

8 VERKEERSVEILIGHEID

De aantallen verkeersdoden en -gewonden vertonen de afgelopen jaren een gestaag dalende trend. Dat is echter geen reden om een minder intensief veiligheidsbeleid te voeren.

In navolging van het Startprogramma treedt 1 januari 2005 de tweede fase in werking van Duurzaam Veilig. In deze fase vindt een integrale aanpak van verkeersveiligheid plaats.

Overeind houden van de oorspronkelijke ambities van Duurzaam Veilig 2 is, gelet op de gereduceerde rijksbijdrage, niet realistisch. Daarom zal het BRU samen met de gemeenten en de provincie de streefdatum verzetten van 2010 naar 2015, met als doelstelling: afname van het aantal verkeersdoden met 25% en afname van het aantal geregistreerde ziekenhuisgewonden met 10% in het jaar 2015 ten opzichte van het gemiddelde in de periode 2000-2002.

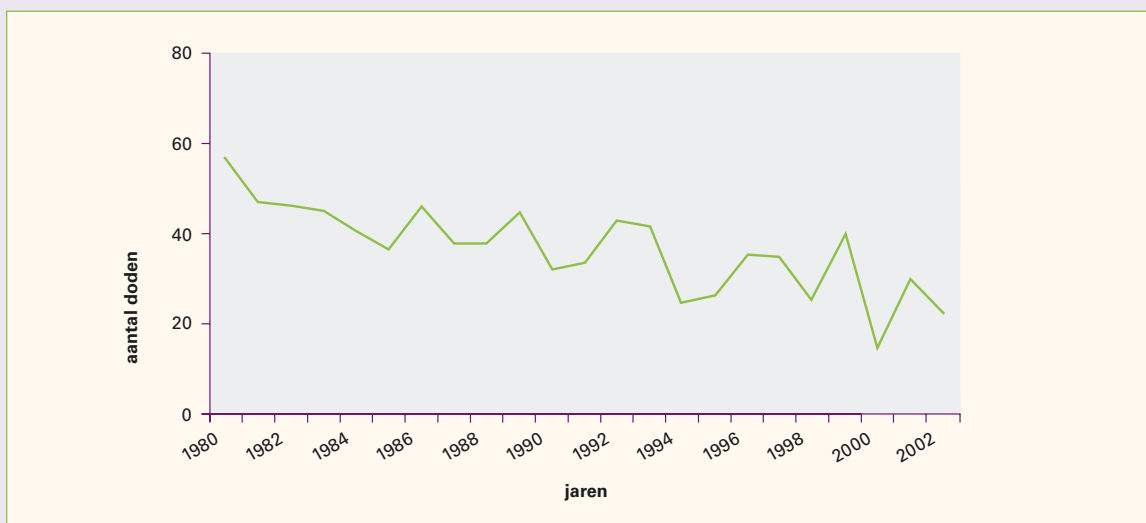
Het beleid richt zich op een integrale aanpak van verkeersonveiligheid: infrastructuur, educatie, voorlichting en handhaving. Cruciaal voor de aanpak van infrastructuur is de visie op het wegennet dat de basis vormt voor de inrichting. Functie, gebruik en omgeving zijn hierbij sleutelbegrippen.

8.1 ANALYSE EN ONTWIKKELINGEN

In de periode 1980 tot 2002 waren er in de 10 gemeenten van het BRU-gebied²² in totaal:

- ◆ 852 verkeersdoden.
- ◆ 10.570 gewonden, die in het ziekenhuis zijn opgenomen.
- ◆ 35.378 lichtgewonden (voor zover geregistreerd).

In figuur 8.1 is de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden en in figuur 8.2 van het aantal ziekenhuisgewonden opgenomen. De afnemende trend is duidelijk waarneembaar in beide grafieken.



Figuur 8.1. Ontwikkeling van het aantal verkeersdoden.

