

Leidschendam, 21 april 2004

## **Duurzaam Veilig: hoe verder? E-mail Discussie – ronde 4**

Hieronder verslag van de vierde, en laatste, e-mail ronde:

### **Vierde discussieronde – 2 april 2004**

Dit is de vierde en laatste mailing. Ik stel het nog steeds zeer op prijs reacties te ontvangen op onze samenvattingen en mijn vragen. Ook nu hebben we weer een samenvatting bijgevoegd en de traditionele eerste vraag is:

#### **1. Wat is je reactie naar aanleiding van onze samenvatting?**

Op 21 april zal ik in 20 minuten proberen bij het NVVC een verhaal op hoofdlijnen te vertellen en mijn conclusies te presenteren. Zoals het er nu naar uitziet wil ik met een tamelijk concreet voorstel gaan komen. Ik ben aan het proberen vooraf voor dat voorstel draagvlak te verwerven.

Ik denk dat de draad van mijn verhaal zal zijn: Duurzaam Veilig is een goede visie die nog enige tijd zal mee kunnen, maar teneinde effectief te kunnen blijven in het reduceren van het aantal verkeersslachtoffers zal een aantal verbeteringen tot stand gebracht moeten worden. Daarbij zal tevens ingespeeld moeten worden op recente en te verwachten ontwikkelingen. Daarbij doel ik in het bijzonder op bestuurlijke ontwikkelingen (decentralisatie, belangrijke rol voor provincies en kaderwetgebieden) en op gedachten zoals ontwikkeld worden in de nota Mobiliteit. Ook het minder beschikbaar komen van financiële middelen de komende jaren is hierbij wezenlijk.

Ik zie dan vier onderwerpen waar verbeteringen gerealiseerd moeten worden en ik vraag jullie op deze vier onderwerpen met voorstellen of suggesties te komen.

In de laatste jaren is het Startprogramma Duurzaam Veilig een duidelijke aanjager gebleken voor de realisatie van duurzaam veilig maatregelen. Er zal geen nieuw Startprogramma komen, zoals het er nu uitziet. Is er behoefte aan weer een aanjaagfunctie? En zo het antwoord daarop positief zou zijn, hoe kan zo'n aanjaagfunctie er dan uitzien.  
Nb. Hier is het antwoord dat de rijksoverheid meer financiële middelen beschikbaar moet stellen verboden

#### **2. Hoe kan de verdere uitvoering van duurzaam veilige maatregelen tot stand worden gebracht?**

In de vorige mailing hebben we geconstateerd dat Duurzaam Veilig meer zou moeten proberen mee te liften met ontwikkelingen op andere beleidsterreinen en zo ook proberen financiering voor duurzaam veilig maatregelen te genereren. Het gaat daarbij niet alleen om infrastructuur, maar ook om educatie, handhaving, etc. Dit leidt tot mijn derde vraag:

#### **3. Met welke andere sectoren of beleidsvelden zou een integratie resp. samenwerking gezocht moeten worden en welke vraagstukken moeten daarbij opgelost worden?**

Het volgende onderwerp is de kennisontwikkeling en de beleidsinnovatie. Ik moet vaststellen dat beleidsinnovatie een moeizamer onderwerp is geworden naarmate de beleidsimplementatie meer decentraal gaat plaatsvinden. Kennisontwikkeling en beleidsinnovatie zouden niet in elke regio apart en los van elkaar moeten gaan gebeuren. Regio's zouden van elkaar moeten leren.

Ik meen dat hier een belangrijk punt ligt dat onze aandacht behoeft (iets wat overigens los staat van duurzaam veilig en voor andere beleidsterreinen evenzeer geldt). Dit leidt tot mijn vierde vraag:

#### **4. Op welke wijze zouden we vorm kunnen geven aan beleidsinnovatie en kennisontwikkeling en welke partijen zouden hierbij een rol moeten spelen?**

Tenslotte de kennisoverdracht. Ik heb moeten ervaren dat de kennis over Duurzaam Veilig geleidelijk aan het weglopen is. Experts verlaten het veld en nieuwe mensen betreden het. We hebben op dit moment nog niet vastgesteld welke mensen over welke kennis zouden moeten beschikken om een effectieve rol te spelen bij de realisering van Duurzaam Veilig. En dan: hoe gaan we organiseren dat er voldoende kennis beschikbaar gaat komen?

#### **5. Hoe gaan we bewerkstelligen dat de verkeersveiligheidsprofessionals en degenen die met Duurzaam Veilig te maken zouden moeten hebben (zie ook vraag 3) voldoende op de hoogte zijn/komen van Duurzaam Veilig?**

Ik realiseer me dat deze vragen niet allemaal even gemakkelijk zijn te beantwoorden, maar ik hoop toch op een flink aantal reacties. Wil me die uiterlijk 13 april mailen (duurzaamveilig@swov.nl). Ik heb dan nog ongeveer een week om mijn presentatie voor te bereiden.

Ik hoop overigens velen van jullie bij het NVVC op 21 april aanstaande te treffen.

