

Actieprogramma Verkeersveiligheid Zeeland

Maatregelen van het Meerjarenplan van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland en de Vervoerregio Zeeland

R-95-40
Drs. R.D. Wittink
Leidschendam, 1995
Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-95-40
Titel: Actieprogramma Verkeersveiligheid Zeeland
Ondertitel: Maatregelen van het Meerjarenplan van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland en de Vervoerregio Zeeland
Auteur(s): Drs. R.D. Wittink
Onderzoeksmanager: Mr. P. Wesemann
Projectnummer SWOV: 51.145
Opdrachtgever(s): Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland ROVZ en de Vervoerregio Zeeland

Trefwoorden: traffic, safety, region, programme.
Projectinhoud: De SWOV heeft een analyse van de verkeersonveiligheid in de provincie Zeeland gemaakt (rapport R-95-38) en een strategie opgesteld om de hierin aangegeven beleidsdoelen te realiseren (rapport R-95-39). Dit rapport behelst een actieprogramma dat met maatregelen die uitwerking geven aan de strategie.

Aantal pagina's: 23
Prijs: f 17,50
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1995

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 170
2260 AD Leidschendam
Telefoon 070-3209323
Telefax 070-3201261

Inhoud

<i>Voorwoord</i>	4
1. <i>Hoofdpijnen van het actieprogramma</i>	5
1.1. Projecten met hun eindprodukten	5
1.2. Realisering taakstellingen door middel van eindprodukten	6
1.2.1. De taakstellingen	7
1.2.2. Koppeling projecten en taakstellingen	7
1.3. Algemene kenmerken van projecten	8
1.4. Implementatie-voorwaarden	9
2. <i>Projecten voor de komende vijf jaar</i>	11
2.1. Ruimtelijk en mobiliteitsbeleid	11
2.2. Categorisering en vormgeving wegen	13
2.3. Educatie	14
2.4. Aanvullende gedragsbeïnvloedende maatregelen	17
2.5. Verkeersveiligheidsplannen van overheden	19
3. <i>Evaluatie</i>	21
3.1. Bestaand beleid	21
3.2. Inhoudelijke ontwikkeling	21
3.3. Procesmatige ontwikkeling	22
<i>Literatuur</i>	23

Voorwoord

De SWOV maakt voor het *Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland* (ROVZ) en de *Vervoerregio Zeeland* een meerjarenplan.

Dit plan wordt gebaseerd op de verkeersonveiligheidsproblematiek en achterliggende factoren.

In fase 1 is de problematiek beschreven en zijn doelen voor het beleid aangegeven.

In fase 2 is de strategie opgesteld om die doelen te bereiken.

In de derde fase, waarvan verslag wordt gedaan in dit rapport, is een actieprogramma opgesteld met maatregelen die een uitwerking vormen van de strategie.

1. Hoofdpijnen van het actieprogramma

Het *Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland* (ROVZ) en de *Vervoerregio Zeeland* willen een meerjarenplan voor de verkeersveiligheid. Een belangrijke reden daarvoor is de wens om meer samenhang aan te brengen in het verkeersveiligheidsbeleid, met het oog op de taakstelling 'het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers'.

Het actieprogramma met maatregelen dat in dit rapport wordt gepresenteerd, is een vervolg op een onveiligheidsanalyse van de provincie Zeeland en een beschrijving van de strategie voor het meerjarenbeleid.

Het actieprogramma bestaat uit vijf projecten.

Deze projecten worden in § 1.1 beschreven aan de hand van de produkten die zij moeten opleveren. Inhoudelijk zijn deze produkten gebaseerd op de strategie om een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem te realiseren. Het ontwerp voor dit systeem bevat twee hoofdkenmerken: de kans op een ongeval en op letsel is ten opzichte van het huidige verkeerssysteem drastisch verminderd en de maatregelen die hiervoor worden ingezet, hebben in het algemeen een blijvend effect. De strategie is in een eerdere fase van dit onderzoek beschreven.

In § 1.2 worden de eindprodukten gerelateerd aan de taakstellingen voor het verkeersveiligheidsbeleid. Landelijk zijn taakstellingen geformuleerd, die in Zeeland zijn overgenomen. Verder hebben ROVZ en de *Vervoerregio* zich als taak gesteld om achterstanden in te lopen ten opzichte van de rest van Nederland. Deze achterstanden zijn vastgesteld door een veiligheidsanalyse van de provincie tijdens een eerdere fase van dit onderzoek.

In § 1.3 worden algemene kenmerken van de vijf projecten beschreven. Deze kenmerken zijn criteria voor de wijze van aanpak om de eindprodukten te realiseren.