22 Bron: SWOV-website: www.swov.nl/nl/kennisbank/index.htm

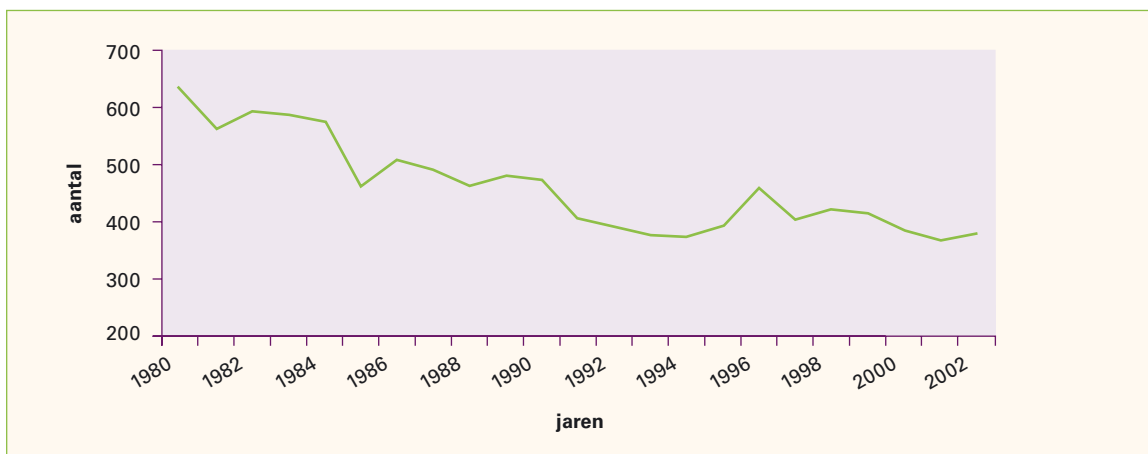
In tabel 8.1 zijn deze doelstellingen uitgewerkt.

ITEM	VERKEERSDODEN	ZIEKENHUISGEWONDEN
Aantal in 1986	45	511
Tussendoel 2000 (-25%)	34	383
Realisatie 2000	15	380
Gerealiseerde reductie 1986-2000	67%	25%
Actuele situatie 2000-2002 (gem.)	22	371

Tabel 8.1. Vergelijking doelstelling en realisatie.

Gekozen wordt voor een realistische verkeersveiligheidsdoelstelling die aansluit bij het rijksbeleid en is gebaseerd op de ontwikkelingen van de afgelopen jaren en de financiële vooruitzichten: een afname van het aantal verkeersdoden met 25% en afname van het aantal ziekenhuisgewonden met 10% in het jaar 2015 ten opzichte van het gemiddelde in de periode 2000 - 2002. In het jaar 2010 dient een afname van 15% van het aantal verkeersdoden en 7,5% van het aantal ziekenhuisgewonden gerealiseerd te zijn.

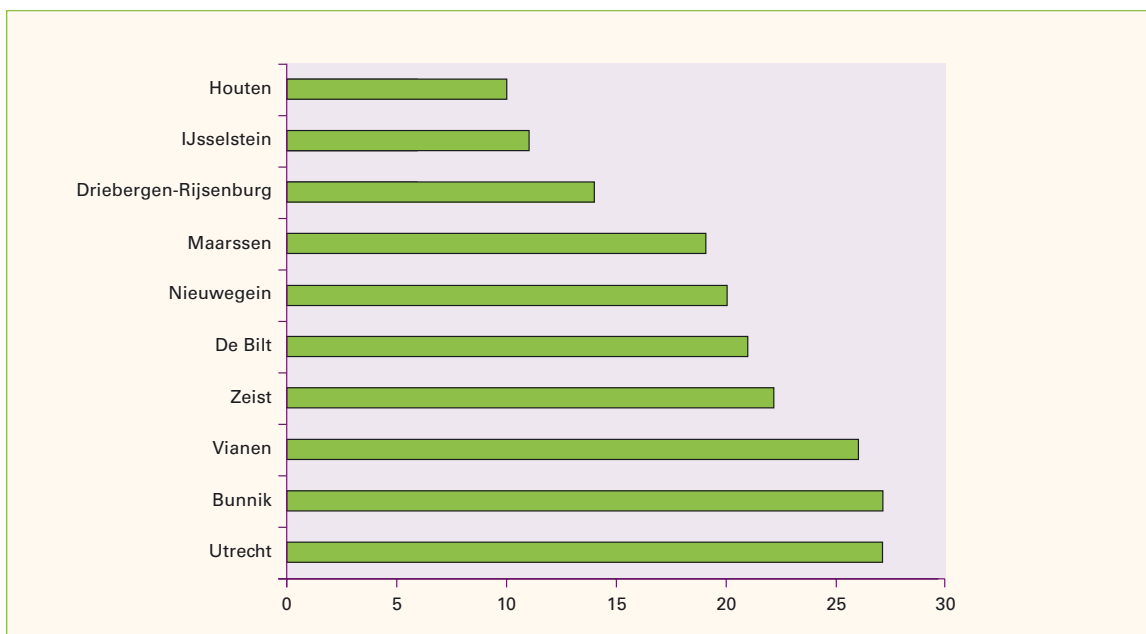
Dit betekent dat de doelstelling voor 2010 voor het aantal verkeersdoden ruim is gehaald. Ook de tussendoelstelling voor 2000 met betrekking tot de reductie van het aantal ziekenhuis-slachtoffers is gerealiseerd. Echter, het jaar 2000 was opvallend "gunstig" voor de verkeersveiligheid. De aantallen zijn in 2001 weer sterk toegenomen, waardoor het te rooskleurige beeld van 2000 weer enigszins wordt bijgesteld.



