

HET MEERJARENPLAN VERKEERSVEILIGHEID, MENINGEN EN VERWACHTINGEN

Rapportage over een interviewronde

R-90-55

Ing. J.A.G. Mulder

Leidschendam, 1990

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



## INHOUD

1. Inleiding
2. Opzet en werkwijze
3. Aantal interviews
4. Resultaten
  - 4.1. Algemeen
  - 4.2. Vraag 1: Is het beleid voldoende vormgegeven?
  - 4.3. Vraag 2: Bieden de speerpunten voldoende aanknopingspunten?
  - 4.4. Vraag 3: Zijn er ontwikkelingen met negatief effect?
  - 4.5. Vraag 4: Zijn er ontwikkelingen met positief effect?
  - 4.6. Vraag 5: Is de regio voldoende geëquipeerd?
  - 4.7. Vraag 6: Zijn de gemeenten toegerust en is er politieke wil?
  - 4.8. Vraag 7a: Wat is veilig?
  - 4.9. Vraag 7b: Binnen welk systeem vallen geen of nauwelijks slachtoffers?
  - 4.10. Vraag 7c: Is zo'n systeem op kortere of langere termijn te realiseren?
  - 4.11. Vraag 7d: Zal de maatschappij de kosten voor haar rekening nemen?
  - 4.12. Vraag 7e: Zal er sprake zijn van tegenstrijdige belangen?
  - 4.13. Vraag 7f: Welke elementen zijn op korte termijn te realiseren?
  - 4.14. Vraag 7g: Welke strategie komt het meest in aanmerking?
  - 4.15. Vraag 7h: Welke maatregelpakketten komen het meest in aanmerking?
  - 4.16. Voorlichting
  - 4.17. Onderwijs
5. Conclusies
6. Slotopmerkingen

## Bijlage

## 1. INLEIDING

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft zich voorgenomen om, gezien de recente ongunstige ontwikkelingen in de verkeersonveiligheid, begin volgend jaar een nieuw Meerjarenplan Verkeersveiligheid (MPV-3) uit te brengen.

In het kader van de voorbereidingen voor het nieuwe plan heeft het Ministerie de SWOV gevraagd een aantal activiteiten te ontwikkelen. Deze activiteiten zijn bedoeld als bijdrage aan het te formuleren beleid. Eén van die activiteiten betreft het door middel van interviews kennis nemen van de mening en visie van een aantal, op verschillend terrein werkzame, personen in den lande over verkeersveiligheid(sbeleid). Deze hebben er in het verleden blijk van gegeven bepaalde opvattingen hieromtrent te hebben en zijn anderszins (via de bestaande overleg- en adviesorganen) niet ingeschakeld bij de beleidsvoorbereiding. De intentie achter de interviews, zoals door het Ministerie verwoord, is "informatie te verkrijgen over een daadwerkelijk veilig verkeers- en vervoerssysteem, over de realiseerbaarheid daarvan en de kansen om met het huidige beleid te komen tot een aanzienlijke reductie van het aantal verkeersslachtoffers".

## 2. OPZET EN WERKWIJZE

Door de werkgroep MPV-3 is een suggestie gedaan voor de personen die vanuit hun verschillende deskundigheden zouden moeten worden geïnterviewd, resp. waarvan de mening zou moeten worden gehoord. De SWOV heeft nog enige andere suggesties gedaan; uiteindelijk kon een lijst met zo'n vijfendertig mogelijke kandidaten worden opgesteld. Besloten is de interviews in beginsel te laten afnemen door die SWOV-medewerkers waarvan werd verwacht dat zij vanuit hun eigen werkterrein de meeste affiniteit zouden hebben met het terrein waarop de te interviewen deskundigheid werkzaam is.

De aangezochte SWOV-medewerkers werd gevraagd zelf een afspraak te maken. Voordien werden zij voorzien van informatie over het doel van het interview en over het gebruik van de resultaten daarvan, zodat de te interviewen persoon dit kon betrekken bij de overwegingen om al of niet aan het interview deel te nemen. Toegezegd werd ook dat de interviewer zou worden bijgestaan door een notulist(e), zodat zowel geïnterviewde als interviewer zich zoveel mogelijk zouden kunnen concentreren op het gesprek. Zowel geïnterviewde als interviewer werden in de gelegenheid gesteld te reageren op het verslag van het gesprek.

