrag al in belangrijke mate automatisch uitlokt, terwijl door educatie de weggebruiker kennis en inzicht verwerft in het juiste gebruik van de wegen.
4. Door de vormgeving van de weg het gewenste gedrag uitvoerbaar en aantrekkelijk wordt gemaakt, terwijl door educatie de vaardigheden worden bijgebracht om het gewenste gedrag toe te passen.
5. Door betrokkenheid van de weggebruiker bij de infrastructuur ingespeeld wordt op hun wensen, terwijl tevens via de sociale omgeving hun gedrag in de gewenste richting wordt beïnvloed.

Om meer druk te leggen op het gewenste gedrag, wordt politietoezicht ingezet. Dit gebeurt vooral wanneer blijkt dat de andere maatregelen onvoldoende hebben gewerkt; dus meer ter correctie van gedrag dan als preventie.

### 3. Strategie voor implementatie

Behalve een inhoudelijke visie voor de verkeersveiligheid is het nodig te beschrijven hoe bereikt kan worden dat de nodige maatregelen worden getroffen.

De partners van het POV zijn autonoom. Hun medewerking aan maatregelen hangt dan ook af van de mate waarin ze zich verplicht voelen mee te werken aan de uitvoering van het beleid of van het aanbod dat hen wordt gedaan, en de mate waarin het aantrekkelijk wordt gemaakt om mee te werken. Evenzeer van belang is uiteraard wat voor mogelijkheden men heeft om voornemens uit te voeren.

De meerwaarde van het POV is met name gelegen in het tot stand brengen van samenwerking en onderlinge ondersteuning, het verlenen van faciliteiten en het betrekken van de maatschappij bij de verkeersveiligheid.

Voor de implementatiestrategie heeft dat de volgende consequenties:

- het beleid moet aansluiten op de taak- en doelstellingen van de partners en van de overige organisaties die bij het beleid worden betrokken, anders zal men uitvoering niet op zich nemen;
- de stimulering en facilitering moet gericht zijn op het aantrekkelijker en voordeliger maken van participatie aan verkeersveiligheid, maar met behoud van de eigen verantwoordelijkheid om zich hiervoor in te spannen;
- aangezien het POV niet zelf uitvoerend is, maar stimulerend en faciliterend, zullen verkeersveiligheidsmaatregelen structureel onderdeel moeten zijn van het beleid van organisaties, met andere woorden ingebed moeten worden in hun beleid.

Het stimuleren van gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid is een belangrijk onderdeel van het landelijk beleid. Ook dat heeft consequenties voor de implementatiestrategie.

Op deze vier punten zal concreter worden ingegaan.

#### 3.1. Aansluiting op eigen taak- en doelstellingen

Verkeersveiligheidsmaatregelen kunnen niet aan organisaties worden opgelegd. De ervaringen in het onderwijs met lespakketten spreken boekdelen. Ze zijn in het verleden aan scholen aangeboden met het dringende verzoek er mee te gaan werken. Maar ze sloten vaak niet aan op de eigen programmering, op de eigen visie van onderwijs geven of op de eigen zienswijze over de verkeersveiligheidsproblemen. Er is in allerlei maatschappelijke sectoren betrokkenheid bij verkeersveiligheid, maar activiteiten moeten ingepast worden in de eigen doelstellingen en programmering. Dit heeft ten eerste als consequentie dat behoeftes en mogelijkheden moeten worden geïnventariseerd. Er zijn veel mogelijkheden om van verkeersveiligheid een aantrekkelijk produkt te maken. Toch zijn de resultaten om bijvoorbeeld het onderwijs, rij-instructeurs, het bedrijfsleven in allerlei schakeringen warm te maken voor verkeersveiligheid bescheiden

of soms zeer beperkt. Een oorzaak is dat het produkt waarmee ze moesten werken, er al was voordat hun eigen opvattingen en behoeftes bekend waren.

Ten tweede is het van belang om produkten niet panklaar aan te bieden, maar flexibiliteit in te bouwen. Wat de ene school of bedrijf of anderssoortige organisatie passend vindt, is voor een andere net niet wat zij of hij wil.

Inventarisatie van behoeften en aanpassing van het aanbod aan de vraag is marktconform opereren. De markt voor verkeersveiligheid is niet vanzelfsprekend aanwezig.

### **3.2. Aantrekkelijkheid en voordelen bieden**

Bij het marktconform opereren hoort ook het bieden van aantrekkelijke produkten en diensten. De organisaties moeten zich kunnen profileren met verkeersveiligheid.

De inrichting van woongebieden met verkeersluwe straten waar de snelheid wordt beperkt bijvoorbeeld, heeft de straten veel aantrekkelijker gemaakt om te wonen en te verblijven. Horeca-ondernemers kunnen zich profileren met non-alcoholische dranken. Er is vraag naar goede betrouwbare fietsverlichting.

Vaak is druk van anderen nodig. Om bij dezelfde voorbeelden te blijven, de gemeentelijke bestuurders, de horeca-ondernemer en de fietsbranche moeten wel weten waaraan behoefte bestaat. Zij moeten ook worden aangesproken op hun eigen verantwoording en zelf investeringen doen om op vragen in te gaan.

Net als bij verkeersgedrag is ook hier sociale beïnvloeding van groot belang. Organisaties kijken naar wat anderen doen, deels om van hen te leren, deels ook uit concurrentieoogpunt. Bijeenkomsten organiseren voor uitwisseling van kennis en ervaring, kan een belangrijke stimulans zijn om op grotere schaal medewerking voor verkeersveilige maatregelen te verkrijgen.

### **3.3. Inbedding in beleid organisatie**

Op tal van beleidsterreinen worden beslissingen genomen die consequenties hebben voor de verkeersveiligheid. Er zijn heel veel mogelijkheden om verkeersgedrag te beïnvloeden: via onderwijs, opleiding, uitwisseling van informatie en opvattingen. In het verleden zijn veel projecten gestart om aandacht voor verkeersveiligheid te vragen. Maar wanneer een project eindigde, nam de aandacht ook weer snel af. Om structurele effecten te bereiken, moet verkeersveiligheid ingebed worden in het beleid van organisaties, bijvoorbeeld door integratie van verkeersveiligheid in diverse vakken op scholen of in bedrijfsopleidingen.

De uitwisseling van kennis en ervaringen dient ook zoveel mogelijk structureel te worden gemaakt, bijvoorbeeld door netwerken te vormen voor overleg of door steunpunten voor kennis op te zetten.

### **3.4. Gemeenten staan centraal**

Een kernpunt voor het beleid is dat het verkeersveiligheidsbeleid in de provincie gebaseerd is op gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid. De uitvoering van het beleid moet voor het grootste deel in de gemeenten

plaatsvinden. Van daaruit opereren ook de maatschappelijke organisaties met hun activiteiten.

Het provinciale beleid is aan de ene kant een aanvulling en ondersteuning van initiatieven vanuit de gemeente. Aan de andere kant is het richtinggevend door ondersteuning te geven aan beleidsontwikkeling. Met name op het gebied van inhoudelijke innovaties is het efficiënter om op provinciaal en landelijk niveau investeringen te doen. Bij de implementatie van (nieuwe) verkeersveiligheidsmaatregelen moeten gemeenten daar terug op kunnen vallen. Daarbij past organisatie van kennisuitwisseling en netwerkvorming op provinciaal niveau. Voorts wordt doorgegaan met financiële stimuleringsregelingen aan gemeenten.

## 4. Inpassing bestaand beleid

Een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem geeft een vernieuwingsimpuls aan het bestaande beleid.

Het bestaande beleid is teveel gefragmenteerd. Het was infrastructureel veelal gericht op afzonderlijke locaties of gebieden en er werd onvoldoende aansluiting gezocht bij wat de weggebruiker logisch en wenselijk vindt.

Op het gebied van educatie werd de weggebruiker vooral geleerd om gedragsregels- en voorschriften toe te passen; de weggebruiker werd te weinig vertrouwd gemaakt met veiligheidsprincipes.

Wat voorlichting betreft, werden teveel algemene oproepen gedaan. In grote lijnen werd te weinig preventief gewerkt en was er een sterke vraag naar corrigerende maatregelen.

Organisatorisch was vooral sprake van het benaderen van allerlei instanties om meer aan verkeersveiligheid te doen. Te weinig aansluiting vond plaats bij de eigen wensen en mogelijkheden van deze instanties.

Het bestaande beleid moet worden omgebogen. Dat beleid was niet zonder waarde, maar de effecten waren vaak te plaatsgebonden en te beperkt van duur.

Vanuit deze achtergrond wordt een terugblik gegeven van het bestaande beleid van het POV. Werkplannen van het POV en de partners afzonderlijk, en beleidsnota's die onder de hoede van het POV zijn gemaakt, zijn hiervoor gebruikt. Aangegeven wordt wat de beoogde doelen van het bestaande beleid waren.

Doel van dit hoofdstuk is om maatregelen die in het verleden zijn getroffen, te vernieuwen, opdat zij preventief zijn en tot structurele effecten leiden. In hoofdstuk 6 wordt aangegeven hoe het bestaande beleid ingepast kan worden in de duurzaam-veilige aanpak.

De bestaande werkvelden die hier worden behandeld zijn:

- de infrastructuur;
- verkeerseducatie;
- handhaving en voorlichting;
- gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid;
- de fiets.

### 4.1. Infrastructuur

#### *Bestaande aanpak*

Het POV geeft adviezen aan gemeenten over infrastructurele maatregelen en ontwikkelt daarvoor publikaties. De adviezen betreffen onder meer gevaarlijke situaties, verblijfsgebieden, doorgaande wegen binnen de bebouwde kom en 80 km/uur-wegen.

#### *Beoogde doelen*

De adviezen worden steeds meer gestuurd door de principes van een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem. Dat impliceert dat de oorzaak van een knelpunt niet alleen wordt gezocht in een locatie of een



bepaalde weg, maar dat de functie van de weg wordt geanalyseerd en dat een eenduidige functie met een bijpassende vormgeving wordt nagestreefd.

#### 4.2. Verkeerseducatie

##### *Bestaande aanpak*

De verkeerseducatie is ten eerste gericht op het stimuleren van structurele aandacht aan verkeersveiligheid in het voortgezet onderwijs en buitenschools in de toekomst. De opzet van dit project, het Vevo-project, is om netwerken te vormen met verkeerscoördinatoren op scholen, verkeersveiligheidscoördinatoren van gemeenten en de politie.

Het beleid gericht op de basisscholen, zoals het project 'Wij gaan weer naar school', wordt thans geëvalueerd.

Ten slotte worden cursussen voor ouderen gestimuleerd.

##### *Beoogde doelen*

Het doel van het Vevo-project is vooral om in te spelen op de invulling van verkeerseducatie die de school zelf wil geven. Van daaruit wordt ondersteuning georganiseerd. In de beginfase zal die ondersteuning meer omvatten dan later, met name om coördinatoren op scholen op te leiden en om de netwerken te organiseren.

Het doel van het project 'Wij gaan weer naar school' is om de aandacht te vestigen op het feit dat kinderen weer op de weg zijn om naar school te gaan en verschillende instanties te betrekken bij maatregelen om het voor hen veiliger te maken.

Het doel van de ouderencursussen is om hen te leren beter om te gaan met hun afnemende vaardigheden, zodat ze langer veilig aan het verkeer kunnen blijven deelnemen.

#### 4.3. Handhaving en voorlichting

##### *Bestaand beleid*

De ontwikkeling van de afgelopen jaren is dat handhaving en voorlichting steeds meer wordt vormgegeven door gericht toezicht. Politie, openbaar ministerie en organisaties die voorlichting geven, werken samen. Wegbeheerders zijn vaak projectleider ten behoeve van de organisatie van het toezicht. Zij worden ook bij handhaving betrokken om na te gaan welke infrastructurele verbeteringen een meer structurele oplossing bieden.

##### *Beoogde doelen*

De toezichtprojecten worden gericht op overtredingen waarvan vaststaat dat zij van grote invloed zijn op de verkeersveiligheid. Diverse evaluatiestudies hebben mede richting gegeven aan effectieve methoden.

#### 4.4. Gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid

##### *Bestaand beleid*

Het POV stimuleert gemeenten om een verkeersveiligheidsplan te maken. Hiervoor vindt kennisoverdracht plaats, onder andere door cursussen. Verder worden subsidies verstrekt voor zowel infrastructurele als niet-infrastructurele projecten.

Onderdeel van de beleidsvorming is dat een gemeente een verkeersveiligheidscoördinator aanwijst. Met deze coördinatoren vindt periodiek overleg plaats in een aantal regio's waarin gemeenten samenwerken op het gebied

van verkeer. Voorts worden projecten inhoudelijk ondersteund en adviezen gegeven.

Verder worden financiële bijdragen verstrekt aan afzonderlijke projecten die plaatsvinden binnen het lokale verkeersveiligheidsbeleid.