Figuur 8.2. Ontwikkeling van het aantal ziekenhuisgewonden.

In figuur 8.3 is van alle gemeenten het aantal letselgevallen (het gemiddelde van 2000-2002) per 10.000 inwoners weergegeven²³. Uit deze figuur blijkt dat er geen samenhang is met het inwoneraantal en het aantal letselslachtoffers. De 'hoge positie' van Bunnik en Vianen is opvallend. Deze kan worden verklaard door ongevallen op de snelwegen (inclusief aansluitingen) en het grote buitengebied, gecombineerd met een relatief laag inwonertal. De positie van Utrecht kan worden verklaard uit de grote hoeveelheden inkomend pendelverkeer en de vele kruisings-situaties in de stad. Houten en IJsselstein hebben voor grote delen juist moderne, veilige verkeersstructuren, terwijl - zeker in Houten - veel wordt gefietst.

23 Bron: ROV Utrecht: Verkeersveiligheidsrapport Utrecht 1999-2001, aangevuld met Vianen.



Figuur 8.3. Letselongevallen 2000-2002 per 10.000 inwoners.

8.1.1 SLACHTOFFERONGEVALLENCENTRATIES

Voor de periode 2000 tot en met 2002 zijn de *slachtofferongevallenconcentraties* binnen de tien gemeenten in kaart gebracht. Voor *slachtofferongevallenconcentraties* is de volgende definitie gehanteerd: zes of meer slachtofferongevallen in genoemde periode, waarbij de onderlinge afstand tussen twee ongevallenlocaties maximaal 50 meter bedraagt. In totaal zijn er 63 van deze *slachtofferongevallenconcentraties* gevonden, waarvan 51 binnen de gemeente Utrecht (81%). De concentraties zijn in kaart 8.1 weergegeven. Uit het kaartbeeld blijkt dat in een aantal gemeenten, waaronder Bunnik, geen slachtofferongevallenconcentraties aanwezig zijn voor de genoemde periode. In deze gemeenten vinden wel degelijk slachtofferongevallen plaats; er zijn echter geen locaties aanwezig die voldoen aan de slachtofferongevallenconcentratie norm.

8.1.2 DUURZAAM VEILIG 2: BASIS VOOR HET NIEUWE BELEID

In navolging op het Startprogramma treedt vanaf 1 januari 2005 de tweede fase van Duurzaam Veilig in werking. In deze fase vindt een integrale aanpak van verkeersveiligheid plaats. Dit betekent dat, naast het vasthouden aan de drie kernelementen mens-voertuig-weg, er meer relaties worden gelegd met andere beleidsvelden zoals ruimtelijke ordening.

Nadrukkelijker dan voorheen wordt met de komst van de tweede fase van Duurzaam Veilig een belangrijke rol toegewezen aan de provincies en kaderwetgebieden. Deze overheden krijgen de rol van regionale regisseur. Passend binnen de decentralisatiegedachte wordt de verantwoordelijkheid voor het opstellen van een integraal verkeersveiligheidsbeleid en het behalen van de doelstellingen neergelegd bij deze regionale overheden.