De werkgroep MPV-3 heeft zich uitgesproken voor de beantwoording van drie vragen:

1. Hoe ziet een verkeers- en vervoerssysteem er uit waarbinnen geen of nauwelijks verkeersslachtoffers vallen?
2. Kunnen en willen we met ons allen (in Nederland) op lange termijn zo'n veilig verkeers- en vervoerssysteem ook daadwerkelijk bereiken; met andere woorden is het mogelijk om alle tegenstrijdige belangen in (een voor verkeersveiligheid optimaal) evenwicht te brengen en zijn we in staat de organisatie die daarvoor nodig is te realiseren? Welke onderdelen zijn op korte termijn reeds realiseerbaar?
3. Denkt u dat het huidige beleid en de uitvoering daarvan voldoende zijn om te komen tot een aanzienlijke reductie van het aantal verkeersslachtoffers (-25% in 2000 en -40%/50% in 2010)?

Aangezien een vraagstelling als deze redelijk open is en mogelijk tot een ongestructureerd gesprek kan leiden is gemeend een vragenlijst te moeten ontwerpen, waarin alle bovengenoemde onderwerpen weliswaar aan de orde komen, maar waarin via vragen naar de mening over het huidige gevoerde beleid werd aangestuurd op de mening over een veilig verkeers- en ver-

voersysteem en toekomstig beleid. Deze vragenlijst is als bijlage bij dit rapport gevoegd.

Met de interviewers is overigens afgesproken dat deze vragenlijst niet dwingend was in de zin dat zij ook in die volgorde zou moeten worden afge- werkt en dat afhankelijk van de te interviewen deskundigheid ook andere onderwerpen aan de orde zouden kunnen komen, of dat bepaalde vragen niet zouden kunnen of hoeven worden beantwoord.

### 3. AANTAL INTERVIEWS

De korte beschikbare tijd en de doorgaans drukbezette agenda's van de te interviewen personen hebben ertoe geleid dat van de 35 voorgenomen interviews er 23 hebben kunnen plaatsvinden. De volgende terreinen zijn hiermee bestreken:

Universitaire wereld	7
Adviesbureaus	3
Politie, OM	3
Onderwijs	2
Gemeenten	5
Industrie	1
Particulieren	2

Het is niet mogelijk gebleken om ook de landelijke politiek bij de interviews te betrekken.

Met dit resultaat kan deze interviewronde als redelijk succesvol worden bestempeld. Het heeft soms enige overredingskracht gekost om personen te bewegen deel te nemen aan het interview. Logische vragen als: waarvoor dient dit interview?, hoe worden de resultaten gebruikt? en zie ik het resultaat nog terug? lagen daarbij voor de hand. De namens de werkgroep MPV-3 gedane toezegging over een reactie hunnerzijds naar de geïnterviewden kon hierbij helpen. In het algemeen zijn na de interviews zowel positieve reacties van de geïnterviewden als van de interviewers gehoord. Een werkwijze als deze leent zich in de toekomst wellicht meer voor het verkrijgen van informatie.

#### 4. RESULTATEN

##### 4.1. Algemeen

De inhoud van de interviewverslagen kan op verschillende manieren worden benaderd. Men kan op zoek gaan naar de grootste gemene deler - "de rode draad" - die door de interviews zou lopen. Men kan de mening van deskundigen op het terrein plaatsen naast die van niet-deskundigen en men kan nagaan wat specifieke deskundigen zeggen over specifieke onderwerpen.

Het zoeken naar de grootste gemene deler is geen nastreefbare optie; veel nuttige informatie zou hierbij verloren kunnen gaan.

Voor deze interimrapportage is ervoor gekozen de antwoorden te rubriceren aan de hand van de vragenlijst. Voorzover de vragenlijst bij het interview niet als leidraad heeft gediend zijn de besproken onderwerpen afzonderlijk behandeld.

##### 4.2. Vraag 1: Is het beleid voldoende vormgegeven?

Het MPV is op zich een goed plan, maar de uitvoering ervan is in een impasse geraakt. Er gaat teveel energie verloren door het onderbrengen in allerlei organisaties die op verschillend niveau voor zichzelf bezig zijn. Het niet tot uitvoering brengen is gedeeltelijk een kwestie van middelen, zowel financiële als personele, maar ook een kwestie van moed.

Het is de vraag of verkeersonveiligheid geïsoleerd moet worden benaderd of dat het onderdeel moet zijn van een plan dat betrekking heeft op het gehele verkeers- en vervoerssysteem. Ook is verkeersveiligheid als onderdeel van het milieu politiek niet aangeslagen.