#### *Beoogde doelen*

De verkeersveiligheidscoördinator dient voor het opstellen van een integraal plan voor de verkeersveiligheid te zorgen, onderbouwd door onveiligheidsgegevens. Hij dient er ook voor te zorgen dat verkeersveiligheid meegewogen wordt in het beleid dat de veiligheid beïnvloed en dat het wordt geïntegreerd in beleidsplannen van bijvoorbeeld ruimtelijke ordening, mobiliteit, welzijn en educatie.

### 4.5. De fiets

#### *Bestaand beleid*

De provincie heeft in POV-verband een concept-beleidsplan voor de lange termijn opgesteld ter stimulering van het gebruik van de fiets en van de veiligheid ervan.

#### *Beoogde doelen*

Wat de veiligheid betreft, moet het aantal slachtoffers worden verminderd en moet ingespeeld worden op de beleving van de fietsers van de onveiligheid. Dat betekent dat tegemoet wordt gekomen aan de problemen en de wensen van fietsers ten aanzien van veiligheidsvoorzieningen.

Geconstateerd is dat het fietsbeleid teveel in de marge verkeert en dat de fiets een lage status heeft bij bestuurslagen, het bedrijfsleven en publiek. Dit maakt een apart beleidsplan voor de fiets noodzakelijk. Momenteel is er te weinig sprake van een planmatige aanpak, zijn er tal van infrastructurale knelpunten en tal van onveilige gedragingen, zowel van de fietsers als van overige verkeersdeelnemers ten opzichte van fietsers. Bovendien is er gebrek aan gegevens over de onveiligheid.

Een groot aantal actiepunten is geformuleerd. Als eerste op de lijst staat het creëren van een breder draagvlak, door middel van voorlichtingsmaterialen.

### 4.6. Evaluatie-ronde

In 1994 is onderzoek gedaan naar de rol die de partners van het POV Brabant voor zichzelf zien in het orgaan en de bijdrage die zij willen leveren in het beleid van het orgaan. Met alle platformpartners zijn interviews gehouden, waarin het functioneren tot nu toe is geëvalueerd en wensen en aanbevelingen voor de toekomst zijn gedaan. Daar kwamen de volgende inhoudelijke aanbevelingen naar voren.

Van principiële aard is dat in het beleidsplan strategische keuzes worden gemaakt, op basis van een duidelijke verwoording van probleem, aanleiding en doel van beleid.

De effectiviteit is ook een principieel uitgangspunt. Gevraagd werd om een helder beeld van de invloed van maatregelen, bijvoorbeeld van politietoezicht en op grond daarvan een beschrijving van activiteiten, bijvoorbeeld de verkeerstaak van de politie.



Er waren aanbevelingen die inhoudelijk gericht waren op de hoofdthema's voor een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem:

- integratie van het verkeersveiligheidsbeleid met andere aangrenzende beleidsterreinen, zoals ruimtelijke ordening en verkeersbeleid;
- een Brabantse inkleuring van een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem, waarbij de verstedelijking, ontwikkeling van bedrijfsterreinen en vervoerregio's worden genoemd;
- een belangrijke plaats voor gedragsbeïnvloeding, ook in het kader van het concept 'Duurzaam-Veilig';
- een duidelijke balans tussen infrastructurele en gedragsbeïnvloedende aanpak;
- een minder pregnante rol van voorlichting en een structurelere positie en een plan voor educatie en handhaving;
- gericht verkeerstoezicht met een goede beschrijving van de aanpak van de speerpunten, maar pas nadat de wegbeheerders eerst aan zet zijn geweest;
- betere communicatie met burgers door middel van discussievormen in kleine groepen weggebruikers in plaats van multi-mediale campagnes
- gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid, met een uitwerking van de principes van een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem, ook voor inter-gemeentelijke samenwerking;
- meer vraag- en marktgericht werken en minder produktgericht, bijvoorbeeld door het onderwijs als klant te zien;
- opbouw van netwerkstructuren.

Meer in termen van prioriteitsstelling was de aanbeveling over voorrang voor maatregelen die de schade voor meer betrokkenen beperken en die de onveiligheidsgevoelens verminderen.

Aandachtspunten die meer in concreto waren gesteld, betroffen:

- ook aandacht voor vrachtvervoer en verkeer en milieu;
- ook aandacht voor vervoermiddelenkeuze;
- meer aandacht voor de fiets, met een benadering die de fietser minder in het defensief zet en een aanpak volgens het concept 'Duurzaam-Veilig' ook vanuit het perspectief van de fietser;
- meer aandacht voor ouderen;
- informeren van weggebruikers over de nieuwe verkeerswetgeving;

Inhoudelijk zullen keuzes gemaakt moeten worden. In het beleidsplan wordt gekozen voor een duurzaam-veilige aanpak.

De hierboven genoemde punten van principiële aard passen daar zonder meer in. Het beleid moet gebaseerd zijn op de Brabantse problematiek en het moet gericht zijn op doelstellingen die te evalueren zijn. Hierbij past ook een volgorde van activiteiten in de komende jaren.

De opmerkingen over de verschillende soorten maatregelen, zoals ruimtelijke ordening, infrastructurele maatregelen, educatie, handhaving en voorlichting, vragen om een duidelijke positiebepaling in het kader van een duurzaam-veilige aanpak. Die positiebepaling is te geven op basis van de twee hoofdelementen van de de principes van een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem: preventief en gericht op lange-termijneffecten. Met name over de plaats van gedragsbeïnvloeding volgens de principes een duurzaam-veilige aanpak wordt meer duidelijkheid verzocht.

Bovendien moet verkeersveiligheid een groter gewicht krijgen in beleids-terreinen die er van invloed op zijn. Sterk onderschreven wordt de aanbeveling voor een stevig gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid. Voorts is genoemd dat men een werkwijze wil waarmee maatschappelijke organisaties nauw bij het beleid worden betrokken. Individuen en organisaties moeten hun eigen verantwoordelijkheid nemen, maar door aansluiting te zoeken bij hun eigen belangen, doelen en mogelijkheden, neemt de betrokkenheid en medewerking toe. De aanbeveling naar meer marktconform werken krijgt sterke en brede ondersteuning.

#### 4.7. Conclusies

Concluderend kan gesteld worden dat het bestaande beleid duidelijk omgebogen moet worden:

- Verkeersveiligheid moet stevig verankerd worden in plannen voor ruimtelijke ordening en mobiliteit.
- Er dient een betere afstemming tussen wegbeheerders te komen over de categorisering.
- Gedragsbeïnvloeding moet ingepast worden in de duurzaam-veilige aanpak.
- Het aanbod van educatie moet uitgebreid worden.
- Politiecontroles blijven nodig.
- Het stimuleren van gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid moet nieuwe impulsen krijgen.
- Naar de maatschappij toe, moet meer marktconform worden geopereerd.

## 5. Meerjarenactieprogramma

### 5.1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het meerjarenactieprogramma gepresenteerd.

De bouwstenen zijn in de voorgaande hoofdstukken aangereikt.

In hoofdstuk 1 staan de resultaten vermeld van de analyse van de onveiligheid in de provincie Noord-Brabant. Daaruit zijn doelstellingen afgeleid voor het meerjarenbeleid.

In hoofdstuk 2 is aangegeven wat de kern van het inhoudelijk beleid voor de komende jaren moet zijn. Het beleid is gericht op een preventieve aanpak en lange-termijneffecten, zodat een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem ontstaat.

In hoofdstuk 3 staan de voornaamste elementen van de implementatiestrategie. Er moeten voorwaarden worden gecreëerd voor de instanties die beleid moeten ontwikkelen en uitvoeren.

In hoofdstuk 4 is aangegeven hoe de omslag van het bestaande beleid naar het nieuwe beleid gemaakt kan worden.

In hoofdstuk 5 is de organisatie van het POV voor de komende jaren beschreven.

Het meerjarenactieprogramma is onderverdeeld in vijf onderdelen. Vier onderdelen vormen de hoofdthema's voor het bouwen aan een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem:

- verkeersveiligheid als onderdeel van ruimtelijk en mobiliteitsbeleid;
- categorisering en aangepaste vormgeving van wegen;
- educatie;
- gedragshandhaving en voorlichting ter aanvulling van de preventieve aanpak.

Het vijfde onderdeel heeft betrekking op uitvoering: het beleid moet opgebouwd worden vanuit de gemeenten.

Per onderdeel wordt een beschrijving gegeven van het voorgestane beleid, naar inhoud en naar implementatievoorwaarden. Voorzover gebruik wordt gemaakt van bestaand beleid is dit vermeld. Dit mondt uit in actiepunten. Aangegeven wordt wie een voortrekkersrol moeten vervullen, wat wordt nagestreefd en welke bijdrage aan de doelstellingen hiervan wordt verwacht.

### 5.2. Verkeersveiligheid als onderdeel van ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid

Het ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid creëren voorwaarden voor de afstanden van verplaatsingen, vervoerwijzen, routekeuzes en ontmoetingen met ander verkeer. Via dit beleid moet getracht worden om de kans op ongevallen en slachtoffers zoveel mogelijk te beperken.

De functionarissen die ruimtelijke plannen en mobiliteitsplannen ontwerpen moeten verschillende afwegingen maken. De rijksoverheid heeft in haar planvorming om verschillende redenen als belangrijke taakstelling geformuleerd het terug dringen van de groei van de automobiliteit. Op provinciaal en gemeentelijk niveau komt dit terug in streek- en bestemmingsplannen en in regionale verkeers- en vervoersplannen.

Terugdringing van de groei van de automobilititeit zal in het algemeen ten goede komen aan de verkeersveiligheid, maar de wijze waarop verkeersveiligheid het beste gediend wordt, moet worden geëxpliciteerd en dat gebeurt in de meeste plannen niet. Daarom is het nodig actie te ondernemen om het verkeersveiligheidsbelang beter in deze plannen onder te brengen.

#### *Actiepunten*

De volgende mogelijkheden zijn er om verkeersveiligheid onderdeel te maken van de plannen:

1. Een verkeersveiligheidsfunctionaris wordt betrokken in het overleg over de planvorming.
2. Er worden gegevens aangedragen waarmee de verkeersveiligheid tegen andere aspecten kan worden afgewogen.
3. Er worden voorwaarden gecreëerd voor (maatschappelijke) organisaties om invloed uit te oefenen op planvorming.

Voor de implementatie is het nodig dat meer wordt gedaan dan vanuit de verkeersveiligheid eisen te stellen waaraan een plan moet voldoen. Met stedebouwkundigen vindt overleg plaats over de afweging van verschillende belangen en het invlechten van verkeersveiligheidscriteria in andere ontwerpeisen.

#### *Voortrekkers*

De drie overheidsniveau's zullen het voortouw moeten nemen ten aanzien van dit thema.

#### *Planning*

De volgorde van de activiteiten die ondernomen moeten worden, is:

Er vindt eerst inventarisatie plaats van plannen die in ontwikkeling zijn of die zijn aangekondigd.

Daarna wordt nagegaan of een verkeersveiligheidsfunctionaris bij de planvorming betrokken kan worden; welke organisaties willen en kunnen invloed uitoefenen om draagvlak te creëren voor het verkeersveiligheidsbelang bij planontwerpers en bij de opdrachtgevers voor de plannen.

Vervolgens wordt nagegaan hoe het verkeersveiligheidsbelang met concrete gegevens en/of voorbeelden kan worden onderbouwd.

Dan wordt nagegaan hoe de verkeersveiligheidscriteria kunnen worden verbonden met andere ontwerpeisen.

#### *Doelen*

Het centrale doel van deze activiteiten is dat in elk ruimtelijk plan en in elk mobiliteitsplan een expliciete afweging wordt gemaakt van de verkeersveiligheid en de kans op onveiligheid teruggebracht is voorzover dat langs deze weg mogelijk is. Verder moet het een vaste gewoonte worden dat verkeersveiligheid vanaf het begin wordt betrokken bij elk nieuw plan dat wordt voorbereid.

#### *Bijdrage aan taakstellingen*

De bijdrage die hiermee geleverd wordt aan de verkeersveiligheid is dat minder ongevallen zullen plaatsvinden doordat er minder ontmoetingen zijn. Kwantificering hangt geheel af van de mate waarin een ruimtelijk plan of mobiliteitsplan ingrijpt op verplaatsingen die gemaakt worden.

### 5.3. Categorisering en aangepaste vormgeving van wegen

Het bestaande wegennet moet worden gecategoriseerd zodat elke weg een stroom-, ontsluitings- of verblijfsfunctie krijgt. De vormgeving moet aan de functie worden aangepast.

Voor de categorisering van wegen zijn reeds plannen in voorbereiding of uitvoering. Besluitvorming over de toewijzing van een bepaalde categorie aan een weg zal niet altijd eenvoudig zijn. Bepaalde wegen worden opgevoerd tot stroomwegen, andere wegen worden ongeschikt bevonden voor een vlotte doorstroming en/of voor een efficiënte ontsluiting. Hier kunnen zich belangenconflicten voordoen. Overleg is nodig om oplossingen te vinden waar betrokkenen - de provincie, verschillende gemeenten en andere wegbeheerders, maar ook de weggebruikers en bijvoorbeeld (bedrijfs)vestigingen - zich in kunnen vinden. Er moet uiteindelijk voor de diverse vervoerwijzen, zoals zwaar verkeer, personenauto's en fietsen, een goed netwerk van verbindingen aanwezig zijn, terwijl de woon-, leef- en natuurgebieden gespaard moeten worden van verkeersoverlast.