8.1 OVERZICHT VAN ONGEVALLENCONCENTRATIES (2000-2002)

- 6 of meer slachtoffers binnen 20 meter
- 6 of meer slachtoffers binnen 40 meter
- 6 of meer slachtoffers binnen 50 meter

Dit betekent dat de rol van het BRU voor verkeersveiligheid de komende jaren structureel verandert. Niet langer zal er alleen aandacht zijn voor infrastructurele maatregelen, maar ook voor gedrag, educatie, voorlichting en handhaving. In zijn rol van regisseur zal het BRU meer sturend optreden, gericht op verhoging van de kwaliteit van het verkeersveiligheidsbeleid. Dit betekent ook een andere rol bij de subsidiëring van projecten: gelet op de beperkt beschikbare middelen zal gekozen worden voor de meest effectieve oplossingen. Er zullen prioriteiten gesteld moeten worden waardoor wellicht niet alle projecten voor subsidie in aanmerking komen.

8.2 BELEID

Het BRU stelt de ambities voor de reductie van het aantal verkeersdoden en geregistreerde ziekenhuisgewonden bij als gevolg van de vermindering van de rijksbijdrage. Handhaven van de ambitieuze doelstellingen van Duurzaam Veilig 2 is niet realistisch. Op basis van de ontwikkelingen van de afgelopen jaren en de financiële vooruitzichten wordt gekozen voor een realistische doelstelling:

Afname van het aantal verkeersdoden met 25% en een afname van het aantal ziekenhuisgewonden met 10% in het jaar 2015 ten opzichte van het gemiddelde in de periode 2000-2002. Als tussendoelstelling voor het jaar 2010 wordt de landelijke doelstelling overgenomen: een afname van 15% van het aantal verkeersdoden en een afname van 7,5% van het aantal ziekenhuisgewonden.

Het beleid kent vijf speerpunten:

- ◆ Veilig maken van de infrastructuur op basis van de uitgangspunten van Duurzaam Veilig.
- ◆ Educatie van alle weggebruikers, zodat deze zich veiliger gedragen.
- ◆ Intensivering van de handhaving, waardoor veilig gedrag wordt afgedwongen.
- ◆ Ondersteunen van initiatieven om voertuigen veiliger te maken.
- ◆ Aanpassen van de werkwijze.

8.2.1 FINANCIËLE CONSEQUENTIES

De overheidsmiddelen voor verkeersveiligheid staan ter discussie. Voor uitvoering van de tweede fase van Duurzaam Veilig heeft het BRU ongeveer € 100 miljoen nodig²⁴. De rijksbijdrage hiervoor zou ongeveer 50% zijn; BRU en gemeenten zouden voorts elk 25% voor hun rekening nemen. Dat kwam neer op jaarlijks ongeveer € 5 miljoen voor zowel het BRU als de gemeenten. Aanvankelijk leek de rijksoverheid hiervoor de middelen beschikbaar te stellen. De bijdrage, die uit de ICES gefinancierd zou worden, is de afgelopen tijd echter 'opgedroogd'. Voor de periode tot en met 2010 zal het BRU naar verwachting € 1,5 miljoen gemiddeld per jaar ontvangen voor Duurzaam Veilig 2. Dit onderstreept het belang van een kosteneffectieve inzet van de middelen. Realisatie van Duurzaam Veilig 2 vergt de inzet en financiële betrokkenheid van alle overheden inclusief het rijk. Alleen dan zijn de ambitieuze doelen te realiseren. Het BRU wil hierover afspraken maken met de gemeenten en andere wegbeheerders. Door de infrastructurele aanpassing zoveel mogelijk in te passen in de onderhoudscyclus van de wegbeheerders, kunnen de middelen efficiënt ingezet worden.

²⁴ "Toets voorlopige doelstellingen Duurzaam Veilig fase 2. Indicatief maatregelenpakket." BRU, 19 december 2001. Omgerekend van 23 (BRU 2001) naar 10 gemeenten (BRU 2004).



8.2.2 SLACHTOFFERONGEVALLENCENTRATIES

Uiteraard is het belangrijk slachtofferongevallenconcentraties - plekken waar veel ongelukken gebeuren - aan te pakken. Het BRU zal hiervoor geld beschikbaar stellen. Maar Duurzaam Veilig gaat verder: met behulp van dit concept wordt gepoogd ongevallen te voorkomen en niet pas maatregelen te nemen als er al veel ongelukken zijn gebeurd.