Het MPV is teveel een wensbeleid; een duidelijk vervolg heeft ontbroken. Er heeft onvoldoende vertaling naar concrete doelstellingen plaatsgevonden en evenmin een voldoende specifieke vertaling van de taakstelling naar de speerpunten. Dit laatste zeker niet naar regionaal niveau. Dit is te betreuren omdat bij de bestrijding van de onveiligheid de lagere overheden een grotere rol moeten spelen. Politiek worden de consequenties niet aanvaard. De ambtenaar kampt met een gebrek aan financiën en politieke steun. Er is veel kennis beschikbaar, maar die wordt niet consequent en concreet toegepast.

Het bevorderen van de verkeersveiligheid en van de doorstroming van het verkeer enerzijds en maatregelen ter bescherming van het milieu ander-



zijds, kunnen soms tegenstrijdige doelstellingen opleveren. Dit gaat dan vaak ten nadele van de consistentie van beleid en heeft daarom gevolgen voor de geloofwaardigheid voor weggebruikers en voor de handhaving.

Volgens sommigen is het MPV teveel gericht op gedragsbeïnvloeding, anderen daarentegen zeggen dat er juist veel meer in de sfeer van organisatie en gedragsbeïnvloeding gedaan zou kunnen worden. Het beleid en de uitvoering zijn niet voldoende vormgegeven omdat op het verkeerde moment, namelijk bij de laatste schakel van de keten, wordt ingegrepen.

Er wordt te weinig energie en geld gestoken in maatregelen die echt helpen: harde maatregelen en fysieke maatregelen in de infrastructuur. Er valt enige scepsis te constateren over de toekomst van het verkeersveiligheidsbeleid tenzij er restrictieve maatregelen worden genomen.

Van de inschakeling van het bedrijfsleven is niets terechtgekomen. Sommigen zeggen als burger veel meer van uit het MPV voortvloeiende activiteiten te hebben moeten merken.

#### 4.3. Vraag 2: Bieden de speerpunten voldoende aanknopingspunten?

Wat betreft het aantal ongevallen zijn de speerpunten redelijk goed gekozen, maar soms ongestructureerd, te breed geformuleerd. Er is verweving van de speerpunten, bijvoorbeeld ten behoeve van ouderen: bescherming van hen vereist beïnvloeding van de totale populatie op alcohol, snelheid enz. Het speerpuntenbeleid biedt weinig aanknopingspunten voor gemeenten, nog los van het ontbreken van politieke wil en de aanwezigheid van veel ambtelijke barrières.

Taakstelling is goed ook in de preventieve sfeer. Boetes als gevolg van overtreding van verkeersveiligheidsmaatregelen dienen te worden teruggesluisd naar verkeersveiligheid. De huidige middelen zijn onvoldoende om die-hard's repressief aan te pakken.

Er zijn argumenten om de taakstelling 100% te laten zijn. Bij industriële veiligheid treft men dat nog wel eens aan. Een belangrijk verschil tussen verkeer en industrie is dat industrie een min of meer gesloten systeem vormt waarbij de werkers zich rechtstreeks aangesproken voelen.

Het verkeersveiligheidsbeleid is te veel gebaseerd op de veiligheid van de deelnemers en te weinig op de veiligheid van het systeem. Te weinig wordt er aangesloten bij het SVV; verkeersveiligheid moet niet geïsoleerd worden bekeken. Ook moet men gevoel hebben voor geloofwaardigheid (OV-kaart voor parlementsleden!).

Een belangrijke belemmering bij het nastreven van de taakstelling is dat er geen meetsystemen zijn waarmee een snelle terugkoppeling naar maatregelen mogelijk wordt.

De speerpunten "mobiliteitsbeperking" en "afstandhouden" worden gemist. De snorfiets als gevaarlijk vervoermiddel zou aandacht moeten krijgen.

#### 4.4. Vraag 3: Zijn er ontwikkelingen met negatief effect?

Vrijwel allen noemen de ontwikkeling van de (auto)mobiliteit. De propaganda voor het fietsen zou ook een negatieve ontwikkeling met zich mee kunnen brengen als daarvoor niet door het treffen van voor hen beschermende maatregelen wordt gewaakt.

Als bij de bevordering van het openbaar vervoer bussen in woongebieden doordringen kan dat consequenties hebben. Het volledig benutten van de infrastructuur zal filevorming tot gevolg hebben. Dit zal in toenemende mate leiden tot sluipverkeer in die gebieden die daarvoor niet zijn toegerust. Ook hier wordt een relatie met toenemend fietsverkeer gelegd. Het slechter wordend handhavingsbeleid (ook ingegeven door het ontbreken van financiële middelen) de voortgaande individualisering en de toenemende vergrijzing worden genoemd. Met betrekking tot dit laatste is bijvoorbeeld een speerpunt als "ouderen" te vrijblijvend en te weinig concreet vormgegeven. Voorts zal ook de normvervaging - het lak hebben aan regels in het algemeen - ook zijn weerslag vinden op het naleven van verkeersregels. Er zal ingrijpend te werk moeten worden gegaan, waarbij soms afdwingen nodig is. Overigens wordt dit laatste element bij meerdere gelegenheden en door diverse geïnterviewden genoemd. Is dit terug te voeren op een veranderende tijdgeest? Ook wordt gevonden dat het vrachtverkeer er te gemakkelijk tussenuit komt.