In § 1.4 worden voorwaarden genoemd voor implementatie van beleid.

Aan de hand van de inhoudelijke aspecten, de criteria voor de wijze van aanpak en de implementatievoorwaarden, worden de vijf projecten in hoofdstuk 2 nader uitgewerkt.

In hoofdstuk 3 van dit rapport wordt beschreven welke gegevens verzameld moeten worden om het beleid te evalueren en nieuwe ontwikkelingen op het spoor te komen.

1.1. Projecten met hun eindprodukten

Op basis van het ontwerp voor een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem, zijn verschillende soorten projecten te onderscheiden.

Ten eerste betreft het projecten die tot doel hebben om verkeersveiligheid als facet van ander beleid een duidelijke positie te geven. De belangrijkste beleidsterreinen waar het verkeersveiligheidsbelang naar voren moet worden gebracht zijn ruimtelijke ordening en de mobiliteit.

Ten tweede betreft het projecten die gericht zijn op componenten van het verkeers- en vervoerssysteem. Eén project handelt over de infrastructuur, twee projecten grijpen direct in op de mens als verkeersdeelnemer en betreffen educatie en aanvullende gedragsbeïnvloedende maatregelen. Ten slotte is er een project gericht op integrale verkeersveiligheidsplannen van overheden. Het integrale aspect heeft betrekking op de beleids-terreinen die betrokken worden en op de afstemming van infrastructurele en mensgerichte maatregelen.

De eindprodukten zijn:

Verkeersveiligheid als facet van ruimtelijk-orderingsbeleid en mobiliteitsbeleid

Verkeersveiligheid wordt vanaf de eerste fase van planvorming voor ruimtelijke ordening en mobiliteit, behartigd. Dit wordt onderbouwd door een methodiek waarmee de effecten van ruimtelijk-orderingsbeleid en vervoersbeleid voor de verkeersveiligheid kunnen worden vastgesteld.

Categorisering en vormgeving van wegen

Alle wegbeheerders hebben plannen in voorbereiding of uitvoering die er toe leiden dat hun wegen slechts één functie (stroom-, ontsluitings- of verblijfsfunctie) hebben. De wegen hebben een herkenbare vormgeving die menging van verschillende vervoerwijzen bij hoge snelheid uitsluit, veilig gedrag uitlokt en instemming van de weggebruikers krijgt.

Educatie

Voor alle weggebruikers zijn educatieve programma's beschikbaar en in uitvoering, om te trainen in veilig gedrag, of te leren hoe met het verkeerssysteem om te gaan. Dat laatste houdt in: inzicht in hoe het systeem is opgezet en bedoeld, vaardigheden om je veilig te gedragen en kennis om gebruik te maken van voorzieningen die de kans op een ongeval of op letsel bij een ongeval verminderen.

Aanvullende gedragsbeïnvloedende maatregelen

Voorzover het verkeers- en vervoerssysteem niet strikt voorziet in het veilige gedrag, wordt risicoverhogend gedrag ontmoedigd door maatregelen die het ongewenste gedrag onaantrekkelijk maken (politietoezicht en sociale controle) en die het gewenste gedrag aantrekkelijk maken.

Verkeersveiligheidsplannen van overheden

De overheden analyseren problemen en zoeken naar oplossingen op basis van de interactie tussen mens, voertuig en weg. Zowel bij het vaststellen van problemen als bij het inventariseren van oplossingen betrekken zij volop vertegenwoordigers van weggebruikers en maatschappelijke organisaties.

1.2. Realisering taakstellingen door middel van eindprodukten

Op grond van de onveiligheidsanalyse zijn voor de provincie Zeeland twee soorten taakstellingen vastgesteld.

De ene taakstelling behelst terugdringing van de ernst van ongevallen. Zeeland wijkt in dit opzicht sterk af van de rest van Nederland: de ernst van ongevallen is gemiddeld veel ernstiger.

De andere taakstelling behelst het terugdringen van het totale aantal slachtoffers. De taakstelling voor het jaar 2000 die hiervoor midden jaren tachtig landelijk in het *MeerjarenPlan Verkeersveiligheid* is gesteld, is nog ver weg. Dit geldt overigens ook voor de rest van Nederland.

1.2.1. De taakstellingen

Terugdringing ernst letsel

Het aandeel verkeersdoden - en ziekenhuisgewonden - moet ten opzichte van de rest van Nederland met één derde worden verlaagd, of anders geformuleerd, per reizigerskilometer moet het aantal doden en ziekenhuisgewonden met 40% omlaag.

Om Zeeuws-Vlaanderen in de pas te laten lopen met de rest van de provincie, moet de afname 15% meer zijn dan in de overige regio's.