Op grond van het categoriseringsplan moeten uitvoeringsplannen opgesteld worden die, om de kosten te dekken, zoveel mogelijk moeten aansluiten bij andere vernieuwingswerkzaamheden, zoals onderhoud. Intussen vinden er infrastructurele vernieuwingen plaats. Die kunnen niet wachten op categoriseringsplannen, maar moeten wel zoveel mogelijk passen in de duurzaam-veilige aanpak.

Inventarisatie van infrastructurele werken is nodig als basis voor overleg en kennisoverdracht. Met vormgevingen die passen in een duurzaam-veilig systeem wordt meer en meer ervaring opgedaan. Die kennis moet worden gebundeld en verspreid.

Voor de fiets is de infrastructurele aanpak in het kader van een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem vastgelegd in een handboek voor de infrastructuur: de Ontwerpwijzer voor de Fiets (CROW).

De wegbeheerders moeten regelmatig op een stimulerende wijze van nieuwe oplossingen op de hoogte komen. Er zal worden nagegaan of de huidige werkwijze voor kennisoverdracht aan wegbeheerders voldoet of dat naar meer of andere mogelijkheden moet worden gezocht.

De vereiste flexibiliteit in oplossingen, ten behoeve van inpassing in plaatselijke situaties en om in te spelen op de wensen van weggebruikers, kunnen om gesubsidiëerde experimenten of demonstratieprojecten vragen.

#### *Actiepunten*

1. De provincie rond haar categoriseringsplan af.
2. Alle wegbeheerders worden gestimuleerd om voor hun wegen een categoriseringsplan op te stellen. De provincie draagt zorg voor de afstemming en coördinatie.
3. Er wordt overleg opgezet voor knelpunten ten aanzien van doorstroming en ontsluiting, en voor geschillen tussen wegbeheerders over de functies van op elkaar aansluitende wegen.
4. Er wordt gestimuleerd dat belangenorganisaties van weggebruikers inbreng hebben; ervaringen met overlegvormen worden uitgewisseld en over goede voorbeelden vindt kennisoverdracht plaats.



5. Wegbeheerders worden ondersteund bij het opstellen van plannen ter uitvoering van de categorisering.
6. Er vindt inventarisatie plaats van plannen voor infrastructurele werken.
7. Er vindt overleg met wegbeheerders plaats over hun behoefte aan kennis en hun wensen over kennisoverdracht.
8. Er vindt kennisuitwisseling plaats over het toepassen van duurzaam-veilige criteria bij infrastructurele werken, waarbij zoveel mogelijk wordt aangesloten bij categoriseringsplannen.

#### *Voortrekkers*

Ook hier ligt in eerste instantie het initiatief om de werkzaamheden te verrichten bij de overheden.

#### *Planning*

Nadat bestaande infrastructurele plannen zijn geïnventariseerd en categoriseringsplannen zijn gemaakt, vindt overleg plaats over knelpunten en worden belangenorganisaties uitgenodigd om inbreng te hebben. Daarna vindt de voorbereiding van de uitvoering plaats door kennisuitwisseling.

#### *Doelen*

Het uiteindelijke doel is dat elke weg niet meer dan één functie vervult en dat een wegennet bestaat dat voldoet aan bereikbaarheids-, leefbaarheids- en veiligheidseisen. In de tijd die nodig is om dit te bereiken worden infrastructurele werken zoveel mogelijk ingepast in de categorisering en vormgeving die voor het gehele wegennet wordt ontwikkeld.

#### *Bijdrage aan taakstellingen*

Met de criteria die zijn ontwikkeld voor de toelating van vervoerwijzen en de vormgeving van de wegen, worden de meest gevaarlijke ontmoetingen uitgesloten en de ontmoetingen die wel plaatsvinden beter beheersbaar gemaakt. Door snelheidsbeperkingen op wegen waar snelverkeer en langzaam verkeer gezamenlijk gebruik van maken, zal ook de kans op letsel bij een ongeval sterk verminderen.

Kwantificering van de effecten hangt geheel af van de mate waarin de wegfuncties beter worden gescheiden en waarin ontmoetingen worden uitgesloten. Ten opzichte van het huidige wegennet wordt van een volledige invoering van de gewenste categorisering en vormgeving een vermindering van de verkeersonveiligheid met minstens 60% verwacht. Het relatief grote aantal slachtoffers op 80 km/uur-wegen in de provincie wordt bij uitstek met deze maatregelen teruggedrongen. Ook verlaging van de kans om slachtoffer te worden per afgelegde kilometer, zal vooral langs deze weg worden verminderd. Voorts zullen snelheidsovertredingen door de aangepaste vormgeving van de wegen worden verminderd.

## 5.4. **Educatie**

Educatie is preventief wanneer men opgeleid wordt voor de diverse taken die verkeersdeelname met een bepaalde vervoerwijze met zich meebrengt. Voor elke vervoerwijze apart moet een goede opleiding beschikbaar zijn en moet deelname aantrekkelijk dan wel verplicht zijn. Opleiding blijft nodig totdat men voldoende ervaren is en in het geval dat basisvaardigheden verminderen.

Invloed op het gedrag vindt niet alleen plaats door middel van instructie maar ook door het gedrag van andere verkeersdeelnemers. Met name

ouders, die voor kinderen een sterke voorbeeldfunctie hebben, moeten bij educatie worden ingeschakeld. Voor volwassenen zouden bedrijven een rol kunnen vervullen.

Voor kinderen is een opleiding als voetganger en fietser nodig. Ouders en verzorgers hebben hier een voorname taak, net als het onderwijs. Belemmeringen zijn tijd en te weinig inzicht in methoden die passen bij de mogelijkheden die een ouder of school ziet om instructie te geven. Daarom is het ten eerste van belang om na te gaan hoe ondersteuning aansluit bij de mogelijkheden en de behoeften aan kennis en faciliteiten. Hiermee komt men terug van het beleid om methoden te ontwikkelen die alleen uitgingen van wat een kind eigenlijk allemaal zou moeten leren en om van scholen te vragen deze methoden te gebruiken. Dat was niet realistisch en het toonde te weinig respect voor de positie van de school. De scholen klagen intussen dat de methoden niet aansluiten op de vragen die zij wel hebben. Ook ouders vragen om meer ondersteuning bij het geven van instructie.

Een belangrijk middel om de omslag in benadering te maken, is om contacten te leggen met scholen en te faciliteren voor de aanstelling van een verkeerscoördinator. Daarbij komt dat de school een aanspreekpunt heeft die externe ondersteuning kan organiseren, bij de OBD en/of de gemeente. Dit past in het duurzaam-veilige beleid: verkeersonderwijs wordt ingebed in het eigen programma en de eigen organisatie van de school. In Brabant is dit ingezet met het VeVo-project voor het voortgezet onderwijs. Voor basisscholen moet eenzelfde soort werkwijze worden gekozen.

De belangstelling voor verkeersonderwijs neemt toe wanneer het is gericht op knelpunten in de schoolomgeving. De ouders hebben hier ook een eigen taak. VVN ontwikkelt thans landelijk een opzet om ouders structureler te betrekken bij verkeerseducatie. Daarbij wordt de inhoud van verkeerseducatie nog sterker gericht op de school-woon omgeving en wordt ook getracht ouders meer ondersteuning te geven bij het trainen en begeleiden van hun kinderen in het verkeer. Lopende projecten van maatschappelijke organisaties, zoals 'de mobiliteit rond scholen' zullen in een dergelijke strategie worden ondergebracht. Ook projecten als 'Wij gaan weer naar school' zullen ingepast worden.

De volgende doelgroep voor educatie zijn de bromfietzers.

De opleiding van bromfietzers betreft thans slechts een kleine minderheid.

De risico's met deze voertuigen zijn echter onevenredig hoog.

Een theorie-examen wordt verplicht. Vanaf medio 1996 wordt het bromfietscertificaat ingevoerd. Die invoering houdt in dat jongeren die zestien jaar worden eerst een theorie-examen moeten doen voor zij een bromfiets mogen besturen. Behalve positieve gevolgen kan dat negatieve gevolgen hebben, zoals verminderde belangstelling voor de vrijwillige cursus waar ook een praktijkdeel toebehoort en een vlucht naar de snorfiets.

Nagegaan wordt wat de mogelijke reacties van Brabantse jongeren zijn: welke groepen blijven kiezen voor de bromfiets en gaat dus op examen voor het certificaat, hoe bereidt men zich hier op voor, welke bereidheid is er nog voor een praktijk-opleiding, welke alternatieve vervoerwijzen worden gezocht (zoals de snorfiets)? Op basis van een dergelijke inventarisatie wordt een plan van aanpak voor educatie van brom- en snorfietsers gemaakt.

De jonge automobilisten en motorrijders zijn een volgende doelgroep van beleid. De rijopleiding en het rijexamen zijn geen garantie gebleken voor veilig gedrag van deze groepen. Verbeteringen worden aangebracht, maar hiermee worden de grote risico's van deze jonge beginners nog niet voldoende teruggebracht.

Daarom zijn vervolgopleidingen aan jonge automobilisten en motorrijders nodig. In een aantal provincies zijn initiatieven hiervoor ontwikkeld. De resultaten zijn wisselend. Het is moeilijk om een markt hiervoor te creëren. Het onderstreept het belang om uiterst zorgvuldig in te spelen op behoeften en te weten hoe een opleiding aantrekkelijk gemaakt kan worden. Bovendien is het nodig dat instanties die profijt hebben van minder ongevallen, financiële bijdragen leveren.

Ouderen blijven ook een doelgroep voor educatiebeleid. Zij moeten cursussen kunnen volgen. Dit moet in gemeenten zelfstandig te onderhouden zijn.

Verder is het met name voor ouderen maar ook voor voetgangers en fietsers in het algemeen van belang dat andere verkeersdeelnemers leren in te spelen op hun belangen en problemen. De ANWB heeft enkele voorstellen hiervoor. De hoge risico's van beginnende automobilisten geven minstens zoveel aanleiding om hierop beleid te ontwikkelen als de risico's van andere groepen verkeersdeelnemers.

#### *Actiepunten*

1. Het VeVo-project wordt voortgezet. Hieruit zal een plan voortvloeien voor ondersteuning aan de scholen. Bij onvoldoende belangstelling worden de oorzaken nagegaan en stappen ontwikkeld bij gemeenten en scholen om verdere uitleg te geven, om na te gaan of andere faciliteiten nodig zijn, of waar nodig, om bestuurders beter op de noodzaak om verkeersonderwijs te wijzen.
2. Voor de basisscholen worden twee activiteiten uitgevoerd. Vragen voor ondersteuning, bijvoorbeeld voor selectie uit bestaande methoden, worden beantwoord. Maar tegelijk moet nagegaan worden wat de scholen zelf willen en zal naar gelang de behoefte een nieuw aanbod moeten worden samengesteld.  
Tegelijk worden projecten ter ondersteuning van ouders gefaciliteerd. Intussen wordt een strategie ontwikkeld om bestaande projecten onder te brengen in het beleid, zodat de vragen van scholen en ouders tot uitgangspunt worden genomen voor ondersteuning van educatie.
3. Onder - met name de nieuwe generatie - bromfietzers vindt een inventarisatie plaats over hun opstelling ten opzichte van het bromfietscertificaat. Zoveel mogelijk wordt hiervoor gebruik gemaakt van landelijk onderzoek. Daarna wordt beleid ontwikkeld om het volgen van een goede opleiding te stimuleren.
4. Voor jonge automobilisten en motorrijders geldt min of meer hetzelfde als voor bromfietzers. Eerst is een - liefst landelijke - inventarisatie nodig van de belangstelling voor educatie, waarna mogelijkheden en implementatievoorwaarden worden onderzocht.

De actiepunten 3 en 4 worden zoveel mogelijk afgestemd op landelijke initiatieven.

5. Voor programma's voor ouderen wordt een plan opgesteld voor implementatie in de verschillende gemeenten.



### *Voortrekkers*

De particuliere organisaties moeten een belangrijke rol spelen in het aangeven van behoeften voor educatiebeleid. Het beleid moet echter vorm krijgen in de gemeenten en in het POV-kader moet de beleidsontwikkeling worden ondersteund.

### *Planning*

De activiteiten voor de verschillende doelgroepen kunnen parallel plaatsvinden. Maar wanneer voldoende capaciteit bij het POV ontbreekt, zullen prioriteiten moeten worden gesteld.

Voortgang is een belangrijk prioriteitscriterium. Daarom krijgt het VeVo-project voorrang. Verder moet ingespeeld worden op belangrijke ontwikkelingen. De invoering van het bromfietscertificaat leidt tot prioriteit voor de bromfietzers, die bovendien een onevenredig hoog risico hebben.