#### 4.5. Vraag 4: Zijn er ontwikkelingen met positief effect?

Er blijkt bereidheid om meer te investeren in verkeersvoorzieningen. Er zou toch sprake kunnen zijn van een ophanden zijnde "mentaliteitsverandering". Beïnvloeding van het gedrag betekent in dit opzicht altijd winst. Het handhaven van de filevorming zou ook gedragsverandering met zich mee kunnen brengen.

Er is meer aandacht voor de verbetering van het openbaar vervoer. Regionalisatie, mits goed toegerust, zal zijn uitwerking niet missen. Er zal een stimulerende werking van uitgaan.

Verdergaande ontwikkeling op het gebied van informatiesystemen voor de weggebruiker en van verkeersstroomgeleiding zal positief uitwerken.

#### 4.6. Vraag 5: Is de regio voldoende geëquipeerd?

De informatievoorziening op lokaal en/of regionaal niveau is een probleem. Door het rijk wordt teveel overgelaten. Er heeft geen concretisering van de taakstelling naar de regio plaatsgevonden. Er wordt niet aangegeven welke oplossingen haalbaar zijn. Ook organisatorisch is men niet voldoende toegerust; de beleidsvorming is te veel versnipperd. De regionale organen zijn teveel gericht op de "zachte sector". Er zijn te weinig acties die aandringen op een aanpak van de infrastructuur.

Bij gemeenten ligt de eerste verantwoordelijkheid. Die zijn echter beperkt toegerust; grote wat meer, kleine minder. Gemeenten moeten worden gestimuleerd, daar ligt de rol van de regionale organen maar ook die van het rijk. Dat stimuleren moet niet gebeuren met spiegeltjes en kraaltjes, zoals dat tot op heden nogal eens gebruikelijk was. Misschien is er niet zozeer sprake van het ontbreken van politieke wil als wel van de onmacht lokale bestuurders ervan te kunnen overtuigen dat bepaalde maatregelen effect kunnen en zullen hebben. Er zou veel meer aandacht moeten worden gegeven aan wat je met bepaalde maatregelen kunt bereiken.

Regionale bemoeienis met verkeersveiligheid zal zoveel mogelijk moeten inhaken op de ontwikkeling van de vervoerregio's die nu ontstaan.

#### 4.7. Vraag 6: Zijn de gemeenten toegerust en is er politieke wil?

Verkeersveiligheid moet wedijveren met andere beleidsterreinen en als er onvoldoende financiële middelen zijn moet er worden afgewogen. Politieke wil is er als er geld is. Er is geen verkeersveiligheidsfonds waaruit kan worden geput. Zo'n fonds zou gevoed kunnen worden vanuit het principe "de vervuiler betaalt". Ieder ongeval moet de maatschappij zichtbaar geld gaan kosten. Sommigen gaan hierin zeer ver en stellen dat alle schade die het verkeer met zich meebrengt ondubbelzinnig duidelijk gemaakt moet worden. Dit houdt enerzijds in dat allerlei financiële aspecten niet moeten worden versluierd (de verzekering betaalt toch wel) en dat alle schade in geld moet worden vertaald en in een fonds moet worden gestort, maar ook harde confrontatie met de (lichamelijke) gevolgen via indringende media. De betrokkenheid van de gemeenten bij het beleid is niet voldoende. Er is

gebrek aan informatie bij gemeenten over de precieze inhoud van het beleid van het rijk. In termen van (meerjaren)begrotingen sporen de plannen van rijk en gemeente vaak niet met elkaar, met alle problemen vandien in verband met de continuïteit van beleid.

Ook lijkt de politiek fatalistisch op het gebied van verkeersveiligheid: veel geld lijkt geen rendement op te leveren. Verkeersveiligheid is een zaak van de lange termijn, politiek vaak een van de korte termijn.

#### 4.8. Vraag 7a: Wat is veilig?

Geen van de geïnterviewden geeft hiervoor een duidelijke definitie. Absoluut veilig betekent in het geheel geen ongevallen; dit is geen realistische veronderstelling: "mensen zullen altijd fouten maken". Bovendien zijn weinig ongevallen het gevolg van technische oorzaken; de oorzaak ligt vrijwel altijd bij de mens.