8.2.3 VERKEERSVEILIGHEID EN OPENBAAR VERVOER

Verschillende verkeersdeelnemers stellen verschillende eisen aan de infrastructuur. Daar moet bij de herinrichting van wegen rekening mee gehouden worden. Snelheidsremmende maatregelen werken misschien voor het autoverkeer, maar voor een stadsbus zijn vooral snelheidsdrempels ronduit hinderlijk. Hetzelfde geldt voor horizontale elementen zoals asverschuivingen en wegversmallingen. De gewenste verkeersveilige inrichting komt zo in conflict met de wens tot doorstroming van het openbaar vervoer. In paragraaf 6.4.2 is reeds ingegaan op de wijze waarop het BRU om wil gaan met dergelijke conflicten.

Subjectieve onveiligheid

Binnen het voorgestelde beleid is de nadruk gelegd op de verbetering van de objectieve veiligheid. Projecten worden geprioriteerd op basis van de te verwachten bijdrage aan de slachtofferreductie. Dat is logisch omdat de doelstelling kwantitatief is uitgewerkt en de beschikbare middelen beperkt zijn. Uiteraard komen in de praktijk veel situaties voor die subjectief onveilig zijn, maar dat in objectieve zin niet zijn. Ook deze locaties moeten worden aangepakt, vooral om het draagvlak voor verkeersveiligheid bij de burgers te bewaren. Gelet op de beperkte beschikbare middelen gaat de prioriteit echter in eerste instantie uit naar de aanpak van objectief onveilige locaties.

8.3 MAATREGELEN

8.3.1 EDUCATIE

De aanpak van infrastructuur alleen is niet voldoende om de verkeersveiligheidsdoelen te behalen. Menselijk gedrag is en blijft nu eenmaal doorslaggevend als het om verkeersveiligheid gaat. Bewust of onbewust kiezen mensen ervoor om bepaalde risico's te nemen. Tegelijkertijd ontbreekt het vaak aan kennis over het gewenste gedrag. Educatieve maatregelen kunnen mensen bewuster maken van de risico's en ze wijzen op het gewenste gedrag. Jong geleerd is oud gedaan: de educatie hoort bij jonge kinderen te beginnen. Al is er in het begin ook een belangrijke taak voor de ouders: zij vervullen een voorbeeldfunctie. Iedere leeftijdscategorie stelt specifieke eisen aan de vorm van educatie. Daarom wordt de komende jaren Permanente Verkeerseducatie (PVE) ingevoerd. PVE maakt onderscheid naar doelgroepen. Voor iedere doelgroep wordt een passend pakket van maatregelen ontwikkeld. Het BRU ontwikkelt samen met ander overheden, verkeersveiligheidsorganisaties en scholen een effectief programma.



(Foto's controle: Politie Regio Utrecht.)

8.3.2 VOORLICHTING

Naast educatie is ook voorlichting een belangrijk onderdeel van de aanpak van verkeers- onveiligheid. Het BRU zal zich aansluiten bij de campagnekalender vanuit het landelijk Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid (MPCV). Hiervoor worden communicatie- middelen als internet, SMS, radio en televisie benut.

8.3.3 HANDHAVING

Handhaving is en blijft een belangrijk instrument om het gedrag van de verkeersdeelnemers te beïnvloeden. Gelet op de beperkte beschikbare middelen moet nagegaan worden of het mogelijk is de handhaving te intensiveren. De invoering van bestuurlijke handhaving voor lichte verkeersovertredingen is hierbij een onmisbaar instrument.

Om de aanpak van verkeershandhaving beter te structureren, worden de beleidsplannen van BRU, wegbeheerders, politie en Openbaar Ministerie (OM) beter op elkaar afgestemd. De inzet van verkeershandhaving wordt in gezamenlijk overleg bepaald, op basis van een objectief afwegingskader. In het BRU-gebied zal in de jaren 2003 en 2004 gewerkt worden aan de pilot verkeershandhaving. Deze pilot wordt benut om de samenwerking tussen de strafrechtelijke en bestuurlijke organisatie in de regio waar mogelijk te verbeteren. Hierbij zal zowel naar de basispolitiezorg als naar de regionale projecten gekeken worden.