### *Doelen*

Het doel van het educatie-project is om verkeersdeelnemers goed voor te bereiden op de verkeerstaak. Daarvoor moeten kwalitatief goede programma's beschikbaar zijn die door aantrekkelijke voorwaarden goed gebruikt worden. Deze programma's kunnen alleen maar uitgevoerd worden wanneer de actoren - scholen, ouders, instructeurs - mee kunnen en willen werken. Een voornaam procesdoel is dan ook dat hun interesses en behoeften mede bepalend zijn geweest voor de inhoud van de programma's.

### *Bijdrage aan taakstellingen*

Een preventief educatie-beleid vermindert de extra hoge ongevalskans van beginnende onervaren verkeersdeelnemers. De ongevalskansen van jongeren liggen in de eerste jaren voor verschillende vervoerwijzen in doorsnee vier keer zo hoog als voor ervaren volwassenen. Omdat ervaring in de praktijk opdoen onontbeerlijk is, zullen de verschillen niet geheel kunnen worden genivelleerd, zelfs niet met aangepast defensief gedrag. De potentiële bijdrage van educatie ligt echter in het terugdringen van ongevalskansen van verschillende groepen verkeersdeelnemers, tot de helft of meer.

## **5.5. Gedragshandhaving en voorlichting**

Politietoezicht en voorlichtingscampagnes zijn hard nodig om ongewenst gedrag van verkeersdeelnemers te bestrijden. Nieuwe methoden leiden tot een betere afschrikwekkende functie waarmee ook een preventief effect ontstaat. Ook al moet de basis voor veilig gedrag zoveel mogelijk gelegd worden in infrastructurele en educatieve (de opleiding betreffende) maatregelen, politietoezicht is onontbeerlijk als beïnvloedingsinstrument.

Bovendien is een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem nog lang niet bereikt. Verhoging van de capaciteit aan politietoezicht in de komende jaren is dus dringend gewenst.

Tegelijkertijd is het nodig om het preventieve karakter van dit toezicht en van de voorlichting zo groot mogelijk te maken en na te gaan of nog andere gedragsbeïnvloedende maatregelen mogelijk zijn om bestaand gedrag te veranderen. Ten behoeve daarvan is het nodig om meer aandacht te schenken aan de achtergronden van ongewenst gedrag. Negatieve sociale invloeden kunnen deels met sociale middelen worden bestreden. Politietoezicht moet dan ook versterkt worden door de invloed van de

sociale omgeving uit te breiden, zoals met schenkcampagnes ten aanzien van rijden onder invloed is gebeurd. Hierbij is het ook nodig om het sociaal inzicht van verkeersdeelnemers te bevorderen, zoals dat onder andere gebeurt in het ANWB-project gericht op bestrijding van agressie in het verkeer.

Behalve het onaantrekkelijker maken van overtredingen door effectiever toezicht en sociale controle, zijn er ook mogelijkheden om gewenst gedrag aantrekkelijker te maken. Het gedrag van fietsers moet worden gecorrigeerd maar dat lukt niet zonder dat de verkeersvoorzieningen hun doorstroming verbeteren. Alternatieven voor rijden onder invloed moeten worden gestimuleerd, telematica-toepassingen in auto's moeten gericht worden op meer ontspannen rijden, beveiligingsmiddelen moeten comfortabeler worden.

Inschakeling van het bedrijfsleven, bijvoorbeeld de automobiel- en tweewielerbranche, is hierbij nodig. In het overleg met hen wordt nagegaan hoe de eigen belangen van deze partijen kunnen worden vergroot door actiever te worden voor de verkeersveiligheid.

Net als in het vervoersbeleid zal een 'push'- en 'pull'-strategie gevoerd moeten worden om het gewenste gedrag te stimuleren.

Dit alles betekent een sterkere oriëntatie van achterliggende gedragsmotieven en van belangen en voorkeuren van weggebruikers. Op basis daarvan kunnen nieuwe impulsen worden gegeven aan de oude speerpunten 'snelheid', 'rijden onder invloed' en 'beveiligingsmiddelen'. Dat is hard nodig, gezien de grote omvang van snelheidsovertredingen, de toename van rijden onder invloed en het massale niet, of niet effectieve, gebruik van beveiligingsmiddelen. Er is op korte termijn veel winst voor de verkeersveiligheid te behalen.

Het is hierbij belangrijk dat belangenorganisaties de voordelen van veilig gedrag uitdragen en dat zij over nieuwe of verbeterde voorzieningen, voorlichting geven. Zo wordt meer gebruik gemaakt van sociale beïnvloeding van verkeersdeelnemers onderling.

#### *Actiepunten*

1. De toezichtprojecten voor snelheid en rijden onder invloed verdienen blijvende prioriteit en worden voortgezet.
2. Met de politie wordt overlegd hoe routinematig controle op gordelgebruik kan worden uitgevoerd.
3. Voor de langere termijn vindt een inventarisatie plaats van mogelijkheden om veilig gedrag aantrekkelijker te maken. Dat geldt met name voor rijden onder invloed en gordelgebruik. Hiervoor vindt onder andere overleg plaats met de rijopleiding. Particuliere organisaties overleggen met de autobranche over comfort-aspecten en hulp aan klanten om gordelgebruik minder onplezierig te maken.
4. In het kader van de sociale beïnvloeding wordt de fietsverlichtingsactie van de ENFB ondersteund en wordt nagegaan of ondersteuning kan worden gegeven aan het project van de ANWB gericht op het bestrijden van agressie in het verkeer en voorlichting over verkeersregels.

#### *Voortrekkers*

De politie en het openbaar ministerie moeten samen met particuliere organisaties een belangrijke rol spelen in het aangeven van behoeften voor ondersteuning. Gemeentelijke wegbeheerders en andere afdelingen van

gemeenten moeten eveneens hierbij worden betrokken om een integrale aanpak van problemen te garanderen.

#### *Planning*

Met de politie vindt intensief en systematisch overleg plaats over toezichtprojecten. In navolging daarvan wordt overleg opgestart over verbetering van toezicht op gordelgebruik. Parallel daaraan vindt met de particuliere organisaties overleg plaats over ondersteuning en afstemming van activiteiten met toezichtprojecten. Tegelijkertijd vindt overleg plaats met de particuliere organisaties over verdere activiteiten voor sociale gedragsbeïnvloeding met inschakeling van andere relevante maatschappelijke actoren zoals de auto- en tweewielerbranche. Voor de ondersteuning van concrete projecten wordt in 1996 een planning gemaakt.

#### *Doelen*

Het doel van deze activiteiten is ten eerste om ongewenst gedrag te bestrijden. Ten tweede is het doel om gewenst gedrag sociaal meer aanvaardbaar te maken. Ten derde is het doel om verkeersdeelnemers ook meer eigen redenen voor veilig gedrag te geven door dit gedrag aantrekkelijker te maken.

#### *Bijdrage aan taakstellingen*

Toezichtprojecten hebben bewezen belangrijke effecten op de korte termijn te kunnen bereiken in gedrag en in vermindering van de onveiligheid. Dit is in veel gevallen te kwantificeren.

Lange-termijneffecten blijken moeilijker te verwezenlijken. De andere manieren om gedrag te beïnvloeden moeten daarom verder worden ontwikkeld. Omdat hiervan nog geen gedragseffecten zijn gemeten, zijn evaluatie-studies noodzakelijk.

### **5.6. Gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid**

In de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid staan de gemeenten centraal. Dat impliceert uiteraard dat zij ook een grote invloed hebben op de beleidsontwikkeling van het POV. In overleg met de gemeenten wordt vastgesteld wat de behoefte is aan ondersteuning zoals in de vorm van kennisoverdracht, organisatie van activiteiten en faciliteiten. Er moet meer gedaan worden aan het organiseren van ondersteuning en het uitwisselen en bundelen van ervaringen. Op die wijze kan beter worden bepaald wat de beste vorm van ondersteuning vanuit het POV is.

Gemeentelijke verkeersveiligheidsplannen en periodiek overleg met verkeersveiligheidscoördinatoren zijn voorwaarden om dit beleid te realiseren. Met de Vereniging van Brabantse Gemeenten vindt overleg plaats hoe hier nieuwe impulsen aan kunnen worden gegeven. Door middel van plannen moet inhoudelijk richting worden gegeven aan de vier onderdelen van het duurzaam-veilig verkeers- en vervoersbeleid.

Om het draagvlak in de gemeenten voor verkeersveiligheid te vergroten is de betrokkenheid van particuliere organisaties een vereiste. Zij treden op namens groepen verkeersdeelnemers. Bovendien kunnen zij de betrokkenheid van de bevolking stimuleren.

Voorts is het nodig dat er slagvaardig overleg plaatsvindt tussen instanties die verkeersveiligheidsmaatregelen treffen, zoals scholen, en de gemeente.

Het betrekken van burgers en belangenorganisaties bij het beleid en het creëren van korte communicatiekanalen, zijn onderdeel van de ondersteuning aan planvorming en beleidsuitvoering. Verder worden hierbij ontwikkelingen in het gemeentelijk beleid betrokken, zoals de decentralisatie van beleid in steden naar wijken en buurten en de recente stimulans voor lokaal onderwijsbeleid.

#### *Actiepunten*

1. Gemeenten met een verkeersveiligheidsplan en een verkeersveiligheidscoördinator worden ondersteund bij de uitvoering en de jaarlijkse aanpassing van het plan.
2. Met de particuliere organisaties vindt overleg plaats over ondersteuning van projecten van VVN, ANWB en VBV voor het vergroten van de invloed van bewoners en weggebruikers op het beleid.
3. Er wordt een apart overleg met gemeenten gestart over de ervaringen met verkeersveiligheidsplannen en de mogelijkheden om in te spelen op ontwikkelingen in het gemeentelijk beleid, in het betrekken van burgers en belangenorganisaties en in het verkorten van communicatiekanalen met instanties.
4. (Samenwerkende) gemeenten zonder verkeersveiligheidsplan of verkeersveiligheidscoördinator worden gestimuleerd om een plan te maken en een coördinator aan te stellen. De ervaringen van de gemeenten met een plan en coördinator spelen hierbij een belangrijke rol. Bij deze actie wordt de Vereniging van Brabantse Gemeenten betrokken.

#### *Voortrekkers*

Het is van groot belang dat er een grotere betrokkenheid van gemeenten komt bij het gemeenschappelijk te voeren verkeersveiligheidsbeleid en dat de intergemeentelijke samenwerking toeneemt. De gemeenten zullen zelf een voortrekkersrol moeten vervullen.

#### *Planning*

De ondersteuning van gemeenten bij de uitvoering en verdere ontwikkeling van plannen heeft de eerste prioriteit. Hierbij worden op korte-termijnafspraken gemaakt over evaluatie van de ervaringen tot nu toe en mogelijkheden voor versterking en verbetering.

Tegelijk maken de particuliere organisaties een plan voor een project voor het vergroten van invloed van de burgers. Dit plan wordt in 1996 in het overleg van gemeentelijke verkeersveiligheidscoördinatoren besproken, waarna een plan voor uitvoering wordt opgesteld.

Tweede prioriteit heeft het maken van een plan om vast te stellen welke mogelijkheden er zijn om gemeenten zonder verkeersveiligheidsplan of verkeersveiligheidscoördinator te stimuleren om structureler aandacht aan verkeersveiligheid te besteden.

#### *Doelen*

De doelen hier zijn procesdoelen. Het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid is een belangrijke voorwaarde om de inhoudelijke doelen te bereiken.

#### *Bijdrage aan taakstellingen*

De bijdrage is indirect.

## Literatuur

Harris, S. (1989). *Verkeersgewonden geteld en gemeten; Resultaten van een enquête gedurende één jaar naar de aard en omvang van het aantal gewonden bij verkeersongevallen en de compleetheid en representativiteit van de politie registratie ervan*. R-89-13. SWOV, Leidschendam.

Matthijssen, M.P.M. (1994). *Rijden onder invloed in de provincie Noord-Brabant, 1993-1994; De ontwikkeling van het alcoholgebruik in weekenden*. R-94-45. SWOV, Leidschendam.

Mulder J.A.G. (1995). *Beveiligingsmiddelen in personenauto's in 1995; Aanwezigheid en gebruik van gordels, kinderzitjes en hoofdsteunen*. R-95-20. SWOV, Leidschendam.

Oei Hway-liem & Mulder, J.A.G. (1993). *Rijsnelheden op 80- en 100 km/uur-wegen; Verslag van landelijk representatieve snelheidsmetingen voor het project Monitoring rijnsnelheden op 80- en 100 km/uur-wegen, Fase 3*. R-93-29. SWOV, Leidschendam.

Oei-Hway-liem & Polak P.H. (1992). *Effecten van automatische waarschuwing en toezicht op snelheden en ongevallen; Resultaten van een evaluatie-onderzoek in vier provincies*. R-92-23. SWOV, Leidschendam.

Poppe, F. (1993). *Verkeersrisico's in Nederland I; De cijfers*. R-93-57. SWOV, Leidschendam.