Een geheel gerobotiseerd systeem om ongevallen te voorkomen is nog te ver weg om daar nu al serieus over te praten. Het staat te ver van de maatschappelijke realiteit, hoewel aan de andere kant bij de spoorwegen en in de luchtvaart op dit terrein al heel ver wordt gegaan.

Verkeersveiligheid associeert men op zijn minst met verkeersslachtoffers en in mindere mate met materiële schade. 90% van alle ernstige ongevallen betreft verkeer, de rest betreft geweld en zelfmoord. Het bedrijfsleven speelt in dit opzicht geen enkele rol.

In dit verband zou een systeem waarin de snelheidsverschillen tussen de deelnemers geminimaliseerd zijn het ideaal van een veilig systeem nog het meest benaderen. Ook dit is echter futuristisch; het zou o.a. betekenen dat alle auto's uit woonkernen moeten worden geweerd en moeten worden vervangen door openbaar vervoer.

Binnen een veilig systeem moeten zowel normen voor objectieve als voor subjectieve veiligheid gelden. Het systeem moet niet allen veilig zijn voor diegenen die zich erin bevinden, maar ook voor diegenen die aarzelen ervan gebruik te maken omdat het onveilig wordt gevonden.

Maatregelen ten behoeve van kwetsbare verkeersdeelnemers zouden moeten prevaleren.

4.9. Vraag 7b: Binnen welk systeem vallen geen of nauwelijks slachtoffers?

Een systeem waarin nauwelijks of geen slachtoffers vallen is niet voor te stellen. Het zal veeleer moeten gaan om onnodige risico's te beperken. In zo'n veilig systeem zal de individuele vrijheid drastisch moeten worden beperkt. Vrijheid voor de een betekent automatisch onvrijheid voor de ander. Zo'n beperking zou kunnen worden gezocht in robotisering en automatisering, hoewel dit laatste natuurlijk niet voor voetgangers en fietsers zal kunnen gelden.

Snelheidsgedrag is in dit verband een van de belangrijkste aangrijpingspunten met daarnaast drastische maatregelen binnen de bebouwde kom en strikte scheiding van verkeerssoorten. Met name dit laatste is een in de interviews veel gehoorde mening, aangezien voetgangers en fietsers altijd ongelijkwaardig zijn aan gemotoriseerde verkeersdeelnemers en dus ook als onderscheiden verkeersdeelnemers moeten worden behandeld.

Ook van snelheidsbegrenzing wordt veel verwacht. Daadwerkelijk aanpakken, aan banden leggen van de vrijheid van de automobilist, "echte" snelheidsbegrenzing, aanleggen van rotondes.

Ook worden andere snelheidslimieten voorgestaan: 30, 50-70, 100 km/uur.

4.10. Vraag 7c: Is zo'n systeem op kortere of langere termijn te realiseren?

Een systeem waarbij niets meer aan het toeval behoeft te worden overgelaten is slechts op de lange termijn te realiseren. Dit betekent niet dat er op korte termijn niets meer te bereiken valt. Relatief eenvoudige zaken als uniforme wegaanleg (gemeenten) en uniforme afstelling en gebruik van verkeerslichten moeten op redelijk korte termijn te realiseren zijn.

De meeste geïnterviewden verwijzen bij deze vraag terug naar antwoorden op de voorgaande. Als de bereidheid bestaat is er wel degelijk iets te bereiken. Met name van ingrijpen op snelheid wordt veel verwacht. Niet alleen dat maar ook andere onderwerpen zullen dan wel drastische maatregelen en niet in de laatste plaats een mentaliteitsverandering vergen.

4.11. Vraag 7d: Zal de maatschappij de kosten voor haar rekening nemen?

Kennelijk is de maatschappij op dit moment wel bereid een deel van de kosten voor haar rekening te nemen gezien het geld dat aan allerlei vei-

ligheidsmaatregelen wordt besteed. De vraag is of die bereidheid groter wordt als er ten gevolge van het systeem beperkingen worden opgelegd. Verkeersveiligheid heeft geen bijzondere maatschappelijke aandacht en wedijvert met andere beleidsterreinen. Sommigen zijn van mening dat als de maatschappelijke kosten van onveiligheid duidelijker worden zichtbaar gemaakt kan worden ingezien dat de kost voor de baat uitgaat en dat investeringen in dat opzicht hun geld opbrengen. Baten zitten op dit moment zo verspreid dat ze niet worden gezien. Het spreekt mensen niet aan, zeker niet waar men in het algemeen weinig bij ongevallen betrokken is.