Terugdringing totaal aantal slachtoffers

Het aantal verkeersslachtoffers moet tussen 1985 en 2000 met 25% worden verminderd.

Om Noord-Zeeland in de pas te laten lopen met de rest van de provincie, moet de afname 5% meer zijn dan in de overige regio's.

Voor fietsers en bestuurders van motoren en zware voertuigen moet de afname van het aantal slachtoffers hoger zijn om voldoende bij te dragen aan het bereiken van de taakstelling.

Bijdragen voor beide soorten doelstellingen moeten onder andere worden geleverd door het verschil in alcoholgebruik en in gordeldracht (tien procent minder gordel dragers) onder autobestuurders met de rest van het land (15% meer rijders onder invloed) op te heffen.

1.2.2. Koppeling projecten en taakstellingen

Het project gericht op ruimtelijke ordening en mobiliteit, zal vooral bijdragen aan het verminderen van het totaal aantal slachtoffers, doordat er minder kilometers wordt gereden en minder gebruik van de auto wordt gemaakt. Of er ook invloed uitgaat op de ernst van de afloop van ongevallen, hangt af van maatregelen om conflicten tussen het openbaar vervoer en andere vervoerswijzen te voorkomen.

Het project gericht op de infrastructuur zal bijdragen aan het verminderen van de ernst van ongevallen, door het uitsluiten van ontmoetingen met de meest ernstige afloop. Bovendien zal het project het verminderen van het totaal aantal slachtoffers proberen te realiseren, doordat ontmoetingen beter beheersbaar zijn.

Het project gericht op educatie zal vooral bijdragen aan vermindering van het aantal slachtoffers, doordat weggebruikers beter zijn voorbereid op de verkeerstaak. Het extra terugdringen van het aantal slachtoffers op de fiets en motor en slachtoffers in het zwaar verkeer, zal met name via educatie moeten plaatsvinden. Educatie levert ook een bijdrage aan het verminderen van de ernst van ongevallen, wanneer het meehelpt aan het terugdringen van ongevalstypen als 'rijden onder invloed' en het stimuleren van het gebruik van beveiligingsmiddelen.

Het project gericht op aanvullende gedragsbeïnvloedende maatregelen levert primair een bijdrage aan het verminderen van het aantal slachtoffers. Bovendien kan het net als educatie bijdragen aan vermindering van de ernst van ongevallen.

Verkeersveiligheidsplannen leveren geen specifieke bijdrage aan de taakstellingen. Zij zijn een belangrijke voorwaarde om verkeersveiligheidsbeleid structureel te maken.

In onderstaand schema is de relatie tussen projecten en taakstellingen aangeduid. Verkeersveiligheidsplannen zijn in het schema niet opgenomen omdat die als algemene beleidsvoorwaarde functioneren.

	R.O./Mob.	Infra.	Educ.	Gedr.b.
Minder letselerst per ongeval	(?)	X	(x)	(x)
Minder slachtoffers	X	X	X	X
Minder slachtoffers fi, mo, zw.v.			X	
Beïnvloeding r.o.i. gordelgebruik			X	X

1.3. Algemene kenmerken van projecten

Taakstellingen op lange en korte termijn

Voor een verbetering van het verkeers- en vervoerssysteem zijn investeringen nodig die voor een deel pas op lange termijn resultaat geven en te realiseren zijn.

De volgende zaken zijn preventief en van blijvende invloed op gedrag, maar ze vergen een lange adem:

- een structurele beïnvloeding van de ruimtelijke ordening en van mobiliteit;
- een categorisering van alle wegen en aanpassing van de vormgeving ervan;
- een geschikt aanbod van educatie-programma's voor alle relevante doelgroepen verkeersdeelnemers;
- een aanbod aan voorzieningen die veilig gedrag aantrekkelijk maken.

Maar er kan geleidelijk naar een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem worden toegewerkt. Er zijn voorbeelden van een goede inpassing van verkeersveiligheidseisen in de ruimtelijke ordening:

- Met wegcategorysering kan zowel van bovenaf (de keuze van stroomwegen) als van onderaf (uitbreiding van verblijfsgebieden) worden begonnen.
- Er is steeds meer bekend over veilige vormgeving, zoals rotondes en de wijze waarop ingespeeld kan worden op de weggebruiker (zie ontwerp-wijzer Fiets);
- Er is veel expertise ontwikkeld over verbetering van de inhoud van onderwijs en rij-opleiding.

Van belang is dat nieuwe maatregelen op korte termijn worden ingevoerd, maar wel passen in de strategie voor duurzame oplossingen.

Integrale aanpak

Invloed uitoefenen op ruimtelijke ordening en mobiliteit, categorisering en opnieuw vormgeven van wegen en educatie, moet in onderlinge afstemming plaatsvinden.