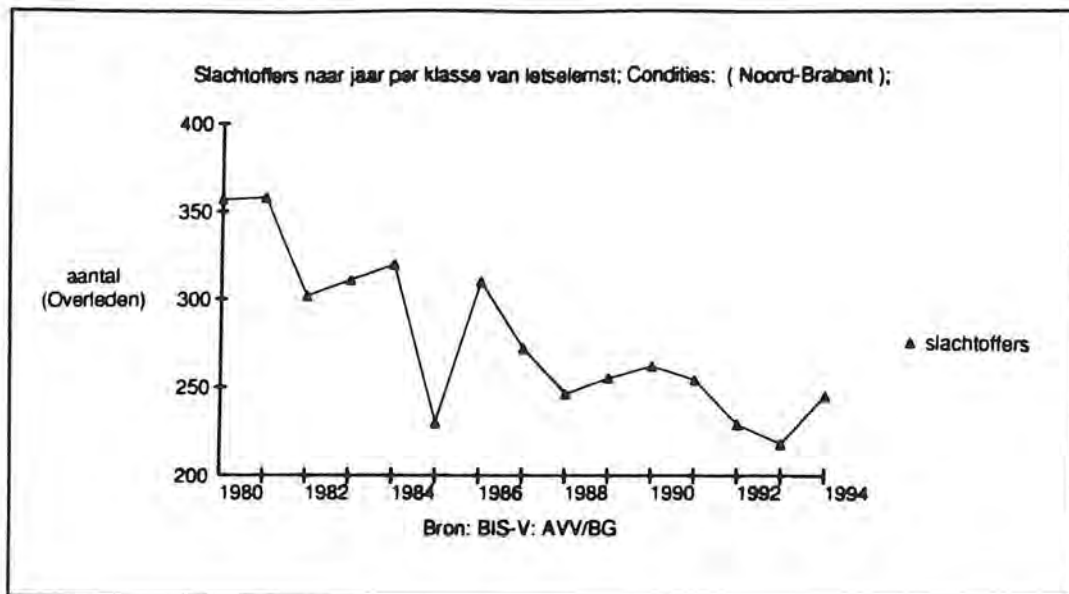
Schoon C.C. & Minnen, J. van (1993). *Ongevallen op rotondes II. Tweede onderzoek naar de onveiligheid van rotondes vooral voor fietsers en bromfietsers*. R-93-16. SWOV, 1993.



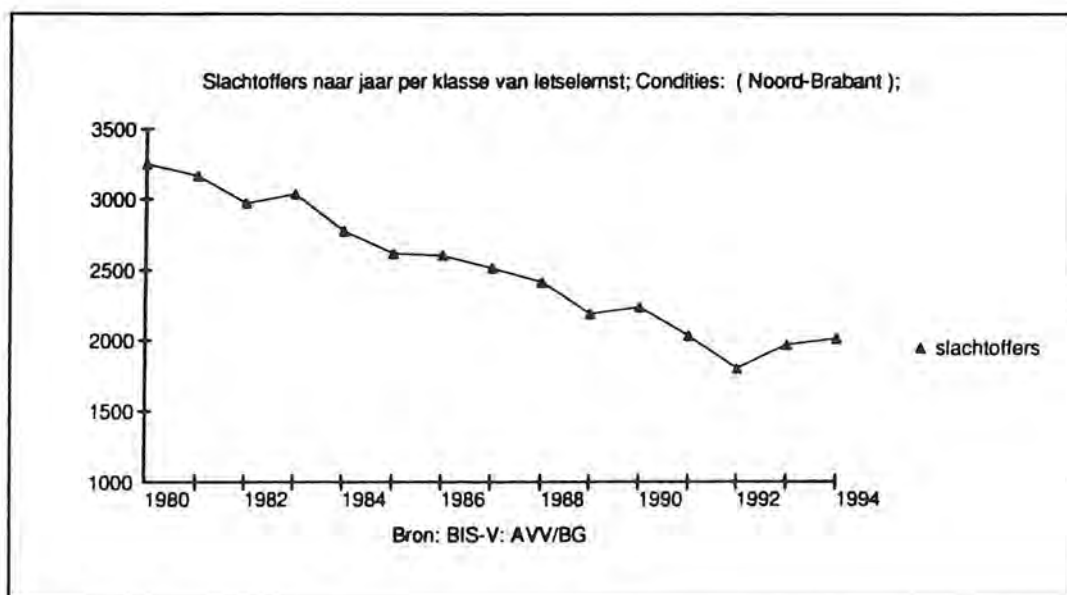


## Afbeeldingen 1 t/m 6

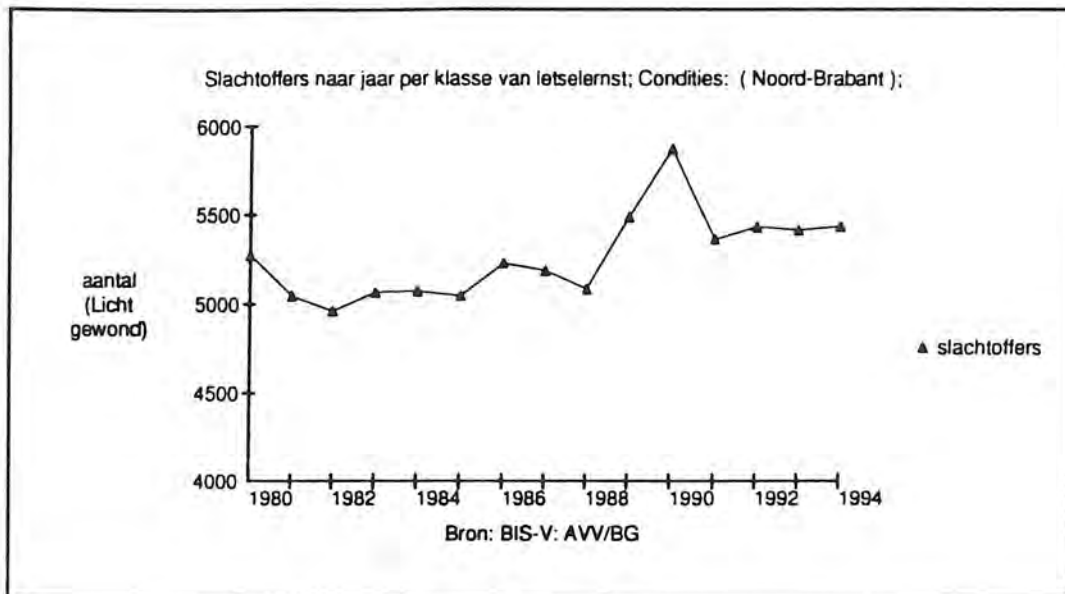
- 1a. *Aantal overleden slachtoffers naar jaar in Noord-Brabant.*
- 1b. *Aantal in ziekenhuis opgenomen gewonden naar jaar in Noord-Brabant.*
- 1c. *Aantal licht gewonden naar jaar in Noord-Brabant.*
- 2a. *Aantal overleden slachtoffers naar jaar in Nederland.*
- 2b. *Aantal in ziekenhuis opgenomen gewonden naar jaar in Nederland.*
- 2c. *Aantal licht gewonden naar jaar in Nederland.*
- 3a. *Aantal overleden slachtoffers naar jaar en leeftijd in Noord-Brabant.*
- 3b. *Aantal in ziekenhuis opgenomen gewonden naar jaar en leeftijd in Noord-Brabant.*
- 3c. *Aantal licht gewonden naar jaar en leeftijd in Noord-Brabant.*
- 4a. *Aantal overleden slachtoffers naar jaar en leeftijd in Nederland.*
- 4b. *Aantal in ziekenhuis opgenomen gewonden naar jaar en leeftijd in Nederland.*
- 4c. *Aantal licht gewonden naar jaar en leeftijd in Nederland.*
- 5a. *Vergelijking aantal overleden slachtoffers per miljard verplaatsingen naar leeftijd in Nederland en Noord-Brabant.*
- 5b. *Vergelijking aantal in ziekenhuis opgenomen gewonden per miljard verplaatsingen naar leeftijd in Nederland en Noord-Brabant.*
- 5c. *Vergelijking aantal licht gewonden per miljard verplaatsingen naar leeftijd in Nederland en Noord-Brabant.*
- 6a. *Vergelijking aantal overleden slachtoffers per miljard reizigerskilometers in Nederland en Noord-Brabant naar vervoerwijze.*
- 6b. *Vergelijking aantal in ziekenhuis opgenomen gewonden per miljard reizigerskilometers in Nederland en Noord-Brabant naar vervoerwijze.*
- 6c. *Vergelijking aantal licht gewonden per miljard reizigerskilometers in Nederland en Noord-Brabant naar vervoerwijze.*



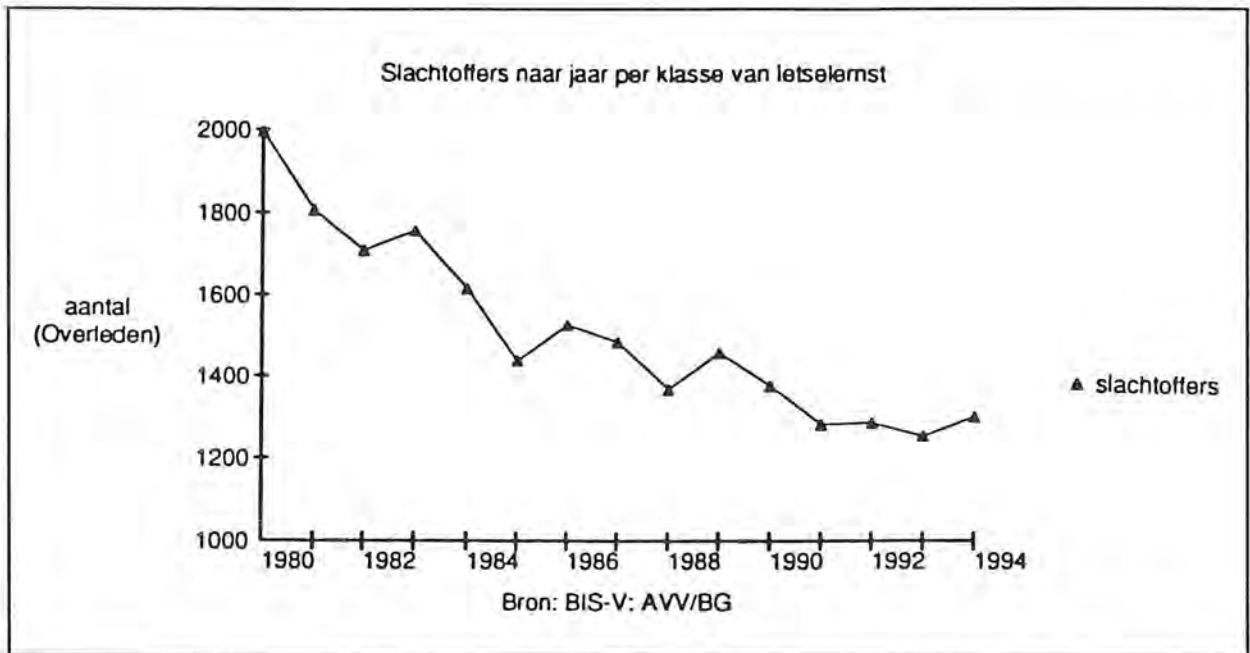
Afbeelding 1a. Aantal overleden slachtoffers naar jaar in Noord-Brabant.



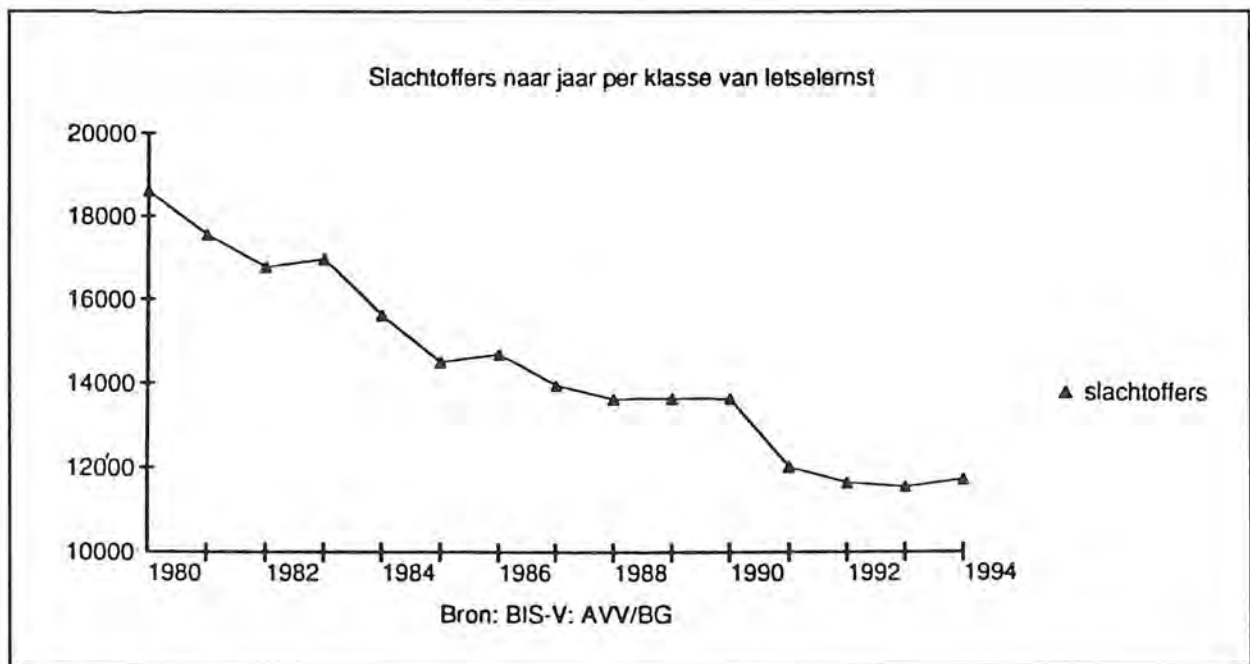
Afbeelding 1b. Aantal in ziekenhuis opgenomen gewonden naar jaar in Noord-Brabant.