### **Samenvatting reacties vierde discussieronde**

#### **1. Wat is je reactie naar aanleiding van onze samenvatting? ...en andere opmerkingen**

##### **Het begrip 'Duurzaam'**

'Duurzaam' wordt steeds meer het *maatschappelijk uitgangspunt*, ook al brengt dit met zich mee dat het te pas en te onpas wordt gebruikt. Dit laatste kan echter ook positief uitgelegd worden als aanwijzing dat het begrip dus leeft, en leven is aan verandering onderhevig. Ook in het *buitenland* zien we het begrip 'sustainability' steeds vaker opduiken. Hieruit wordt de conclusie getrokken dat we aan het begrip 'duurzaam' moeten vasthouden. Binnen Duurzaam Veilig zou 'Duurzaam' zelfs het *leidende principe* moeten zijn.

Toch is er ook een geluid in tegengestelde richting te horen: 'Duurzaam Veilig' begint een *sleetse term* te worden. Dit werkt desinteresse in de hand.

##### **Duurzaam Veilig als ondeelbaar uitgangspunt?**

Tegengesteld aan meningen die eerder al te lezen waren over versoepeling van DV-maatregelen, zijn er ook respondenten die pleiten voor Duurzaam Veilig als *ondeelbaar uitgangspunt*. Hierbij doen 'herkenbaarheid' en 'consistente uitvoering' *geen concessies* aan andere factoren en belangen die in het spel zijn. Hierop zou door middel van een richtlijn, of anders door middel van het stellen van een eis, door de centrale overheid op moeten worden toegezien. Wel zou nader onderzocht moeten worden welke marges er zitten aan 'herkenbaarheid' en 'consistente vormgeving'. Daarbij blijft het uitgangspunt dat mensen minder fouten zullen maken en dus minder ongevallen zullen veroorzaken indien ze weten wat ze kunnen verwachten.

Naast argumenten voor versoepeling van de uitvoering vanwege praktische problemen, wordt op basis van deze ontwikkelingen geconstateerd dat het feit dat de theoretisch gestelde grenzen op diverse plaatsen worden opgerekt, een teken is dat er wel degelijk mee gewerkt wordt en dat de visie *leeft*. We zouden niet zo bang moeten zijn voor deze ontwikkelingen, want iets wat in theorie is uitgedacht verandert nu eenmaal op basis van praktische inzichten als men er eenmaal daadwerkelijk mee aan de slag gaat.

### **Duurzaam Veilig succesvol of niet?**

Om te weten of Duurzaam Veilig tot nu toe succesvol is geweest, en om meer partijen overtuigd te krijgen van de effectiviteit van Duurzaam Veilig, zouden we niet alleen moeten pleiten vanuit de *logica* van de visie, maar ook meer van de daadwerkelijke *effecten* moeten weten. Daarvoor is niet alleen *onderzoek* noodzakelijk, dat overigens wel mondjesmaat is uitgevoerd, maar ook zouden we het eens moeten worden over de *criteria* op basis waarvan we de effectiviteit van Duurzaam Veilig zouden willen toetsen. Gaat het daarbij om een *vermindering van conflictsituaties* die tot een ongeval hebben geleid, of zijn we voornamelijk geïnteresseerd in het effect op het *aantal verkeersslachtoffers met ernstig letsel*? Ook zouden we bij criteria over het succes van Duurzaam Veilig de *processen achter de schermen* mee kunnen nemen. Daarbij moet dan gedacht worden aan de veranderingen die teweeg zijn gebracht op bestuurlijk, maar ook op praktisch uitvoeringsniveau.

### **Oorzaken van toegenomen verkeersonveiligheid**

Er wordt getwijfeld aan de eerder geuite beweringen dat de verkeersveiligheid mogelijk is afgenomen doordat bestuurders de verhoogde verkeersveiligheid zijn gaan compenseren met onveiliger gedrag. Oorzaken worden eerder gezocht in een combinatie van *groeïende mobiliteit* en *asocialer verkeersgedrag* door veranderde normen en waarden of zelfs een gebrek daaraan (en sommigen constateren dat dit niet alleen het geval is onder jongeren!). Vanuit deze constatering wordt dan ook gepleit voor het hard aanpakken van enkele verkeersonveilige gedragingen zoals te hard rijden. Dit past ook binnen huidige ontwikkelingen op politiek gebied, waaruit steeds minder draagvlak voor gedoogbeleid blijkt. Een andere ontwikkeling die wordt genoemd in het kader van toegenomen verkeersonveiligheid in het afgelopen jaar, is de toename van het aandeel van *oudere weggebruikers*. Door hun afnemende fysieke capaciteiten die niet altijd gecompenseerd kunnen worden door meer ervaring, vormen zij een aparte risicogroep in het verkeer. Met name met het oog op het nog steeds stijgende aandeel van deze groep aan het verkeer, zou de implementatie van Duurzaam Veilig verder moeten gaan en op een aantal plaatsen specifiek uitgewerkt worden voor ouderen.

### **Onmogelijk maken van onveilig gedrag**

Het onmogelijk maken van onveilig gedrag door middel van infrastructurele maatregelen is wellicht niet haalbaar. Indien wel haalbaar, zou het mogelijk als ongewenst bijeffect kunnen hebben dat, met name over langere afstanden, weggebruikers zich onveilig gaan gedragen op locaties waar dat nog wel kan. Een te strak keurslijf lokt mogelijk extreem ongewenst gedrag uit als uitlaatklep daar waar dat maar mogelijk is.