Beïnvloeding van mobiliteit moet plaatsvinden met inachtneming van het voorzien in de vervoersbehoefte van de burger. Dat betekent een oriëntatie van belangen en voorkeuren en omgekeerd het informeren over mogelijkheden om minder en veiliger te verplaatsen.

Het gedrag op de weg is beter te beheersen door infrastructurele aanpassingen, maar dat lukt alleen wanneer er wordt ingespeeld op mogelijkheden en beperkingen van de weggebruiker en wederom op diens belangen en voorkeuren. De infrastructuur wordt zo beter afgestemd op wat burgers willen en aankunnen, zodat burgers eerder geneigd zijn hun gedrag aan te passen aan de eisen van het verkeer.

Educatie moet afgestemd worden op de wijze waarop het verkeers- en vervoerssysteem is ingericht.

Marktgericht opereren

Verkeersveiligheidsmaatregelen kunnen niet meer aan de maatschappij worden opgelegd. Maatschappelijke organisaties hebben eigen doelstellingen en wensen; met een standaardpakket aan producten, diensten en regelgeving kan hieraan niet voldoende worden tegemoetgekomen.

De ervaringen in het onderwijs met lespakketten spreken boekdelen: ze waren niet hanteerbaar voor scholen en bleven vaak op de plank liggen.

De betrokkenheid bij verkeersveiligheid is in allerlei maatschappelijke sectoren terug te vinden, maar activiteiten moeten ingepast worden in de eigen doelstellingen en programmering. Producten kunnen beter niet panklaar worden aangeboden. Er moet flexibiliteit worden ingebouwd om aan wensen en mogelijkheden van maatschappelijke organisaties en functionarissen te voldoen: dat is marktgericht opereren. Het bijeenbrengen van functionarissen in netwerken met collega's en met samenwerkende instanties is nodig om het eens te worden over uitgangspunten voor beleid en het vaststellen van voorwaarden voor implementatie. De netwerken kunnen tevens een goede functie vervullen voor afstemming en onderlinge ondersteuning van activiteiten en voor uitwisseling van kennis en ervaring.

1.4. Implementatie-voorwaarden

Bij de implementatie van beleidsvoornemens zijn verschillende voorwaarden van belang.

Kennis

Er is kennis nodig om te weten hoe verkeersveiligheid het beste kan worden behartigd. Die kennis moet worden overgebracht op een doelgerichte wijze. Kennis komt echter alleen over wanneer er betrokkenheid is. De aard van de betrokkenheid bepaalt de meest geschikte wijze van kennisoverdracht.

Een vorm kan zijn om opvattingen en ideeën uit te wisselen en kennis te doseren, aangepast aan een bestaande werkwijze. Een andere vorm is om voorbeelden van een goede werkwijze aan te reiken. Er moet voor gezorgd worden dat op belangen wordt ingespeeld en dat cultuurverschillen worden overbrugd. In overleg en onderhandeling kunnen

gezamenlijk compromissen worden gevonden tussen het verkeersveiligheidsbelang en andere belangen.

Faciliteiten

In de samenleving moet voldoende draagvlak aanwezig zijn voor het verkeersveiligheidsbeleid. Instanties en de burgers zelf kunnen meer werk maken van verkeersveiligheid, maar iedereen heeft te maken met andere belangen en met beperkte mogelijkheden. De eigen verantwoordelijkheid moet worden gestimuleerd, maar zonder het aanbieden van faciliteiten zal er te weinig stimulans zijn. Er moet een evenwicht worden gevonden, zodat er niet te weinig maar ook niet teveel wordt aangeboden. Wanneer beter wordt ingespeeld op de eigen belangen van organisaties en burgers, zal in het algemeen minder hulp van buitenaf nodig zijn.

Overtuigen

Bij het uitvoeren van het verkeersveiligheidsbeleid wordt veel gebruik gemaakt van overtuigingskracht en overredingsdwang. Dat werkt lang niet altijd en het is vaak niet voldoende om dit te doen. Verkeersveiligheid moet beter worden geprofileerd en desnoods zijn sancties nodig, maar verkeersveiligheid moet ook aantrekkelijk worden gemaakt. Er is dus meer oog en oor nodig voor de belangen, behoeften en beleving van de burgers en de maatschappelijke organisaties die bij het beleid worden betrokken. Dat moet zijn beslag krijgen in overlegstructuren.

Bij de beschrijving van de projecten in het volgende hoofdstuk wordt op deze voorwaarden, voorzover mogelijk, verder ingegaan. Een uitgebreide behandeling van benodigde kennis en faciliteiten is moeilijk te geven, omdat de behoefte en noodzaak pas echt kunnen worden vastgesteld in overleg. Daarom wordt het meest uitgebreid stilgestaan bij overlegvormen.