Monitoring

Om de ontwikkeling van de verkeersveiligheid te volgen, zullen gegevens over de uitvoering van maatregelen en de ongevalgegevens structureel bijgehouden worden. Binnen de beleidsmonitor verkeer en vervoer wordt het onderwerp verkeersveiligheid nadrukkelijk opgenomen.

8.3.4 VEILIGER VOERTUIGEN

Vervoermiddelen hebben ook invloed op de verkeersveiligheid, al speelt het gedrag van de verkeersdeelnemer daarbij weer een grote rol.

Voor voertuigen gelden Europese regels. Het BRU kan in die zin geen directe invloed uitoefenen op het ontwikkelen van verkeersveiliger voertuigen. Indirect kan dit wel, door er bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat op aan te blijven dringen dat technologische systemen die de verkeers- veiligheid ten goede komen tot standaard verheven worden en geïmplementeerd worden. Daarnaast zal het BRU actief meewerken aan eventuele pilots.

Er zijn elektronische systemen in ontwikkeling die een positieve bijdrage kunnen leveren aan de verkeersveiligheid, zoals systemen die de afstand tussen voertuigen en de snelheid bewaken. De Intelligente Snelheidsaanpassing (ISA) wordt binnen Europa uitvoerig getest. Een proef in

Tilburg heeft nuttige ervaringen opgeleverd en in Zweden zijn in dit kader positieve resultaten geboekt. Het BRU onderschrijft het nut en noodzaak van Intelligente Snelheidsaanpassing (ISA). Met dit instrument is het mogelijk de gewenste snelheid (in variërende mate) af te dwingen zonder ingrijpende aanpassingen te doen aan de infrastructuur of de openbare ruimte.

8.3.5 ORGANISATIE

De middelen die voor verkeersveiligheid vanuit het rijk beschikbaar komen, zijn vooralsnog beperkt. Om deze reden moeten er keuzen gemaakt worden. Effectiviteit vormt het uitgangspunt bij de prioritering van projecten: de middelen worden daar ingezet waar de meeste winst op de slachtofferreductie te behalen is.

Dit uitgangspunt is echter alleen te hanteren voor infrastructuur; voor maatregelen op het gebied van educatie, voorlichting en handhaving is immers moeilijk in te schatten wat de effectiviteit is. Om te waarborgen dat deze activiteiten eveneens de komende jaren voortvarend opgepakt worden, wordt een deel van de middelen hiervoor apart gereserveerd. Het BRU wordt zoals eerder aangegeven ook verantwoordelijk voor de uitvoering van maatregelen op dit gebied. Dit betekent dat de organisatie en aansturing ook bij het BRU komen te liggen. Hierbij zal gebruik gemaakt worden van de kennis en ervaring die het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROV) Utrecht de afgelopen jaren heeft opgebouwd. In 2004 wordt in overleg met de gemeenten, de Provincie en het ROV onderzocht welke werkwijze het meest geschikt is om gedragsbeïnvloedende activiteiten aan te sturen. Uitgangspunt is dat de verantwoordelijke overheden de prioriteiten en de inzet van de middelen bepalen. Uitvoering vindt plaats door die organisaties die daar het meest geschikt voor zijn.

Wat de infrastructurele maatregelen betreft wordt een inspanning verwacht van alle wegbeheerders: gemeenten, provincie, waterschap en het rijk. Het BRU verwacht dat het rijk het rijkswegennet in de regio Utrecht op orde houdt. Bij het opstellen en uitvoeren van benuttingsmaatregelen dient nadrukkelijk nagegaan te worden wat de effecten zijn op de verkeersveiligheid. Bij reconstructies of wegverbredingen moeten de aansluitingen op het onderliggend wegennet duurzaam veilig ingericht worden.

Meer in algemene zin verwacht het BRU dat het rijk zich de komende jaren landelijk blijft inzetten voor een verbetering van de verkeersveiligheid. Dit dient zich onder meer te uiten in het beschikbaar stellen van voldoende financiële middelen aan de decentrale overheden en het uitvoeren van landelijke maatregelen zoals de rijbewijsrevolutie en technologische maatregelen.