### **Bestudering van besluitvormingsprocessen**

Het wordt door een aantal respondenten onderschreven dat het inderdaad magertjes gesteld is met de implementatie van Duurzaam Veilig binnen *stedenbouw* en *ruimtelijke ordening*. Gegeven dit feit worden besluitvormingsprocessen tussen stedenbouwers/ruimtelijke ordening en verkeerskundigen als een belangrijk onderzoeksonderwerp gezien.

### **Inhoudelijke thema's uitwerken**

Een paar respondenten constateert dat onze benadering van de impasse waarin Duurzaam Veilig nu verzeild dreigt te raken, vooral procesmatig of organisatorisch georiënteerd is. Een andere manier om de zaken te *ordenen* is om vanuit inhoudelijke thema's te kijken wat de bijdrage van diverse componenten hierin is of kan zijn. Als voorbeeld wordt het thema 'snelheidsbeheersing' genoemd. Voor veel betrokkenen leven vooral de inhoudelijke aspecten en de directe effecten van maatregelen op gedrag en verkeersveiligheid.

### **Infrastructurele maatregelen en toekomst**

Volgens een van de respondenten zouden we niet op detailniveau over problemen met drempels moeten reppen, maar veel meer moeten constateren dat er een *toekomst* is voor ISA en sobere 60 km/uur gebieden. De effecten van 60 km/uur gebieden zijn tot nu toe erg positief, en de respondent verwacht dat dit net zo het geval zal zijn voor 30 km/uur gebieden. Tevens wordt opgemerkt dat gebleken is dat met relatief geringe middelen toch nog een substantiële veiligheidswinst te boeken is (sobere uitvoering van 30 en 60 km/uur gebieden). De aandacht zou nu vooral gevestigd moeten worden op GOW's, waar nog steeds de meeste slachtoffers te betreuren zijn.

Op basis van een imaginaire autorit over de huidige wegen, worden de volgende punten voor verbetering geconstateerd: in 30 km/uur gebieden wordt de aandacht gemakkelijk afgeleid door slecht onderhoud van wegen. In 50 km/uur gebieden zou een beter afstelling van VRI's er voor moeten zorgen dat met name 's nachts bestuurders niet door rood rijden.  
...en naast infrastructuur wordt voor zowat alles gepleit wat maar aan maatregelen te bedenken valt:

### **Duurzaam Veilig en voertuigen**

Het is goed om te weten dat er ook Duurzaam Veilig ontwikkelingen zijn binnen de voertuigwereld. Zo is iedere aanpassing die de veiligheid van een voertuig vergroot in principe ook *Duurzaam Veilig* vanwege het inherente en duurzame karakter. Wel moet kritisch gekeken worden in hoeverre dergelijke ontwikkelingen *compensatiegedrag* van de bestuurder in de hand werken. Op het gebied van snelheid, een zeer belangrijk onderwerp binnen de verkeersveiligheid, zouden systemen moeten worden ontwikkeld die het voertuig, daar waar dat nodig/het meest gewenst is, met *aangepaste snelheid laten rijden*. Daarnaast moeten voertuigen zo optimaal mogelijk de *interactie met bestuurder en infrastructuur* ondersteunen. Ook zouden voertuigen meer moeten worden ontworpen met het oog op *letsel van de tegenpartij* en niet alleen dat van de eigen inzittende(n). Daarbij zou vooral ook aandacht moeten zijn voor aanrijdingen met kwetsbare verkeersdeelnemers. Vooral vanuit de sector 'goederenvervoer' blijft aandacht hiervoor belangrijk, want door de toename van het vrachtverkeer, neemt ook de kans op ernstige ongevallen mogelijk toe. Vanuit een hele andere lijn van denken met het oog op voertuigen, wordt juist gepleit voor het bewerkstelligen van meer duurzame veiligheid door het gebruik van *autogebruik te ontmoedigen*. Ook worden kritische kanttekeningen geplaatst bij het almaar groeien van de motorvermogens. Het terugdringen van autogebruik op met name korte afstanden zou binnen de verkeersveiligheid een speerpunt moeten zijn. Daarmee wordt veel meer aan de kern van de verkeersonveiligheid gewerkt. Er is echter een groot probleem op het gebied van draagvlak en politieke wil om een dergelijke boodschap te verkondigen.