2. Projecten voor de komende vijf jaar

In dit hoofdstuk worden de projecten verder inhoudelijk geconcretiseerd. Dit geschiedt met behulp van drie elementen:

- Er wordt getracht optimaal profijt te trekken van het bestaande beleid.
- Expertise over effectieve maatregelen wordt aangegeven (zonder het beleid voor de komende jaren 'dicht te timmeren': belanghebbenden moeten betrokken worden bij de beleidsontwikkeling, zowel bij het vaststellen van problemen als het zoeken naar oplossingen. Om dit serieus te doen, kunnen maatregelen nu niet specifiek met algemene kennis worden ingevuld).
- Er wordt aangegeven hoe aan implementatie-voorwaarden kan worden voldaan (met dezelfde beperking als hierboven).

Voor elk project mondt dit uit in actiepunten, die samen het actieprogramma vormen.

2.1. Ruimtelijk en mobiliteitsbeleid

Bestaand beleid

In het kader van het *Regionaal Verkeers- en Vervoersplan* (RVVP) wordt nagestreefd om het gebruik van de auto met name in toeristische gebieden en in stedelijke gebieden te beperken. Locatiebeleid en bevordering van alternatief vervoer zijn belangrijke instrumenten. Voor de fiets is een omvangrijk en fijnmazig route-net opgesteld. Voor de voetgangers zijn veiligheidsvoorzieningen nodig.

Het RVVP is een uitwerking van een integrale aanpak van veiligheid voor vervoer en verkeer. Voor infrastructurele voorzieningen zijn de uitgangspunten voor een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem overgenomen. Hetzelfde geldt voor het concept voor een *Actieplan Fiets*.

Op lokaal niveau worden ook plannen ontwikkeld. De gemeente Westerschouwen heeft een mobiliteitsscenario met daarbij een communicatieplan. In het scenario wordt ook ingegaan op de knelpunten in de verkeersveiligheid. In vervoersplannen van gemeenten wordt verkeersveiligheid echter niet altijd, of soms niet of nauwelijks, opgenomen en meegewogen.

Er zijn handleidingen en brochures over de inpassing van verkeersveiligheidseisen in ruimtelijke plannen en over veiligheidscriteria voor het openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Deze producten bevorderen de ideeënvorming van oplossingen.

Aanpak

Het is van belang dat verkeersveiligheid op een zo hoog mogelijk ruimtelijk planniveau wordt opgenomen als facet van het beleid. Wanneer dat op provinciaal niveau gebeurt, werkt het door op gemeentelijk niveau. Bestemmingsplannen kunnen getoetst worden, als verkeersveiligheid wordt opgenomen in een streekplan (in Zeeland wordt nu gewerkt aan een nieuw streekplan.)

Voorts is het nodig om reeds in de allereerste fase van de planvorming, nog voordat een ontwerp wordt gemaakt, verkeersveiligheid bij onderzoek en overleg te betrekken. Het is namelijk moeilijk om naderhand nog de

invulling te geven die nodig is, omdat dan wellicht het gehele ontwerp opnieuw ter discussie moet worden gesteld.

Implementatie-voorwaarden

Maatschappelijke groeperingen moeten bij planvorming voor ruimtelijke ordening worden betrokken. Zodoende kunnen de mogelijkheden om de automobilititeit terug te dringen beter worden afgetast. Voor de verkeersveiligheid ligt hier een extra belang. Er moet niet vanuit worden gegaan dat alle ambtenaren die ruimtelijke plannen ontwikkelen, automatisch voldoende oog hebben voor de verkeersveiligheidsaspecten. Belangenorganisaties zoals bewonersgroepen of fietsers- en voetgangersorganisaties besteden juist veel aandacht aan het verkeersveiligheidsbelang van verkeers- en vervoersvoorzieningen.

In vervoersplannen komt onvoldoende naar voren hoe de burgers en organisaties voor weggebruikers bij het beleid worden betrokken. De praktijk heeft al te vaak uitgewezen dat voorzieningen niet goed zijn afgestemd op de weggebruiker. Dat leidt tot te weinig of verkeerd gebruik. Voorbeelden zijn dat bepaalde fietspaden, tunnels of openbaar vervoerhaltes worden gemeden vanwege sociale onveiligheid en dat fietsers geen gebruik maken van een veiligheidsvoorzieningen omdat die te veel omrijden of oponthoud met zich mee brengen.

Inbreng van belanghebbende private instanties zoals het bedrijfsleven is ook nodig om bijvoorbeeld sluipverkeer te voorkomen.