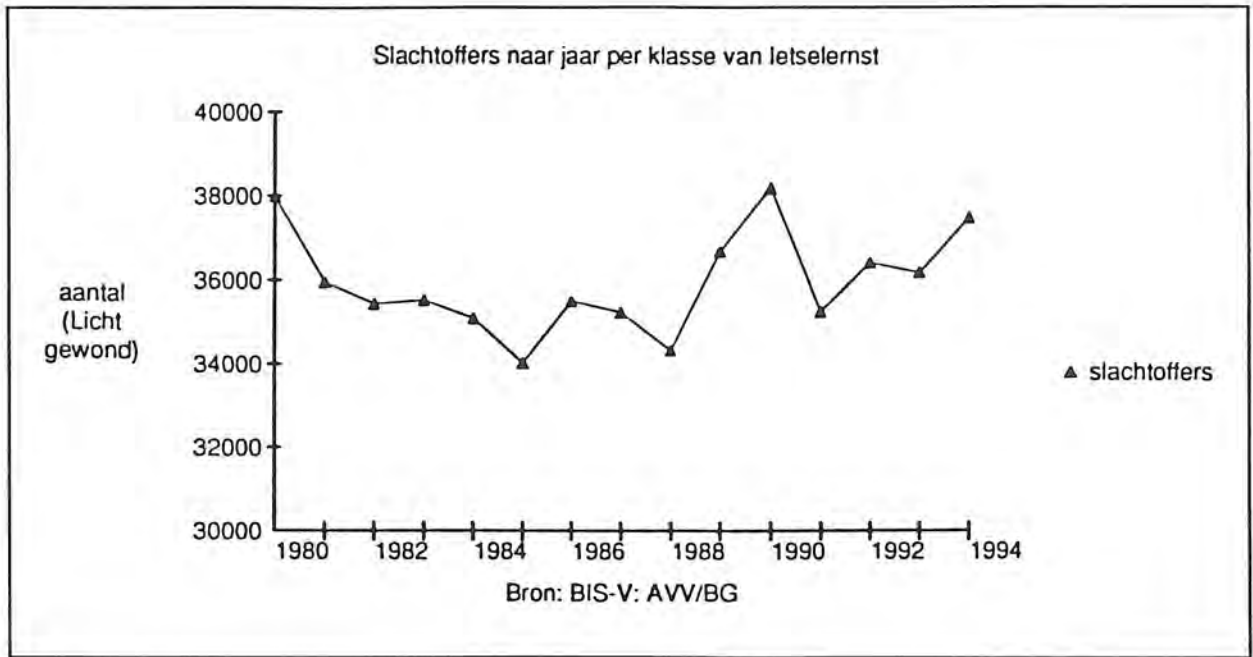
Afbeelding 1c. Aantal licht gewonden naar jaar in Noord-Brabant.



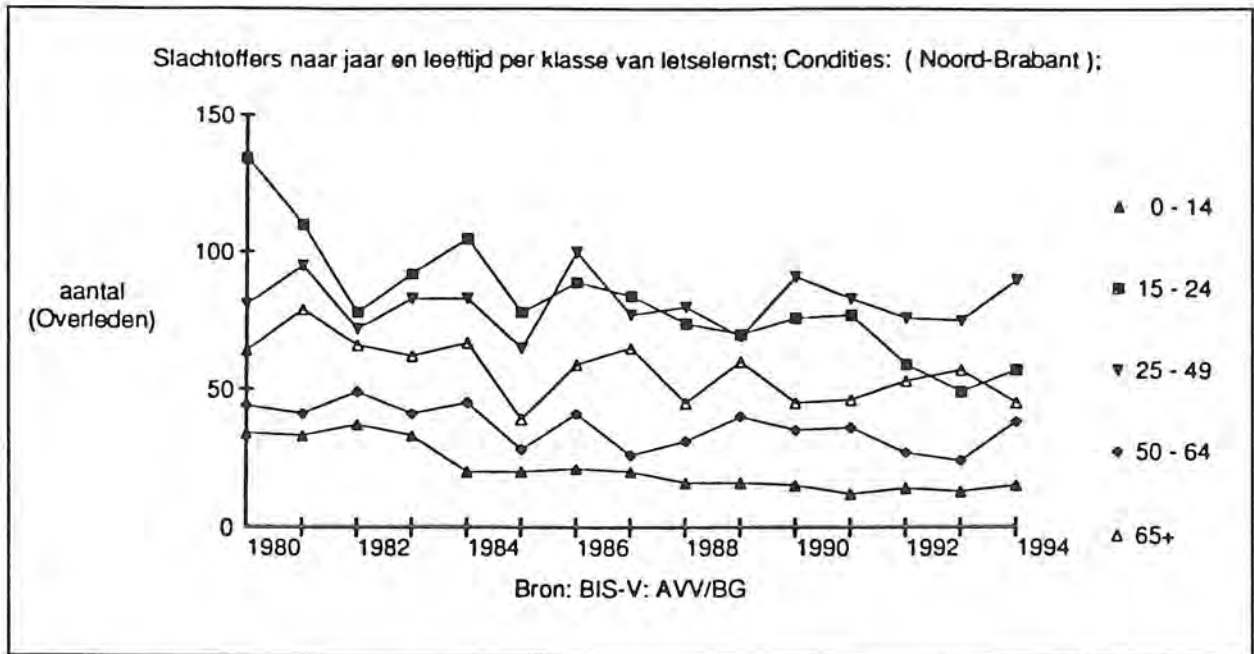
Afbeelding 2a. Aantal overleden slachtoffers naar jaar in Nederland.



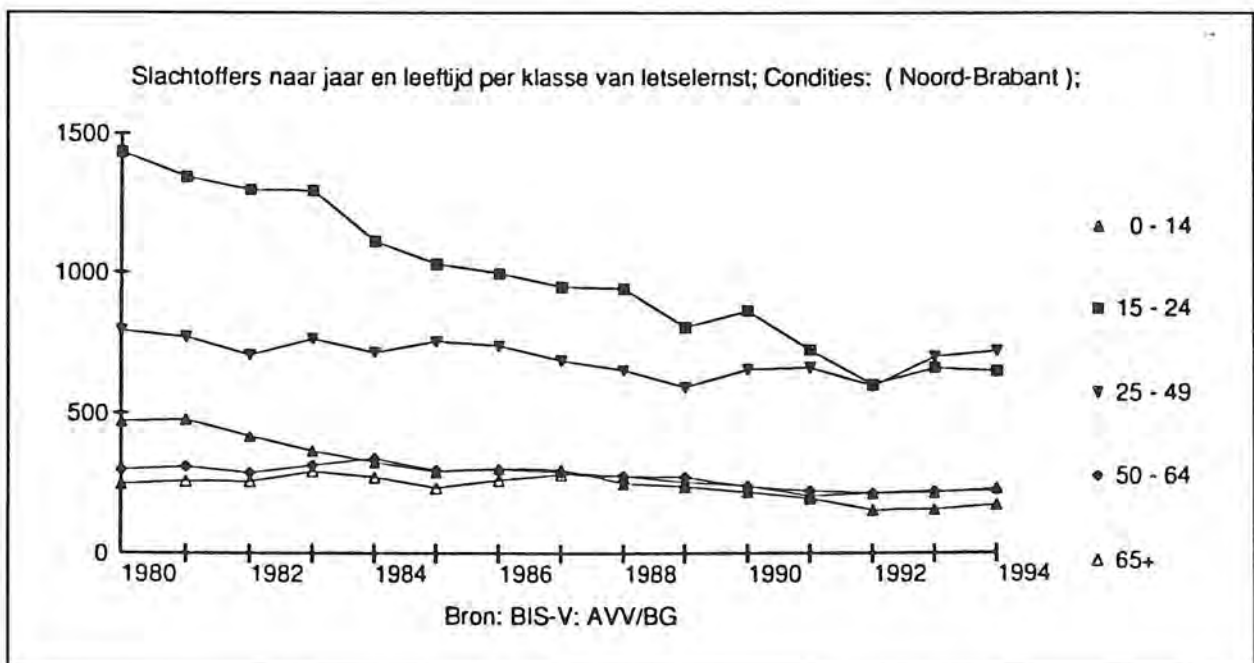
Afbeelding 2b. Aantal in ziekenhuis opgenomen gewonden naar jaar in Nederland.



Afbeelding 2c. Aantal licht gewonden naar jaar in Nederland.

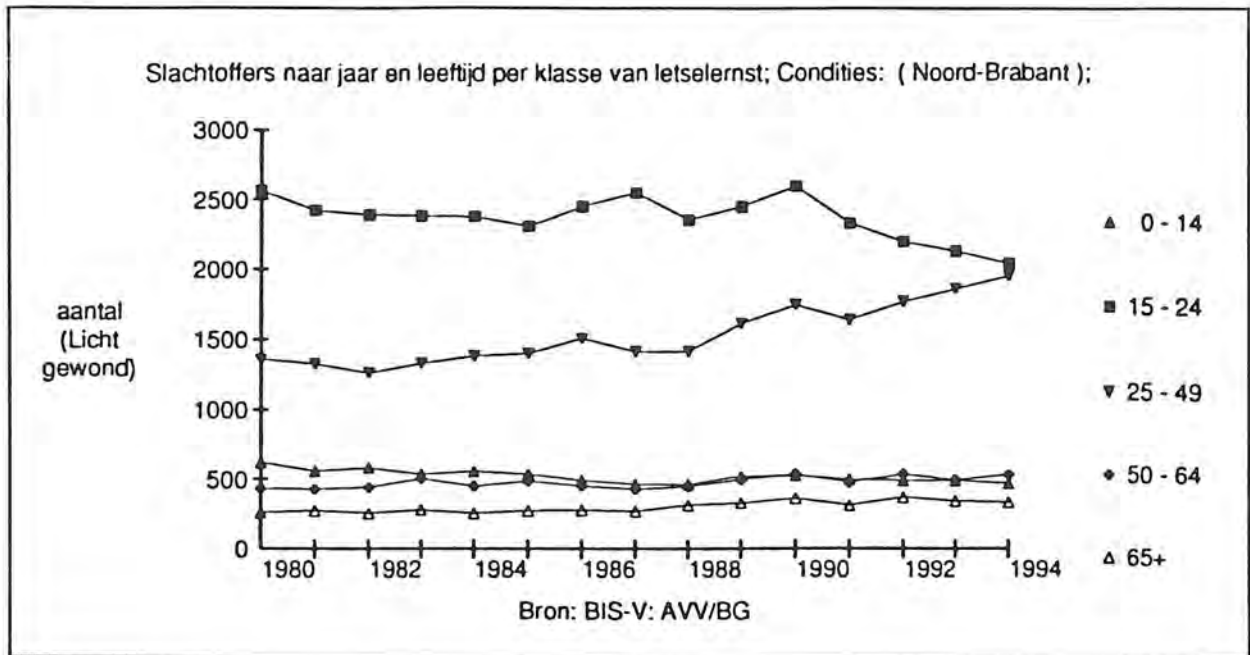


Afbeelding 3a. Aantal overleden slachtoffers naar jaar en leeftijd in Noord-Brabant.