### **Duurzaam Veilig en ITS**

Naast de vele aandacht die binnen Duurzaam Veilig normaliter aan infrastructuur wordt besteed, zou het ook zeer interessant zijn en de moeite lonen meer te kijken in de richting van ITS. Infrastructurele maatregelen hebben namelijk een lange implementatieperiode waarin het gevaar groot is dat er vroeg of laat tegen financiële grenzen aan wordt gelopen. Bij ITS is dat veel minder het geval omdat het veel *goedkoper* is en voor een groot deel *door de markt gevormd* wordt. Door de bestuurder beter en 'op maat' te ondersteunen bij zijn rijtaak, *vermindert de kans op onbedoelde fouten* en wordt het verkeersgedrag in z'n geheel *voorspelbaarder*. Een bijkomend voordeel van ITS is dat het de bestuurder op de hoogte kan houden van de *gevolgen van diens gedrag*, een toepassing die psychologisch zeer effectief werkt om gedrag te beïnvloeden. Wel moet opgepast worden dat het in onze voertuigen geen kermis wordt en dat afleiding een hoofdrol gaat spelen als ongevalsoorzaak. In dit verband wordt een lans gebroken voor ISA, maar de grote vraag die aan dit onderwerp hangt is hoe, waar en door wie dit systeem geïmplementeerd zou moeten worden. In relatie met ITS wordt er ook gepleit voor gebruik van *internet* en *rijsimulatoren* in de rijopleiding. *Navigatiesystemen* worden ook genoemd als een zeer goed hulpmiddel om zonder stress in een vreemde omgeving de weg te vinden. Ook dit vermindert gevaarlijk weggedrag. Aan de andere kant wordt juist geconstateerd dat er minder aandacht voor infrastructuur zou zijn omdat men veel verwacht van een toekomst met ITS, die dan veel van de functies die nu door de infrastructuur vervuld worden overneemt.

### **Duurzaam Veilig en handhaving**

Omdat het nu eenmaal onmogelijk is het gedrag van alle verkeersdeelnemers op dezelfde lijn te krijgen, wordt er niet zo veel effect verwacht van een *normen- en waardendiscussie*. Aan de andere kant wordt het sterker afdwingen van *uniform verkeersgedrag* ten koste van individuele vrijheden wel als de meest wenselijke vorm van verkeersdeelname gezien voor de verkeersveiligheid. Een andere optie is om gebieds- of wegfunctie-afhankelijk meer of minder eigen verantwoordelijkheid aan bestuurders over te laten. Om dit te bereiken zou het verkeer meer gepresenteerd moeten worden als een proeftuin van de samenleving. Hierin zou handhaving, en vooral *hardere en zichtbaardere handhaving* een grote rol in moeten krijgen. Om mensen echt te dwingen zich aan de regels te houden zullen ze harder moeten voelen wat het betekent om over de schreef te gaan.

De pakkans moet omhoog (er wordt in dit kader meer gezien in het gebruik van camera's dan het intensiveren van staandhoudingen) en de sancties moeten harder zijn. Het wordt nog wel als een hele uitdaging gezien om dit te verwezenlijken, mede omdat het voornamelijk een visie voor de langere termijn vraagt. Het wordt echter wel als een illusie gezien dat we met alleen infrastructurele maatregelen bestuurders 'in het gareel' krijgen.

Aan de andere kant is de nuchtere conclusie ook dat ervaringen van draagvlak voor gedragsbeïnvloeding meestal te zien zijn na een infrastructurele aanpak of een wetswijziging. Uiteindelijk moeten we, willen we Duurzaam Veilig echt zo uitvoeren zoals het is bedoeld, voor ogen houden dat we een integrale aanpak moeten nastreven waarin mens-voertuig-weg (evenredig?) vertegenwoordigd zijn.

### **Duurzaam Veilig en educatie**

Er zou meer prioriteit gegeven moeten worden aan voorlichting en educatie aan (toekomstige) weggebruikers. De achterliggende gedachte is dat mensen zich veilig in het verkeer gaan gedragen als ze weten wat er van hen verlangd wordt. Het is eigenlijk nogal merkwaardig dat infrastructurele maatregelen voornamelijk worden uitgevoerd en gecoördineerd door dure deskundigen, terwijl voor educatie en voorlichting meestal niet meer dan een vrijwilligersstatus beschikbaar is.

### **Inleving in andere weggebruikers**

Uit ervaring als weggebruiker in verschillende vervoermiddelen, valt op dat risicovol gedrag en de effecten van het eigen gedrag op anderen beter in te schatten zijn als men regelmatig van vervoermiddel wisselt en zo op een natuurlijke wijze de plaats van de andere verkeersdeelnemer inneemt. Gesuggereerd wordt dat de meest veilige autobestuurder wel eens een fietser zou kunnen zijn (en waarschijnlijk vise versa).

## **2. Hoe kan de verdere uitvoering van duurzaam veilige maatregelen tot stand worden gebracht?**

### **Aanjaagfunctie**

Men is het inderdaad eens met de constatering dat een aanjaagfunctie nodig blijft en alleen een 2<sup>e</sup> fase Duurzaam Veilig wel eens te weinig positief effect zal scoren. Duurzaam Veilig zal waarschijnlijk weer meer opleven als de visie wordt gepresenteerd vanuit het doel '*vermijdbare ongevallen*' te voorkomen. Dit stimuleert de politiek.