Het is intussen niet eenvoudig om compromissen te vinden tussen de uitgangspunten van de overheden en de diversiteit van wensen van de burger en maatschappelijke organisaties. De wederzijdse verwachtingen moeten reëel blijven. Onafhankelijke experts kunnen vaak een goede scheidsrechterfunctie vervullen.

Een voorwaarde voor effectieve invloed is dat er meer inzicht komt in aspecten van ruimtelijke vormgeving die van belang zijn voor de verkeersveiligheid en dat effecten op verkeersveiligheid met een eenvoudige procedure berekend kunnen worden.

Voorts is het van belang om te proberen een koppeling te leggen met actuele zaken, zoals terugdringing geluidshinder of parkeeroverlast.

Een inbreng van een verkeersambtenaar die speciaal verantwoordelijk is voor de verkeersveiligheid, is nodig in het overlegteam dat een plan voorbereidt, omdat de meeste zorg bij verkeersafdelingen uitgaat naar nieuwe verbindingen en de aanleg van infrastructuur.

Een voorwaarde voor resultaat is dat de cultuurverschillen die vaak blijken te bestaan tussen verkeers- en stedenbouwkundigen, moeten worden overbrugd. Compromissen tussen stedenbouwkundige principes en veiligheidscriteria zullen nodig zijn. De brug zal vooral geslagen moeten worden door informatie en uitwisseling van creatieve ideeën en niet door richtlijnen.

Actiepunten

- Een eerste actiepunt is een inventarisatie van planvorming of de aanzet tot plannen.

- Ten tweede is het van belang om een overlegstructuur na te streven waarin maatschappelijke organisaties en belangengroepen met de overheidsinstanties vertegenwoordigd zijn.

- Ten derde moet er voor worden gezorgd dat verkeersveiligheid wordt onderbouwd door middel van onveiligheidsgegevens, criteria en goede voorbeelden.
- Verder moet geregeld worden dat verkeersveiligheid (in het overheids-team dat een plan voorbereidt), wordt behartigd door een persoon met een speciale verantwoordelijkheid voor de verkeersveiligheid.

2.2. Categorisering en vormgeving wegen

Bestaand beleid

Zeeland loopt met het demonstratieproject voor een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem in West-Zeeuws-Vlaanderen landelijk voorop met het categoriseren van wegen; elke weg heeft alleen een stroom-, ontsluitings- of verblijfsfunctie. De vormgeving van de wegen wordt eenduidig herkenbaar en nodigt de weggebruiker uit tot het veilige gedrag. Op beperktere schaal vindt een gebiedsgewijze aanpak van de infrastructuur in Oost-Zeeuws-Vlaanderen plaats. Het verkeer wordt geconcentreerd op de hoofdwegen zodat de gebieden daartussen verkeerluw worden. In 1995 zijn de resultaten van vooronderzoek gepresenteerd. De provincie wil verder prioriteit geven aan Noord-Zeeland, hetgeen overeenkomt met de relatief ongunstige veiligheidssituatie ten opzichte van Walcheren en de Bevelanden.

De waterschappen in Zeeland hebben al hun wegen reeds aan een studie onderworpen ten behoeve van de categorie-indeling. Het waterschap in Zeeuws-Vlaanderen participeert in het demonstratieproject duurzaam-veilig. Bovendien ontwikkelt het waterschap in de komende vier jaar een plan voor de herinrichting van wegen in de kuststrook, om tot een beter evenwicht tussen landbouw en recreatie te komen.

Van 'onderop' wordt door middel van een uitbreiding van verblijfs- (30 km/uur-)gebieden naar een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem toegewerkt.

In Zeeland is in opdracht van het ROVZ door bureau Beke een cascopanning voor 30 km/uur-gebieden ontworpen. Dit is een instrument waarmee belanghebbenden door gezamenlijk overleg invulling kunnen geven aan maatregelen om in een gebied een snelheidsregiem van 30 km/uur af te dwingen.

De gemeente Reimerswaal heeft recent een beleidsplan opgesteld om alle kernen binnen de bebouwde kom in de komende tien jaar om te bouwen volgens bovengenoemd principe. Op basis van een belevingsonderzoek worden in wijken werkgroepen geformeerd om dit beleid uit te werken. Op basis van ervaringen met projecten voor *Gericht Verkeerstoezicht van snelheid*, worden voorstellen gedaan voor kleine infrastructurele aanpassingen.

