



Foto: Paul Voorham

Stedelijke distributie Veiligheidswinst door integrale aanpak

Veel gemeenten maken serieus werk van hun stedelijkedistributiebeleid. Efficiëntere bevoorrading van winkels en horeca, venstertijden waarbinnen die bevoorrading moet plaatsvinden en restricties voor zware voertuigen moeten de overlast en milieubelasting beperken. Verkeersveiligheidsoverwegingen spelen hierbij meestal geen grote rol. Een gemiste kans, omdat met een integrale aanpak van stedelijke distributie economische winst, milieuwinst én verkeersveiligheidswinst kan worden geboekt. De SWOV ontwikkelde een manier om inzichtelijk te maken hoe groot die veiligheidswinst kan zijn. Deze wordt geïllustreerd in het SWOV-rapport *Stedelijke distributie: conceptuele aanpak verbetering verkeersveiligheid*.

Het 'oude' stedelijkedistributiebeleid bestaat uit venstertijden en restricties die aan vrachtauto's worden gesteld zoals maximale massa en/of lengte. Het nieuwe distributiebeleid speelt meer in op de logistieke organisatie en de inzet van kleinere voertuigen. Het aspect verkeersveiligheid komt daarin echter niet voor. En dit terwijl er in 2009 95 verkeersdoden vielen als gevolg van een ongeval met een vrachtauto binnen de bebouwde kom. Niet voor niets noemt de Ambassadeur Stedelijke Distributie in zijn Landelijk Actieprogramma de verkeersveiligheid als aandachtspunt. Hij stelt dat 'de verkeersveiligheidsscans van de SWOV belangrijke bouwstenen vormen voor een goede stedelijke distributie.' Een opzet voor die scan is er nu.

Vier typen maatregelen

Als we alleen kijken naar het vrachtverkeer, dan zijn er vier manieren om verkeersveiligheid ervan te verbeteren: door de hoeveelheid vrachtverkeer te verminderen, door het zware vrachtverkeer op andere tijden te laten rijden (niet tijdens de ochtendspits), door veiliger voertuigen in te zetten en door gebruik te maken van veiliger routes en veiliger laad- en losplaatsen. Met de concept-scan van de SWOV is in principe uit te rekenen wat deze maatregelen aan verkeersveiligheidswinst opleveren.

Veiligheidswinst berekenen

De verkeersveiligheidsscan is gebaseerd op de relatie tussen mobiliteit en het ongevalsrisico

(het aantal ongevallen per gereden kilometer): mobiliteit leidt tot ongevallen en ongevallen leiden tot slachtoffers. De vier typen maatregelen verminderen of verschuiven de mobiliteit óf ze verkleinen het ongevalsrisico.

Om de feitelijke veiligheidswinst te kunnen berekenen zijn de gemeentelijke mobiliteitscijfers nodig naar uur van de dag. Die cijfers had de SWOV niet, maar met voorbeeldberekeningen op basis van oudere ongevalcijfers en schattingen, heeft de SWOV wél kunnen laten zien hoe de verkeersveiligheidsscan werkt.

Er is uitgegaan van ongevallen tussen vrachtauto's en fietsers. Als de hoeveelheid vrachtverkeer met 20% kan worden verminderd, blijven de fietsmobiliteit en het ongevalsrisico weliswaar gelijk, maar het aantal ongevallen zal wel met diezelfde 20% dalen. Wanneer het vrachtverkeer op andere tijden gaat rijden blijft de totale mobiliteit gelijk, maar komen vrachtauto en fietsers elkaar minder tegen, waardoor ook hierdoor het aantal ongevallen zal dalen. Veel ongevallen tussen vrachtauto's en fietsers gebeuren tijdens de ochtendspits. Er is gekeken

wat er zou gebeuren als de vrachtautomobiliteit tussen 6 en 9 uur 's ochtends en 's avonds omgewisseld zouden worden. In de voorbeeldberekeningen nam het aantal vrachtauto-fietsongevallen met zo'n honderd af. Zowel de inzet van veiliger voertuigen (20% van het voertuigpark) als het gebruik van veiliger routes door vrachtverkeer leverden een fictieve besparing van een paar honderd ongevallen.

Mobiliteitscijfers

Zoals gezegd moet de nodige slag om de arm worden gehouden bij de uitkomsten van de voorbeeldberekeningen. Om de werking van de scan te illustreren heeft de SWOV aannames moeten doen en moeten rekenen met landelijke cijfers. Een vertaling naar een specifieke gemeentelijke situatie kan een geheel ander beeld opleveren. Cruciaal voor een goede verkeersveiligheidsscan is de input van de juiste cijfers. Het gaat om mobiliteitscijfers die diverse gemeenten nu ook al verzamelen om de milieueffecten van het distributiebeleid door te rekenen.

Met het rapport *Stedelijke distributie: conceptuele aanpak verbetering verkeersveiligheid* heeft de SWOV geïllustreerd dat verkeersveiligheid en

stedelijke distributie het beste in één integrale benadering kunnen worden aangepakt. Van de maatregelen die gemeenten nemen om hun stedelijke distributie te verbeteren kan de verkeersveiligheid meeprofiteren. En tegelijkertijd kan het voor gemeenten een extra stimulans zijn om het distributiebeleid voortvarend op te pakken als zichtbaar wordt hoeveel verkeersveiligheids-winst het oplevert.

Vervolg

In het onderzoeksprogramma 2011 zal de SWOV verdere aandacht besteden aan stedelijke distributie en verkeersveiligheid. In een pilotstudie zullen diverse maatregelen op hun verkeersveiligheidseffect worden gemonitord. Er zal dan ook gekeken worden naar het Kwaliteitsnet Goederenvervoer buiten de bebouwde kom.

Meedoen aan de veiligheidsscan?

Geïnteresseerd in een verkeersveiligheidsscan voor uw gemeente? Voor een verdere verbetering van de scan zoekt de SWOV nog gemeenten die mee willen werken aan bovengenoemd pilotonderzoek. Neem contact op met Chris Schoon: chris.schoon@swov.nl.

Over dit onderwerp is het volgende SWOV-rapport verschenen:

[Stedelijke distributie: conceptuele aanpak verbetering verkeersveiligheid](#)

J. Mesken & C. Schoon (2011). H-2011-2. SWOV, Leidschendam.