#### 4.12. Vraag 7e: Zal er sprake zijn van tegenstrijdige belangen?

In het algemeen zal men niet gauw bereid blijken te zijn de individuele vrijheid van verplaatsing op te geven. Wellicht nog wel bij het woon-werkverkeer, maar niet bij het sociaal-cultureel verkeer. De invloed van de tv is groot. Economische belangen spelen een belangrijke rol.

#### 4.13. Vraag 7f: Welke elementen zijn op korte termijn te realiseren?

Er moet dichtbij de mensen begonnen worden. Men moet ervan overtuigd zijn dat de goede middelen worden gehanteerd en de baten moeten direct herkenbaar zijn. Er is meer dan voldoende regelgeving en vandaag nog kan worden begonnen met uitoefening van toezicht waardoor ongedisciplineerd gedrag kan worden tegengegaan.

Er moet niet worden gekozen voor schizofrene oplossingen zoals een chauffeur die in de vrachtauto geen gordel hoeft te dragen, maar in zijn eigen auto wel.

Voorlichting en opvoeding kunnen op zeer korte termijn gestalte worden gegeven. Ook snelheidsremmende maatregelen zijn op hele korte termijn te realiseren; elektronische cruise-control is nog een kwestie van tijd. Ook op het gebied van de ruimtelijke ordening is op korte termijn veel te bereiken.

Vele verbeteringen op het gebied van de speerpunten liggen nu al voor de hand: scheiding van verkeerssoorten, autovrij maken van woongebieden, wegnemen van de ongelijkheid van verkeersdeelnemers.

4.14. Vraag 7g: Welke strategie komt het meest in aanmerking?

Er moeten sub-taakstellingen worden geformuleerd die het te voeren beleid concretiseren. Voorts zouden de consequenties van het huidig gevoerde beleid op agressieve wijze moeten worden weergegeven, incl de gruwelijke aspecten daarvan. (Een dergelijke zienswijze komt bij meerdere geïnterviewden bij meerdere gelegenheden naar voren.).

Te nemen maatregelen moeten in belangrijke mate gericht zijn op het terugbrengen van de snelheid. Verder moet er aandacht zijn voor de passieve veiligheid; deze is vaak niet zichtbaar en iets dat onzichtbaar is wordt niet snel gekocht. De overheid zou dit soort maatregel eerder moeten verplichten.

Ook is attitudeverandering zeer belangrijk. Campagnes daarop zijn het meest effectief als kan worden aangetoond dat de betrokkene voordeel heeft of zal krijgen. Goede voorbeelden zijn het anti-rook- en alcoholbeleid. Men zou zijn oor ook eens moeten laten hangen naar het milieubeleid.

4.15. Vraag 7h: Welke maatregelpakketten komen het meest in aanmerking?

Het ontwerp van de infrastructuur en de daarbij behorende regels is een belangrijk aanknopingspunt. Verder moet de nadruk liggen op preventief-bestuurlijke maatregelen. Gemeenten moeten meer doeluitkeringen krijgen voor bijvoorbeeld de aanleg van fietspaden en het onderhoud ervan.

Snelheidsaanpassing is een belangrijk onderwerp evenals de aanpak van verkeersongevallenconcentraties en de inrichting van verblijfsgebieden.

Op hoofdroutes binnen de bebouwde kom zou een limiet van 30 km/uur moeten worden ingesteld. Er zou meer moeten worden gedaan aan de beperking van het autoverkeer met name waar dit zich ontpopt als sluipverkeer.

Voorts zal er veel moeten worden gedaan aan de bewustmaking van de deelnemer aan het systeem door middel van voorlichting en educatie.

Voor een goede inzet van menskracht en middelen zal in organisatorisch opzicht veel moeten worden verbeterd.

Ervan uitgaande dat ongevallenpreventie nooit volledig zal slagen zal niet alleen meer aandacht moeten worden gegeven aan letselpreventie, maar ook aan nazorg.

#### 4.16. Voorlichting

Voorlichting wordt veel toegepast als een op zichzelf staande strategie. Dat heeft geen zin. Het moet ingebed zijn in een strategie van regulering en voorzieningen. De regulering geeft aan dat een voorschrift serieus moet worden genomen; de voorzieningen bieden de mogelijkheid om het gewenst gedrag ook individueel acceptabel te maken. Voorlichting kan dan motiveren tot het gewenste gedrag.