De meeste respondenten zien de rol van een aanjaagfunctie voornamelijk bij de *decentrale overheden* liggen (provincies & kaderwetgebieden), en niet alleen bij een centraler orgaan. Provinciale organen zouden bijvoorbeeld een aanjaag- en inspiratiefunctie voor de lokale overheden moeten vervullen, vooral ook omdat zij bijvoorbeeld een integrale aanpak kunnen stimuleren. Als provincies hun ambitieniveau gaan verlagen, dan heeft dit ongetwijfeld ook een negatieve invloed op de bereidheid bij gemeenten en andere lage overheden om verder te gaan met Duurzaam Veilig. Een aanjaagfunctie zou bijvoorbeeld kunnen worden bereikt door decentrale overheden meer middelen te laten genereren. Wel zullen de provincies en kaderwetgebieden ondersteund moeten worden met kennis over hoe men het hoogste rendement uit maatregelen kan halen. Op lokaal niveau zou meer aandacht moeten komen voor *gedragsbeïnvloeding* door bijvoorbeeld meer te investeren in aanvullende handhaving in combinatie met educatie en voorlichting.

Voor het *rijk* wordt een aanjaagfunctie gezien in het stimuleren van veilig gedrag op strategisch niveau ('de landelijke taakstelling') en via een *normen- en waardendiscussie* toegespitst op veilig verkeer. Ook wordt centrale aansturing van de decentrale overheden bepleit (mogelijk vanuit de veronderstelling dat de decentrale overheden niet automatisch van hun verantwoordelijkheden doordrongen zijn en hier ook naar handelen). In dit kader wordt een beloningssysteem voorgesteld voor gemeenten die zich goed met Duurzaam Veilig bezig houden.

### **Verbreiding noodzakelijk**

Het wordt noodzakelijk geacht om Duurzaam Veilig meer in de 'breedte' te ontwikkelen en er voor te zorgen dat de visie minder als een dogma ervaren wordt. Daarbij zouden voorstanders dus *minder star* moeten volharden in het uitvoeren van Duurzaam Veilig maatregelen zoals deze volgens de richtlijnen zijn gedefinieerd; anderzijds kan een verbreding tot voordeel hebben dat *tegenstanders* (wie dat zijn en welke argumenten daarbij spelen is niet toegelicht) *milder* in hun oordeel over Duurzaam Veilig worden.

Het wordt dus van groot belang geacht dat de Duurzaam Veilig visie zich meer op *meta-niveau* toespitst op hoe het verkeerssysteem zou moeten functioneren en waarbij 'veiligheid' slechts één van de componenten is. Een toekomst voor Duurzaam Veilig wordt vooral gezien in een samenwerkingsverband met andere partijen. Hierin kan de Duurzaam Veilig visie zeker een belangrijke koppositie in vervullen.

Ook vanuit een ander perspectief wordt er gepleit voor een bredere kijk. Zo wordt gesteld dat er nu een *gekunstelde scheiding* is tussen veiligheid en bereikbaarheid, terwijl dit aspecten zijn van iedere weg waarop verkeer zich afwikkelt.

Omdat veranderingen in afwikkelkwaliteit gerelateerd zijn aan verkeersonveiligheid en een goede doorstroming van wegen hoog in het vaandel staat bij gebruikers, zouden uitvoerders vooral op dit aspect moeten letten. Dit impliceert dat daarmee de veiligheid dus automatisch ook gebaat is. Dergelijke ontwikkelingen zijn noodzakelijk om *tegenwicht* te bieden aan ruimtelijke en financiële ontwikkelingen die hun eigen dynamiek hebben en meer de aandacht genieten nu burgers en belanghebbenden meer beleidsruimte hebben. Wegen moeten niet het imago krijgen dat, ongeacht hun bedoelde functie, er sowieso geen sprake is voor doorstroming. Dat irriteert mensen.

Een verbreding kan echter ook positiever worden geformuleerd, en meer de insteek nemen van 'leren van elkaars aanpak' in plaats van genoeg stem geven aan ons verkeersveiligheidsbelang in de wereld van andere belangen. Mogelijk ligt in de aanpak van andere sectoren ook wel de sleutel om nader tot hun denk- en communicatiewereld te komen en daarmee meer invloed te krijgen voor verkeersveiligheid.

### **Verkeers- & vervoersplannen**

Er wordt vooral toekomst voor een vervolg van het startprogramma gezien in PVVP's en RVVP's. Door de decentralisering zullen er straks 19 plannen liggen op basis waarvan aan 's lands wegen gesleuteld gaat worden, en willen we de invloed van Duurzaam Veilig hierin zeker stellen, dan zullen we de opstelling van deze plannen op z'n minst op de voet moeten volgen. Op nationaal niveau zou deze informatie samengevoegd moeten worden, en ook zou gekeken moeten worden of er vanuit de Nota Mobiliteit niet toch ook een deel van het programma op nationaal niveau kan worden geformuleerd. Voor stedelijke bereikbaarheid bestaat zoiets ook.

### **Creatieve oplossingen**

Er zijn in de praktijk voorbeelden van creatieve oplossingen binnen het Duurzaam Veilig kader (voorbeelden hiervan zijn kabelgeleiding en inhaalstroken op regionale stroomwegen) die zowel beter uit te voeren zijn in de beschikbare financiële en openbare ruimte, maar ook voordelen bewerkstelligen voor zowel veiligheid als wegcapaciteit (c.q. doorstroming).