Aanpak

In de opzet voor een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem is de aanpak beschreven. Er worden drie functies van wegen onderscheiden:

- Stroomfunctie: snel verwerken van doorgaand verkeer.
- Ontsluitingsfunctie: vlot bereikbaar maken van wijken en gebieden.
- Erf- en verblijfsfunctie: toegankelijk maken van woningen en winkels, en de straat als ontmoetingsplaats veilig stellen.

Elk type vereist een vormgeving die goed aansluit bij de functie en die optimale veiligheid garandeert. Drie veiligheidsprincipes zijn hierbij van belang:

- Functioneel gebruik: de weg wordt gebruikt waarvoor ze is bedoeld.
- Homogeen gebruik: voorkomen van grote verschillen in snelheid, richting en massa bij hoge snelheden.
- Voorspelbaar gebruik: voorkomen van onzekerheid bij verkeersdeelnemers.

Implementatie-voorwaarden

De noodzaak tot categorisering van wegen is onomstreden, maar daarmee is nog niet meteen een goed net van stroom- en ontsluitingswegen gerealiseerd. Bij de vormgeving van wegen en voorzieningen zullen weggebruikers alsmede bedrijven en andere organisaties die van verkeersbeleid afhankelijk zijn, betrokken moeten worden. Er moeten bijvoorbeeld oplossingen komen die garanderen dat er voldoende mogelijkheden zijn voor het verkeer om te stromen en te ontsluiten zonder de verblijfsfunctie van gebieden aan te tasten. Dat kan alleen in overleg worden vastgesteld. Er zijn geen eenduidige oplossingen die altijd te verkiezen zijn en bovendien zijn aanpassingen aan de lokale omstandigheden nodig.

Actiepunten

- Er is een categoriseringsplan voor de gehele provincie nodig. Het initiatief moet liggen bij de provincie die samen met het rijk de meeste stroom- en ontsluitingswegen beheert. Op de grote gemeenten na, zullen de meeste gemeentelijke wegen verblijfsstraten worden. Voorts moeten bestaande plannen voor de infrastructuur worden geïnventariseerd. Er moet een koppeling worden gelegd met ruimtelijke plannen en mobiliteitsplannen. Uiteraard moet gebruik gemaakt worden van de resultaten van de duurzaam-veilige aanpak in Zeeuws-Vlaanderen.
- Ook hier is een overlegstructuur van belang. Op regionaal niveau kan gedacht worden aan een platform met overheden, vervoersbedrijven, bedrijfsleven en belangengroepen. Wanneer op plaatselijk niveau een dergelijke structuur wordt opgezet, kunnen bewonersgroepen er ook bij worden betrokken.
- Onderbouwing van het verkeersveiligheidsbelang moet plaatsvinden met onveiligheidsgegevens, de beleving door weggebruikers van de onveiligheid en goede voorbeelden.

2.3. **Educatie**

Bestaand beleid

De beleidslijn van het ROVZ op het gebied van educatie houdt in dat er wordt gezorgd dat bestaande producten zoveel mogelijk gebruikt gaan worden door de partners zelfstandig. Voorts wordt nagegaan welke nieuwe producten ontwikkeld moeten worden.

De actie 'Wij gaan weer naar school' wordt verbreed.

Er is nog een module in ontwikkeling voor bromfietzers gericht op het speciaal onderwijs. Het is nodig om ook een module voor fietsers op te stellen, aangepast aan dit type onderwijs.

Voor het basisonderwijs zijn lesmethoden ontwikkeld in het kader van het project 'Nog veiliger verkeer'. Het RPCZ zorgt voor begeleiding van gebruikers en leraren, maar de participatie van scholen is laag.

Voor bromfietzers is een cursus op vrijwillige basis voor praktijk- en theorielessen aangeboden. Per 1 januari 1996 ontstaat echter een nieuwe situatie door de invoering van een bromfietscertificaat.

De theorie-opleiding voor zestien-tot zeventienjarigen is ondanks verzoeken van jongeren of ouders, niet volgens de oude opzet realiseerbaar. Bekeken wordt of de cursus via scholen een nieuwe opzet kan krijgen.

Cursussen voor ouderen worden zelfstandig door partners, meestal in samenwerking met ouderenorganisaties, uitgevoerd.

Meer structureel van aard is dat er aan dat scholen in het voortgezet onderwijs gestimuleerd worden om beleidsmatig aandacht aan verkeersveiligheid schenken en daarbij ondersteuning krijgen van gemeenten. Hiervoor is het VEVO-project overgenomen. De opzet van het VEVO-project voor het voortgezet onderwijs is om netwerken te vormen met verkeerscoördinatoren op scholen, verkeersveiligheidscoördinatoren van gemeenten en de politie.