Er is vaak groot gebrek aan kennis over gedragsdeterminanten, zodat onbekend is waarop moet worden ingespeeld om mensen te overtuigen van de nadelen van ongewenst resp. de voordelen van gewenst sociaal gedrag.

De individuele verkeersdeelnemer heeft vooral sociale druk nodig. Veiligheid is te weinig stimulerend omdat ander gedrag teveel beloning oplevert. Bovendien hangt er een taboesfeer rond de kans om een ongeval te krijgen. De indruk is dat in het voorlichtingsbeleid vaak de gemakkelijke weg wordt gekozen. Met borden op de weg en een spotje op tv wordt getoond wat men doet, maar de effectiviteit is gering. Effectiever beleid is mogelijk, maar vereist een flinke investering. Probleemgroepen identificeren, kennis hebben over motieven voor gedrag, een strategie ontwikkelen voor regulering, voorzieningen en voorlichting te zamen, maatregelen aan de bron ten uitvoer brengen, evalueren, een nieuwe probleemdefinitie opstellen en deze weer doelgericht aanpakken.

#### 4.17. Onderwijs

Bij de verkeersopvoeding van kinderen moet hen zeker ook angst voor het verkeer worden bijgebracht. Bij sommige opvoeders is dat aspect te weinig aan de orde. De verkeerseducatie moet uitgaan van het bijbrengen van kennis, vaardigheid en het aanzetten tot gedragsmodificatie. De overheid moet zich daar niet te gemakkelijk vanaf maken. Zij treedt vaak te lankmoedig op en corrigeert weinig. Er blijft daarnaast een grote verantwoordelijkheid voor de individuele weggebruiker. Een dramatischer voorlichting zou mogelijk een schokeffect teweeg brengen.

Volwassenen worden te weinig aangesproken als verkeersdeelnemer door functionarissen die kennis bijbrengen, vaardigheden aanleren en gedrag beïnvloeden.

Belangrijk is dat iemand wordt aangeleerd zich te kunnen verplaatsen in de situatie van een ander. Themaprojecten (over de derde wereld bijv.) leren



kinderen dingen vanuit een ander perspectief te bekijken. Verkeerseducatie komt er bekaaid af. Er is weinig geld beschikbaar voor het maken van leerplannen over verkeersveiligheid. Onderwijzers wordt in toenemende mate gevraagd zich bezig te houden met maatschappelijke vraagstukken die deskundigheden vereisen die de gemiddelde onderwijzer niet heeft. Verkeersonderwijs is vaak ideologisch georiënteerd en te weinig gebaseerd op harde feiten.

## 5. CONCLUSIES

De oorspronkelijke drieledige vraagstelling zou in kort bestek als volgt kunnen worden beantwoord. Op de vraag hoe een verkeers- en vervoerssysteem is vormgegeven waarbinnen nauwelijks of geen slachtoffers vallen blijkt uit de antwoorden dat men zich zo een systeem niet goed kan voorstellen, tenzij er drastische maatregelen worden genomen. Die maatregelen zullen dan betrekking moeten hebben op allereerst de beperking van de vrijheid van de automobilist. Er zijn wellicht andere systemen denkbaar, maar die zijn nog te futuristisch of te gerobotiseerd en op dit moment nog te ver van de maatschappelijke realiteit. Dat wil overigens niet zeggen dat op korte termijn niet iets mogelijk is, maar dat vergt dan eveneens op onderdelen een drastisch ingrijpen.

Met betrekking tot de tweede vraag over de realiseerbaarheid kan de conclusie worden getrokken dat het streven naar veiligheid de individuele vrijheid zal beperken en dus veel weerstand zal ontmoeten. Dit ook uit economische overwegingen, omdat maatregelen geld kosten. De realiseerbaarheid hangt dus enerzijds af van de overtuigingskracht dat maatregelen zin hebben en uiteindelijk geld opleveren en anderzijds van de dwang die zal worden toegepast.

De antwoorden op de derde vraag over het huidige gevoerde beleid geven aan dat dit teveel een wensbeleid is dat niet voldoende naar een taakstelling is geconcretiseerd. Vooral dit laatste wordt in de regio node gemist. De in het beleid geformuleerde speerpunten bieden te weinig aanknopingspunten voor gemeenten. De algemene taakstelling (-25%) zou volgens sommigen 100% kunnen luiden; dat is wellicht minder realistisch, maar wel eerlijker en meer uitdagend.

De uitvoering van het huidige beleid wordt belemmerd door de groeiende mobiliteit, de slechtere handhaving, de normvervaging, het gebrek aan financiële middelen, het gebrek aan informatie en kennis (waarbij dit bij gemeenten kennelijk niet moet worden onderschat), onvoldoende toegeruste regionale organen en gemeenten en de onbekendheid met het effect van maatregelen.