### **Gefaseerde invoering: 'bouwstenenmethode'**

Om met de beschikbare financiële middelen toch zo veel mogelijk te kunnen doen, zijn voornamelijk oplossingen gevonden in een gefaseerde invoer van Duurzaam Veilig. Een voorbeeld dat wordt genoemd is de zogenaamde 'bouwstenenmethode'. Hierin wordt vanuit diverse invalshoeken Duurzaam Veilig gefaseerd ingevoerd, waarbij zo kosteneffectief mogelijk aan maatregelen wordt gewerkt om de regionale verkeersveiligheidsdoelstelling te halen. Voordelen van een dergelijke aanpak liggen ook in de uitvoering, waarbij men kleinschaliger kan werken, minder last heeft van externe regelgeving, b.v. op het gebied van ruimtelijke ordening en milieu, en eenvoudiger is aan te sturen. Een uitwerking van een dergelijke methode die wordt genoemd is: 1) aanpak van geprioriteerde wegvakken en kruispunten, aangevuld met 2) een gebiedsgerichte benadering die wordt vorm gegeven in regionale uitvoeringsplannen die weer aansluiten bij 3) de infrastructurele en onderhoudsplanning van de provincie, en als aanvulling hierop ook nog 4) een koppeling tussen kosteneffectieve maatregelen en ongevalstypen waarbij specifieke maatregelen worden genomen voor bepaalde typen ongevallen die op bepaalde wegen veelvuldig voorkomen.

Vanuit een meer theoretisch kader worden wel bedenkingen geuit tegen al te gefaseerde invoering omdat dit mogelijk de uniformiteitsbeleving van de bestuurder ondermijnt. Mogelijk is dit met name een overgangsprobleem.

### **Beschikbare financiële middelen**

We zouden de stelling 'er is geen geld' moeten nuanceren. Er zijn uiteraard geen ICES-gelden meer beschikbaar, maar tot 2010 heeft V&W wel 340 miljoen euro gereserveerd voor Duurzaam Veilig maatregelen. Dat is wel minder dan er was, maar toch zeker niet niks, en volgens zeggen, meer dan ooit beschikbaar is geweest voor de realisering van Duurzaam Veilig.

Toch wordt wel degelijk geconstateerd dat de uitvoering onder druk staat door *financiële problemen* en niet door verminderd draagvlak voor het gedachtegoed van Duurzaam Veilig.

### **3. Met welke andere sectoren of beleidsvelden zou een integratie resp. samenwerking gezocht moeten worden en welke vraagstukken moeten daarbij opgelost worden?**

#### **Schakel tussen ministeries**

Een van de ontbrekende schakels is de verbinding tussen de diverse ministeries. Hieraan gekoppeld is het wel degelijk zo dat kosten soms door andere ministeries gedragen worden dan de ministeries die van de uiteindelijke baten kunnen profiteren. Zo pompt V&W bijvoorbeeld geld in verkeersveiligheid, waarvan VWS of VROM de vruchten plukt doordat het bijvoorbeeld minder slachtoffers of verminderde milieuproblematiek oplevert. Eigenlijk zouden deze financiële stromen ook een kritisch beschouwd moeten worden en zou het geld weer terug moeten vloeien naar de investeerders of juist uitgegeven moeten worden door de partijen die direct baat hebben bij de effecten.

*...en verder wordt ook wat betreft verbreding haast geen sector of vakgebied overgeslagen:*

#### **Mobiliteit & Ruimte**

Binnen het verkeerssysteem speelt niet alleen 'veiligheid' een rol als motief voor verbeteringen, maar vooral ook 'doorstroming' en 'bereikbaarheid'. Hiervan zou Duurzaam Veilig meer doordrongen moeten raken. Aan de andere kant haalt men in de sector Verkeer & Vervoer niet de doelstelling van minder verkeersslachtoffers, als er niet intensief met verkeersveiligheid aan de slag wordt gegaan.

Verkeersveiligheidsdeskundigen zouden hun invloed beter kunnen doen gelden als zij er voor zorgen dat zij *tijdig rond de tafel* komen te zitten bij besluiten rond ruimtelijke ordening en stedenbouwkundige vernieuwing. Een dergelijke verbreding zou vooral door provincies, kaderwetgebieden en gemeenten moeten worden getrokken.

Ook wordt de gedachte uitgesproken dat, nu de Nota Mobiliteit en Nota Ruimte zijn gekoppeld, er op den duur ook wel een gezamenlijke visie zal ontstaan. Dit proces zou hooguit een kwestie zijn van tijd. Hiermee wordt dus impliciet gezegd dat voor een samenwerking tussen deze twee gebieden geen extra inspanningen geleverd en initiatieven ontplooid moeten worden om het tot een geheel te smeden.

#### **Gebiedsgericht benutten**

Een paar respondenten bepleiten in samenwerking met 'gebiedsgericht benutten', alhoewel een dergelijke samenwerking thans nog uitdraait op een prioriteit bij benutten en minder bij veiligheid. Om dit eventueel beter van de grond te krijgen en helderheid te verschaffen in het woud van samenwerking en die zo zou ontstaan, zouden er heldere randvoorwaarden als handvatten moeten worden geformuleerd. Hierbij zou dan voor alle gebieden binnen Duurzaam Veilig even veel aandacht moeten komen.