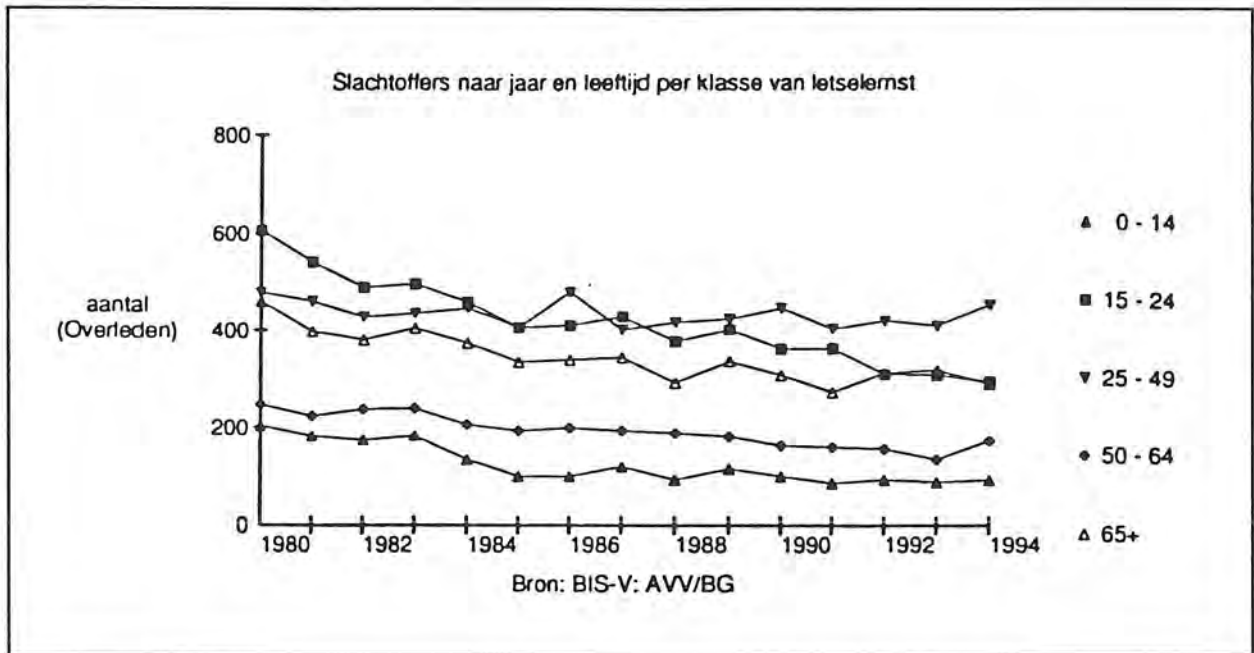


Afbeelding 3b. Aantal in ziekenhuis opgenomen gewonden naar jaar en leeftijd in Noord-Brabant.

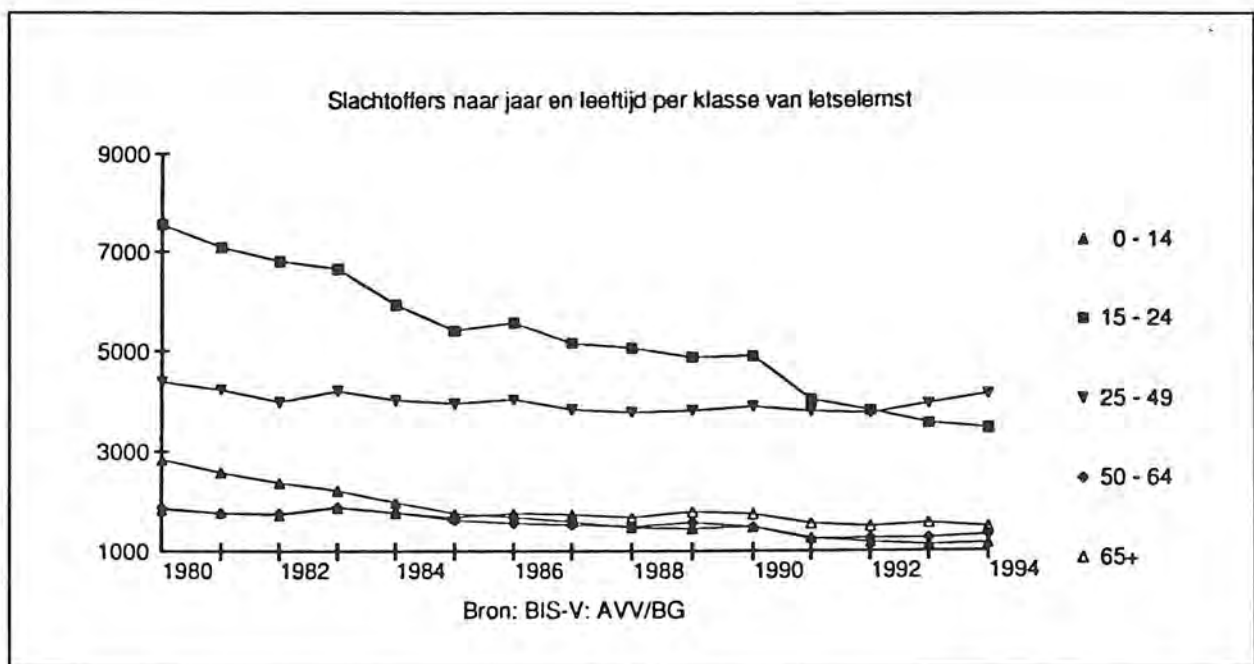




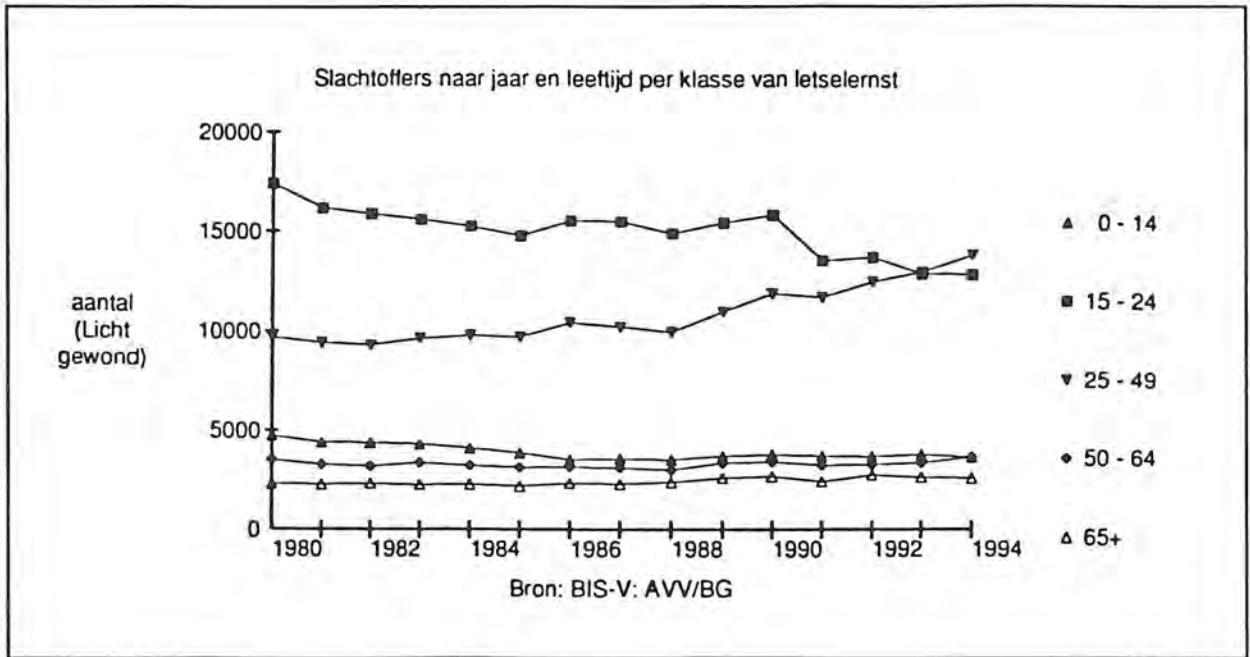
Afbeelding 3c. Aantal licht gewonden naar jaar en leeftijd in Noord-Brabant.



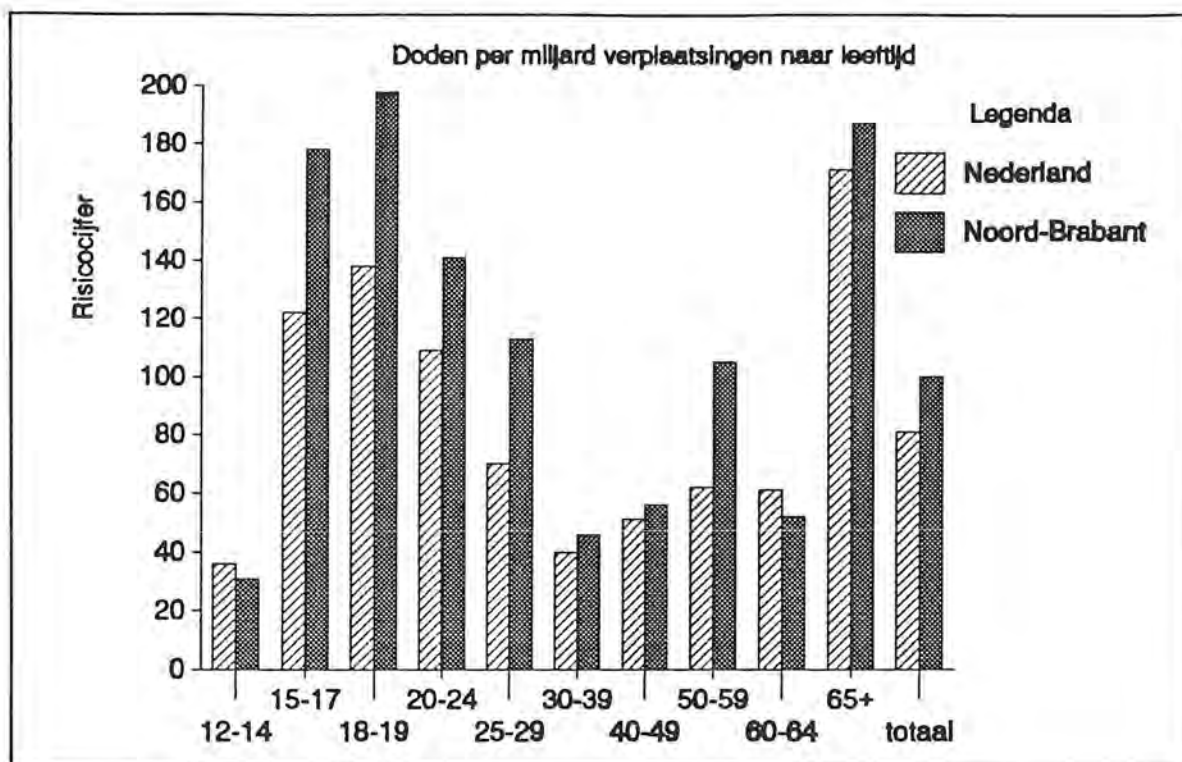
Afbeelding 4a. Aantal overleden slachtoffers naar jaar en leeftijd in Nederland.



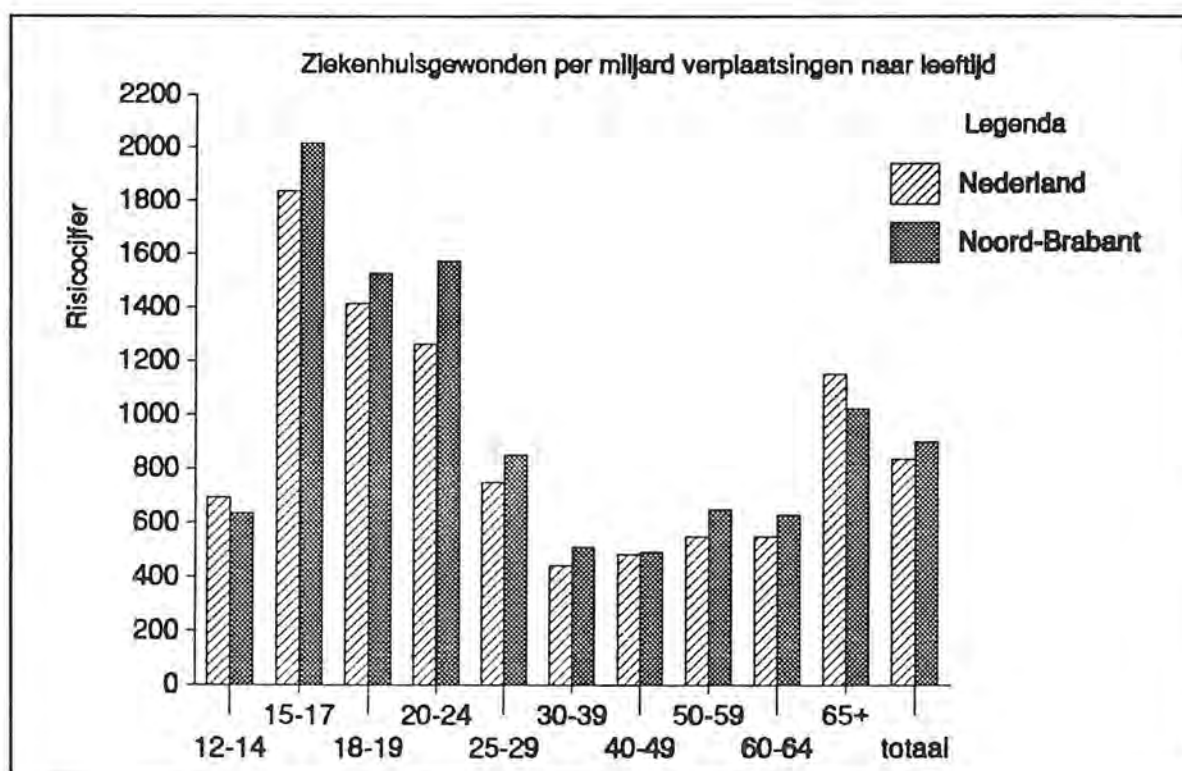
Afbeelding 4b. Aantal in ziekenhuis opgenomen gewonden naar jaar en leeftijd in Nederland.