## 6. SLOTOPMERKINGEN

In de aanhef van dit rapport is aangegeven dat in de interviewverslagen niet op zoek zou worden gegaan naar een "rode draad" die door de inhoud ervan zou lopen. Toch is het vermeldenswaard dat een aantal onderwerpen door diverse geïnterviewden, ongeacht hun deskundigheid, bij verschillende gelegenheden wordt genoemd. Een daarvan is dat er veel meer aandacht voor het substantieel reduceren van de snelheid zou moeten zijn. Aansluitend daaraan zou er meer en striktere scheiding van verkeersoorten moeten worden nagestreefd en meer aandacht moeten zijn voor de bescherming van de zwakkere verkeersdeelnemers.

Een ander onderwerp dat de aandacht heeft is de hardere aanpak. Die wordt zowel voorgestaan bij de voorlichting over verkeersveiligheid als bij de handhaving van maatregelen, maar ook bij het treffen van fysieke maatregelen in de infrastructuur.

Tenslotte zou volgens meerdere geïnterviewden de kosten van de verkeers- onveiligheid veel meer moeten worden zichtbaar gemaakt. Onveiligheid zou de maatschappij zichtbaar en voelbaar geld moeten kosten, óók het individu.



VRAGENLIJST VOOR INTERVIEWS i.v.m. MPV-3

1. Het huidige beleid op het gebied van de verkeersveiligheid is taakstellend en gericht op een aanzienlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers. Acht u het beleid en vooral de uitvoering daarvan voldoende vormgegeven om deze taakstelling te realiseren?
2. Het huidige beleid zoals neergelegd in het MPV 1989-1993 kenmerkt zich door een aantal kansrijk geachte aanvalspunten bij de bestrijding van de onveiligheid. Denkt u dat deze zogenaamde speerpunten voldoende aanknopingspunten bieden om de taakstelling te halen?
3. Zijn er ontwikkelingen/invloeden aan te wijzen waarvan mag worden verwacht dat zij een negatief effect op de ontwikkeling van het aantal ongevallen in de komende jaren zullen hebben?
4. Zijn er omgekeerd ontwikkelingen/invloeden aan te wijzen waarvan kan worden verwacht dat zij een positief effect op de ontwikkeling van het aantal ongevallen zullen hebben?
5. Een belangrijk kenmerk van het huidige beleid is dat de realisering ervan in grote mate op regionaal niveau vorm moet worden gegeven. Is voor deze ontwikkeling de regio voldoende geëquipeerd?
6. Een ander belangrijk kenmerk van het huidige beleid is dat bij de uitvoering daarvan een groot beroep wordt gedaan op de gemeenten. Is naar uw oordeel in voldoende mate voldaan aan de voorwaarden om, wanneer lagere overheden bij het realiseren van de doelstelling van het landelijke beleid worden betrokken, hen ook in staat te stellen daaraan de verwachte bijdrage te leveren? Is er bij de gemeenten voldoende (politieke) wil om zich in te zetten voor verkeersveiligheid?
7. Aan een optimaal functionerend verkeers- en vervoerssysteem kan men de eisen stellen dat het:

- veilig is;
- realiseerbaar is;
- rekening houdt met tegenstrijdige belangen;
- organisatorisch mogelijk is.

In dit verband de volgende acht open vragen:

7a. Als wordt gesproken over een veilig verkeers- en vervoerssysteem, hoe is dan naar uw oordeel het begrip veilig gedefinieerd?

7b. Hoe omschrijft u een verkeers- en vervoerssysteem waarbinnen geen of nauwelijks slachtoffers vallen?

7c. Wanneer u zo'n systeem omschrijft, is het naar uw oordeel dan ook mogelijk dit op kortere of langere termijn te realiseren?

7d. Denkt u dat de maatschappij de ermee gemoeid gaande kosten ook voor haar rekening zou willen nemen?

7e. Denkt u dat de ongetwijfeld bij de realisering van zo'n systeem naar voren komende tegenstrijdige belangen het ooit mogelijk zullen maken het optimum te bereiken?

7f. Welke elementen van het door u genoemde systeem acht u op korte termijn reeds te realiseren?

7g. Welke strategie komt naar uw oordeel het meest in aanmerking bij de bestrijding van de verkeersonveiligheid?

7h. Welke maatregel(pakketten) komen naar uw oordeel het meest in aanmerking?

[De laatste twee vragen kunnen worden gedetailleerd afhankelijk van de specifieke deskundigheid van de geïnterviewde.]