#### **Politie/Justitie**

Bij politie zou meer oog moeten komen voor de gedachten achter Duurzaam Veilig. Het is kennelijk onduidelijk wat de politie van Duurzaam Veilig vindt, en daaruit wordt geconcludeerd dat er ook wel niet veel mee gedaan zal worden. Vanuit justitie zou meer aandacht moeten komen voor zowel aansprakelijkheidswetgeving als strafwetgeving in relatie tot verkeersdeelname.

#### **Private sector**

Ook binnen de zakelijke verkeersdeelname zouden strakkere lijnen moeten worden geformuleerd. Wat betreft dit laatste kan ook meer gedaan worden vanuit transport- en leasemaatschappijen. Zij kunnen invloed uitoefenen op de manier waarop hun werknemers/klanten aan het verkeer deelnemen en met veiligheid omgaan.

#### **Educatie en voorlichting**

Er wordt geconstateerd dat er weinig aandacht is voor preventieve verkeersveiligheidsmaatregelen zoals educatie, terwijl dit toch ook bij de Duurzaam Veilig gedachte hoort. Er zou intensiever met scholen en scholingsinstituten moeten worden samengewerkt om burgers beter bekend te maken met de principes van Duurzaam Veilig.

Hiervoor zou speciaal lesmateriaal over verkeersveiligheid moeten worden opgesteld. Hierbij moet echter ook de vraag beantwoord worden hoe de kennis beklijft en niet te snel slijt.

### **Verkeepspsychologie/gedragwetenschap**

Duurzaam Veilig kan profiteren van meer inzichten waarom bestuurders zich in bepaalde situaties op een bepaalde manier gedragen.

### **Voertuigontwerp**

Ook zou er binnen Duurzaam Veilig meer aandacht moeten komen voor duurzaam veilig voertuigontwerp. De industrie richt zich daarbij nu nog te veel op het laatste moment waarin een ongeval voorkomen kan worden. Er zou met name in de toekomst meer gekeken moeten worden naar ongevalpreventieve maatregelen.

### **Leren van anderen**

Duurzaam Veilig zou niet alleen inhoudelijk, maar ook wat betreft aanpak eens om zich heen kunnen kijken en leren van anderen. In dit verband wordt de sector milieu genoemd, maar ook de manier waarop de gezondheidszorg zich met preventie bezig houdt.

### **Een eigen stem behouden en samenwerken**

Er gaan ook stemmen op voor het behoud van *het eigen stemgeluid* van Duurzaam Veilig (de mens als maat der dingen). Wel wordt er gepleit voor samenwerking met andere belangen op terreinen waar beide belangen elkaar raken. Als voorbeeld wordt 'milieu' genoemd, waarbij wordt opgemerkt dat milieuvriendelijk rijden bijna altijd ook 'veilig rijden' betekent. Met name waar infrastructuur aan ruimtelijke ordening raakt, is er soms echter juist sprake van tegengestelde belangen tussen Duurzame Veiligheid en milieu. In sommige gevallen kunnen belangen ook wel degelijk in elkaars verlengde liggen, mits men maar ver genoeg kijkt. Zo blijken veel files door ongevallen te ontstaan en zou de doorstroming verbeterd kunnen worden door de verkeersveiligheid te vergroten. Een recente tendens om verkeersveiligheid ook als een volksgezondheidsvraagstuk te zien, is wel een samenwerking die haar vruchten af zou kunnen werpen. Andere mogelijkheden voor samenwerking liggen wellicht ook bij sociale veiligheid. In het geval dat er tegenstellingen bestaan tussen verschillende doelen zou de verkeersveiligheidsdeskundige zo tijdig mogelijk bij beleidsbeslissingen betrokken moeten raken. Er wordt echter niet aangegeven wat dan het standpunt zou moeten zijn: volharden in Duurzaam Veilig, wetende dat daarmee waarschijnlijk het onderspit wordt gedolven, of toch naar een optimalisatie van alle belangen streven, waarbij dan wel onherroepelijk water bij de wijn moet worden gedaan.

## **4. Op welke wijze zouden we vorm kunnen geven aan beleidsinnovatie en kennisontwikkeling en welke partijen zouden hierbij een rol moeten spelen?**

### **Centralisatie in kennisoverdracht**

Er wordt geopperd dat partijen bij elkaar gebracht moeten blijven worden. Hierin wordt vooral een rol gezien voor het Kennisplatform Verkeer & Vervoer (al is de rol van dit platform niet voor iedereen even duidelijk), columns, vakbladen en overlegondes. Ook andere kennisinstellingen (zoals de SWOV) zouden hierin een rol kunnen/moeten vervullen en vooral moeten investeren in samenwerking.

Daarnaast pleit men voor een rol van de Centrale Overheid als het gaat om het *uitdragen van kennis en samenhang houden* in het geheel. Als de centrale regiefunctie weg zou vallen, raakt het geheel te verbrokken en het effect daarvan valt waarschijnlijk te vergelijken met een organisatie zonder directie. Zo zou hopelijk kunnen worden voorkomen dat de kennis over Duurzaam Veilig wegloopt of haar eigen leven gaat leiden. We zouden er ten eerste achter moeten komen wie de sleutelfiguren op centraal en lokaal gebied zijn. De kennis die zij in huis hebben zou daarbij eerst moeten worden geïnventariseerd. Om kennis vervolgens te verspreiden moet het gevoel ontstaan dat Duurzaam Veilig in brede kringen als iets belangrijks wordt gezien.

