



Foto: Paul Voorham

BDU en beleid

Wat betekent het voor de verkeersveiligheid?

Een aantal provincies heeft de invoering van de Wet Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) aangegrepen om een groter accent te leggen op bereikbaarheid, doorstroming en integraal beleid. Welke effecten dat accent heeft gehad op de verkeersveiligheid, is lastig aan te geven. Dit is een van de bevindingen uit het SWOV-onderzoek naar veranderingen in verkeersveiligheidsfinanciering en -beleid sinds de invoering van de Wet BDU.

Vragen

Sinds de invoering in 2005 van de BDU in plaats van de Gebundelde Doeluitkering (GDU), is de bestedingsvrijheid van regionale overheden op het gebied van verkeer en vervoer toegenomen. De SWOV heeft onderzoek gedaan naar regie en financiering van verkeersveiligheidsbeleid en naar veranderingen die daarin zijn opgetreden sinds de invoering van de BDU. In het onderzoek stonden twee vragen centraal:

- Hoe maken regionale overheden afwegingen tussen investeringen op verschillende terreinen en is dat veranderd sinds de BDU?
- Hoeveel geld besteden lagere overheden aan verkeersveiligheid, en welke veranderingen zijn daarin opgetreden als gevolg van invoering van de BDU?

Om antwoorden te vinden op deze vragen, is met negen provincies, drie stadsregio's en twaalf daarin liggende gemeenten gesproken en zijn relevante documenten verzameld. Voor al deze overheden is nagegaan hoe ze afwegingen maken tussen investeringen op verschillende terreinen, en hoeveel geld ze besteden aan verkeersveiligheid. Om de verschillen duidelijk te krijgen tussen de situatie voor de invoering van de BDU en de situatie erna, zijn beide punten onderzocht voor een jaar voorafgaand aan de invoering van de BDU (2002) en voor een jaar in de periode erna (2007).

Regierol

Hoewel provincies en stadsregio's via regionale beleidsplannen en via subsidieverlening op verkeers- en vervoersbeleid 'sturen', is er op het

terrein van verkeersveiligheid echter geenszins sprake van een erg sterke inhoudelijke sturing. De provinciale of regionale regievoering kan vooral getypeerd worden als coördinerend, overzicht bewakend en faciliterend. De gemeenten zelf hebben veel vrijheid en verantwoordelijkheid. Over het algemeen wensen gemeenten ook geen sterke regierol van provincies en stadsregio's. Uit het onderzoek bleek verder dat beleid en afwegingen ten aanzien van verkeersveiligheid steeds vaker onderdeel zijn van breder, integraal beleid op het terrein van verkeer en vervoer. Van 'onderhandelingen' met andere beleidsterreinen is wel enigszins sprake, maar toch overheerst in bijna alle provincies een consensusmodel waarbij nog geen sprake is of lijkt te zijn van 'botsende belangen' tussen beleidsterreinen.

Verkeersveiligheid

Uit het onderzoek blijkt dat een aantal provincies de BDU heeft aangegrepen om een groter accent te leggen op bereikbaarheid, doorstroming en integraal beleid. Welke effecten dat accent heeft gehad op de verkeersveiligheid, is

lastig aan te geven. Enerzijds wordt er minder geld besteed aan specifieke verkeersveiligheidsprojecten, maar anderzijds kan verkeersveiligheid meeliften op de toenemende aandacht voor integraal beleid. Er zijn in dit onderzoek in ieder geval geen duidelijke aanwijzingen gevonden voor de mogelijkheid dat met de verschuiving naar een integraler beleid de aandacht voor verkeersveiligheid ondersneeuwt, noch dat de BDU tot meer aandacht voor verkeersveiligheid heeft geleid. Wel werd in het onderzoek duidelijk dat de gelden die besteed worden aan verkeersveiligheid, minder goed traceerbaar zijn na invoering van de BDU dan daarvoor. De middelen die beschikbaar zijn voor infrastructuur en gedragsbeïnvloeding zijn wel goed traceerbaar, zowel voor als na invoering van de BDU. Een belangrijk verschil

tussen de GDU en de BDU is echter dat een groter deel van het BDU-budget werd besteed aan (grote) provinciale/regionale infrastructuurprojecten en minder aan gemeentelijke projecten, waaronder verkeersveiligheidsprojecten.

Aanbeveling

Om te (blijven) zorgen voor voldoende aandacht voor verkeersveiligheid, beveelt de SWOV aan om bij beslissingen over investeringen in infrastructuur transparant te maken hoe verkeersveiligheid wordt meegewogen en een minimumniveau van verkeersveiligheid te definiëren. Aanbevolen wordt om daarbij regionale verkeersveiligheidsdoelstellingen als uitgangspunt te nemen en de bijdragen van de investeringen aan het halen van de doelstelling te toetsen.

Over dit onderwerp zijn twee SWOV-rapporten verschenen:

Ch. Goldenbeld, W. Wijnen, C. Bax, J. de Jong (Partners+Pröpper) & M. van Oosterhout (Partners+Pröpper). (2010). [Veranderingen in verkeersveiligheidsfinanciering en -beleid sinds de invoering van de Wet BDU; Casusstudie van de situatie in 2002 en 2007 bij provincies, stadsregio's en gemeenten](#). R-2010-36

H. Jagtman (SWOV, TU Delft), W. Wijnen (SWOV) & C. Bax (SWOV). (2010). [Pilotstudie verkeersveiligheidsfinanciering en -beleid; Veranderde patronen in twee provincies en twee daarin liggende gemeenten](#). R-2010-33