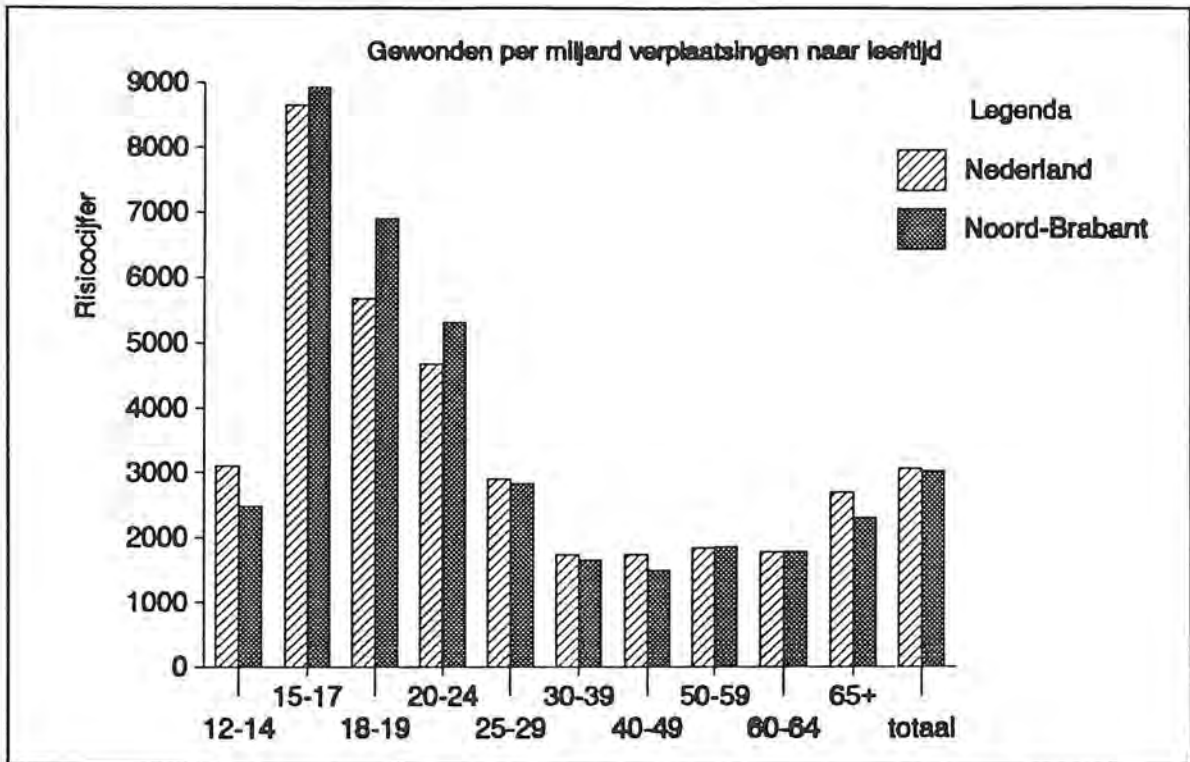
Afbeelding 4c. Aantal licht gewonden naar jaar en leeftijd in Nederland.



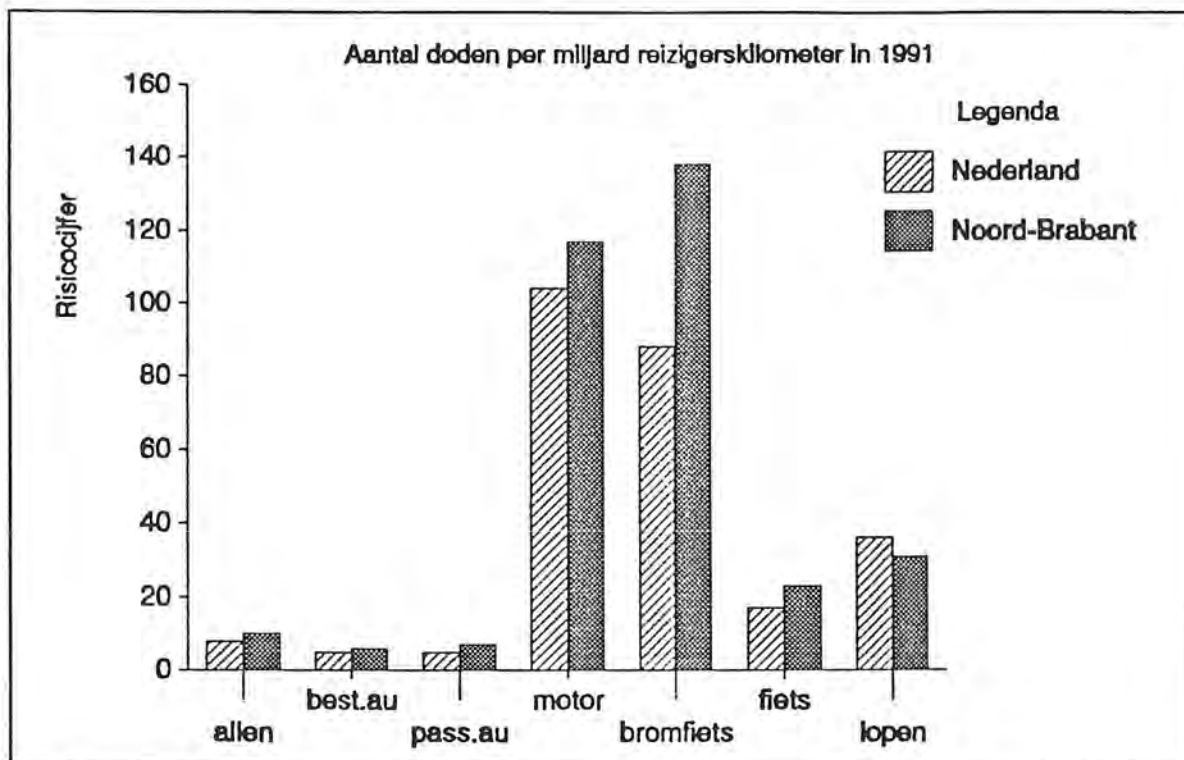
Afbeelding 5a. *Vergelijking aantal overleden slachtoffers per miljard verplaatsingen naar leeftijd in Nederland en Noord-Brabant.*



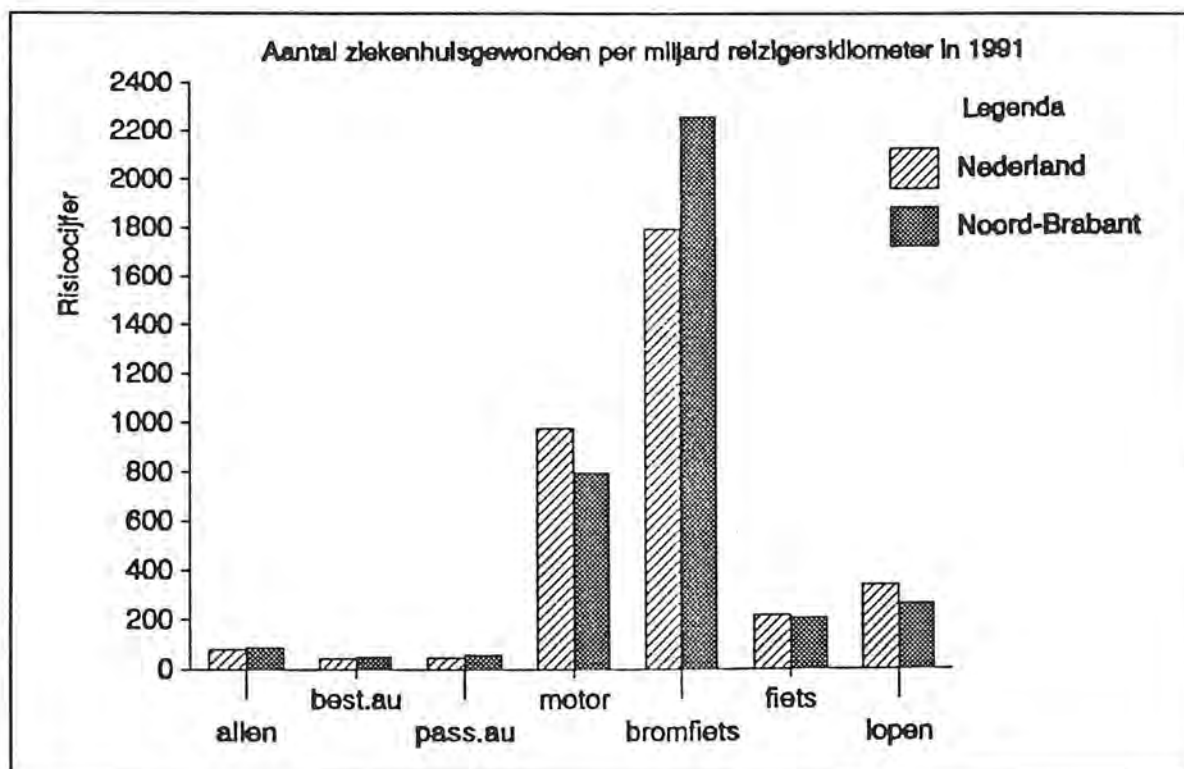
Afbeelding 5b. *Vergelijking aantal in ziekenhuis opgenomen gewonden per miljard verplaatsingen naar leeftijd in Nederland en Noord-Brabant.*



Afbeelding 5c. *Vergelijking aantal licht gewonden per miljard verplaatsingen naar leeftijd in Nederland en Noord-Brabant.*

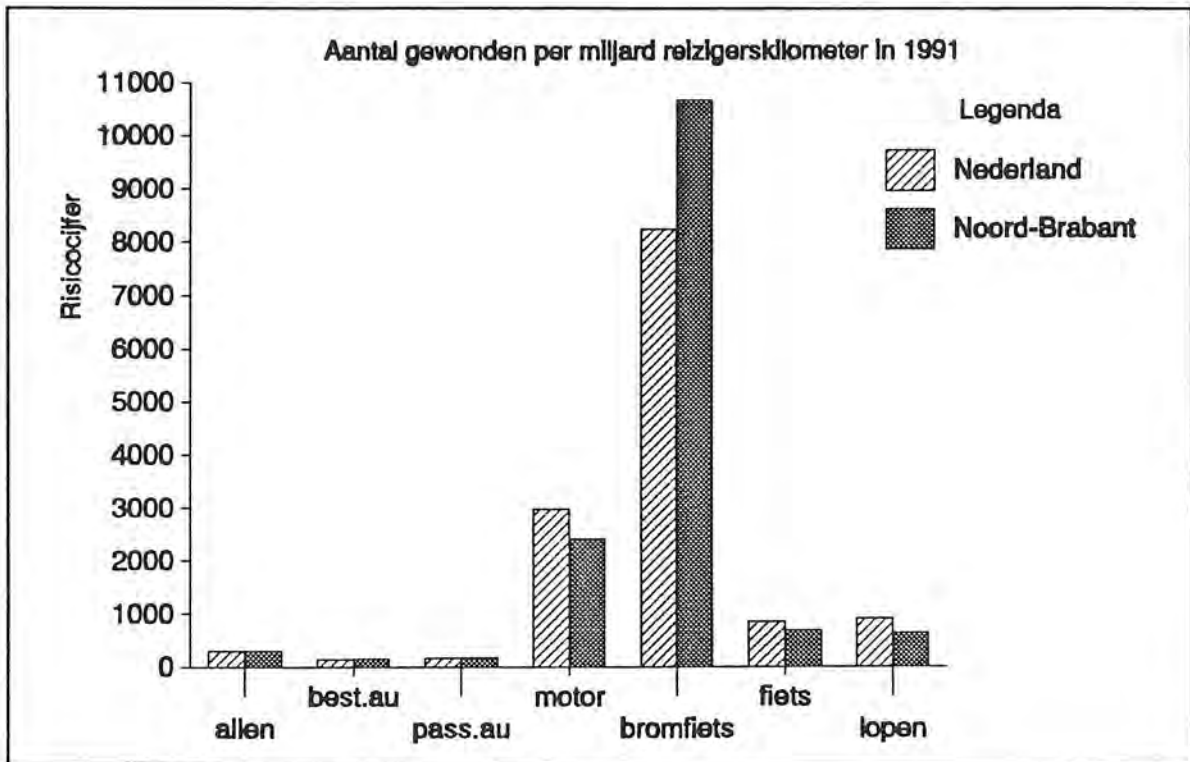


Afbeelding 6a. *Vergelijking aantal overleden slachtoffers per miljard reizigerskilometers in Nederland en Noord-Brabant naar vervoerwijze.*



Afbeelding 6b. *Vergelijking aantal in ziekenhuis opgenomen gewonden per miljard reizigerskilometers in Nederland en Noord-Brabant naar vervoerwijze.*





Afbeelding 6c. *Vergelijking aantal licht gewonden per miljard reizigerskilometers in Nederland en Noord-Brabant naar vervoerwijze.*