### **Gebruik maken van bestaande 'structuren'**

Overigens wordt niet door iedereen de huidige kennisoverdracht als een probleem gezien.

In een centraal kennisplatform kunnen regionale en lokale overheden wel vragen stellen waarop nieuw onderzoek kan worden uitgevoerd en vindt kennisuitwisseling op decentraal niveau reeds regelmatig plaats. Het advies wordt gegeven om niet te veel van deze bekende paden af te wijken, maar hier juist intensiever gebruik van te maken. In deze lijn wordt ook gepleit voor verder gaan op het ingeslagen pad om meer routine ingebouwd te krijgen. Telkens afvragen of het misschien toch niet beter kan is niet erg efficiënt.

### **Enthousiasmering**

Een enthousiaste groep betrokkenen zou Duurzaam Veilig weer meer onder de aandacht moeten brengen. Dat werkt aanstekelijk.

## **5. Hoe gaan we bewerkstelligen dat de verkeersveiligheidsprofessionals en degenen die met Duurzaam Veilig te maken zouden moeten hebben (zie ook vraag 3) voldoende op de hoogte zijn/komen van Duurzaam Veilig?**

### **Duurzaam Veilig: geen dogma, maar een aanpak**

De professionals op het gebied van verkeersveiligheid zijn goed op de hoogte van Duurzaam Veilig. Waar vooral behoefte aan schijnt te zijn is het uitdragen van de boodschap dat Duurzaam Veilig *geen dogma* is, maar een *aanpak*. Over deze aanpak is al door velen nagedacht, maar moet daarom nog niet gepresenteerd worden als iets dat altijd perse zo moet als destijds bedacht is. Door een dergelijke boodschap uit te dragen, win je meer mensen voor je ideeën in dan door het opleggen van een starre visie. Met name stedenbouwkundigen en planologen zouden op deze manier toch nog voor Duurzaam Veilig te winnen zijn.

### **Maatregelverantwoording**

In het verleden zijn reeds een aantal pogingen mislukt om tot een theoretische en praktische kennisuitwisseling over problemen rond Duurzaam Veilig maatregelen te komen. De belangrijkste oorzaak lag hierin dat de verkeersveiligheidsdeskundigen die in het veld de maatregelen tot uitvoering moesten brengen, helemaal *geen problemen ervoeren*, maar *direct* op basis van 'eigen inzicht' en 'ervaringsdeskundigheid' een oplossing bedachten. Dit heeft er dus in geresulteerd dat er heel wat maatoplossingen zijn ingevoerd terwijl deze, wetenschappelijk gezien, een *goede fundering ontbeerden*.

Om dit probleem op te lossen zouden regionale verkeersveiligheidsambtenaren eerst serieus een *probleem als zodanig moeten ervaren* en daarnaast moeten beseffen dat het veel meer zin heeft een *maatregel eerst te onderzoeken op zijn effectiviteit* alvorens deze te implementeren. Door het verplicht stellen van een verantwoording over een gekozen oplossing zou mogelijk bewerkstelligd kunnen worden dat uitvoerders meer bezinnen voor ze beginnen. Heel vaak zijn mensen zich ook niet bewust van hun gebrekkige kennis. Ook een veiligheidsaudit kan hierbij behulpzaam zijn.

### **Archivering en regulier overleg**

Binnen organisaties zou men moeten toezien op een *goede archivering* van de stukken en op basis hiervan tevens een goede overdracht voor nieuwe medewerkers moeten bewerkstellingen. Voor een goede overdracht zouden vooral oudere werknemers verantwoordelijk moeten zijn.

Tussen organisaties is een *kennisplatform en regulier overleg* waarschijnlijk de beste oplossing om kennis uit te wisselen. Daarbij kan de huidige en toekomstige ontwikkelingen op het gebied van de elektronica ons zeker van dienst zijn.

### **Kennis niet vrijblijvend**

Om de kennis over Duurzaam Veilig bij iedereen op een goed peil te krijgen, zou het opdoen van kennis niet van het eigen initiatief van de diverse partijen afhankelijk moeten zijn, maar onder alle relevante groeperingen worden verspreid. Daarnaast wordt wel wat gezien in moreel verplichte opfriscursussen. Het gaat niet zo zeer om nieuwe feiten, maar alle kennis weer op een rijtje krijgen. Mensen hebben zelf vaak niet echt door hoe het met hun kennis omtrent Duurzaam Veilig gesteld is. De organisatie van dergelijke opfriscursussen wordt vooral gezien voor de ROV's in samenwerking met onderzoeks- en kennisinstituten zoals de SWOV, AVV en het KpVV.

**Kernpunten nog eens samenvatten**

Een aantal respondenten is van mening dat een beter kennisniveau omtrent Duurzaam Veilig eenvoudig te bewerkstelligen is door de essentie van deze visie nog eens kernachtig op papier te zetten en te verspreiden. Een hieraan verwante oplossing is om nog eens goed uiteen te zetten wat de theoretische ideeën achter Duurzaam Veilig zijn om op basis hiervan mensen te overtuigen van het gedachtegoed.