Aanpak

De weggebruikers moeten leren omgaan met hun voertuigen en met de infrastructuur, de regels die gelden en het gedrag van andere weggebruikers. Men moet bovendien voldoende rijgeschikt zijn om de vaardigheden te kunnen gebruiken. Door een goed educatief traject vanaf het moment dat burgers met een vervoerwijze aan het verkeer gaan deelnemen, kan preventief worden gewerkt. Veel verkeersgedrag leidt in de praktijk tot gewoontegedrag, waar men zich niet meer erg van bewust is. Dan is gedrag moeilijk te veranderen. Verkeersonderwijs en rijopleiding nemen dus een centrale plaats in een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem.

Educatie zal bij invoering van een duurzaam-veilige infrastructuur meer gericht kunnen worden op algemene principes in plaats van het aanleren van gewenst gedrag voor zeer veel uiteenlopende situaties.

Meer in het bijzonder is aandacht nodig voor de volgende onderwerpen:

De invoering van het bromfietscertificaat houdt in dat jongeren die vanaf 1 januari 1996 zestien jaar worden, eerst een theorie-examen moeten doen voor zij een bromfiets mogen besturen. Behalve positieve gevolgen kan dat ook negatieve gevolgen hebben, zoals verminderde belangstelling voor de vrijwillige cursus, waar ook een praktijkdeel toebehoort en een vlucht naar de snorfiets. Hier moet beleid voor worden ontwikkeld.

Voor jonge automobilisten en voor andere groepen die aanvullende scholing kunnen gebruiken, moet een plan worden samengesteld dat goed inspeelt op behoeften, mogelijkheden en benodigde faciliteiten.

Verder is het met name voor ouderen maar ook voor voetgangers en fietsers in het algemeen van belang dat andere verkeersdeelnemers leren in te spelen op hun belangen en problemen. Het ontbreekt in het huidige werkplan aan beleid gericht op de rijopleiding of aanvullingen daarop. De ANWB heeft enkele voorstellen hiervoor. De hoge risico's van

beginnende automobilisten geven minstens zoveel aanleiding om hiervoor beleid te ontwikkelen, als de risico's van andere groepen verkeersdeelnemers.

Implementatie-voorwaarden

Het beleid van het ROVZ zal in de toekomst vooral gericht moeten zijn op het stimuleren van structurele aandacht voor verkeersveiligheid in het onderwijs en buitenschools. Voor basisscholen geldt in feite hetzelfde als voor het voortgezet onderwijs: de scholen moeten op een simpele wijze ondersteuning kunnen vinden voor de wijze waarop zij inhoud willen geven aan verkeerseducatie.

Het belang van deze opzet is vooral om in te spelen op de invulling van verkeerseducatie die de school zelf wil geven. Van daaruit wordt ondersteuning georganiseerd. In de beginfase zal die ondersteuning meer omvatten dan later, met name om coördinatoren op scholen op te leiden en om de netwerken te organiseren.

Ouders zijn in het algemeen meer betrokken bij basisscholen dan bij het voortgezet onderwijs. Momenteel ontwikkelt VVN een landelijke opzet om ouders structureler te betrekken bij de planontwikkeling voor verkeerseducatie. Daarbij wordt de inhoud van verkeerseducatie nog sterker gericht op de school/woon-omgeving en wordt ook getracht ouders meer ondersteuning te geven bij het trainen en begeleiden van hun kinderen in het verkeer. Programma's die gericht zijn op het halen en brengen van kinderen naar de school en de verkeersproef, en agenda-settende programma's zoals 'Wij gaan weer naar school', kunnen in een dergelijke strategie worden ondergebracht. Verkeerseducatie wordt zo structureler aangestuurd door de belanghebbenden zelf.

Structureel is er - nog meer dan tot nu toe - aandacht nodig voor het aantrekkelijk maken van educatie. Educatie is meer dan het van bovenaf instrueren van de handelingswijze van verkeersdeelnemers. Educatie slaat veel beter aan wanneer verkeersdeelnemers zelf inzicht krijgen in veilig gedrag van zichzelf en van anderen en wanneer ze gelegenheid krijgen dit gedrag in te passen in gedrag naar hun eigen voorkeuren (en leef- en rijstijl). Met name in het onderwijs en in cursussen is hiervoor volop gelegenheid. De ouderencursussen zijn een goed voorbeeld.

Actiepunten

- Voor elke doelgroep voor educatie moet worden aangegeven wie in aanmerking komen om educatie te geven, hoe deze actoren moeten worden ondersteund (met kennis en faciliteiten) en welke intermediairen betrokken kunnen worden om deelname aan educatie te stimuleren. Voor kinderen zijn onder andere organisaties in het onderwijs en ouders nodig, voor volwassenen komen rij-instructeurs en het bedrijfsleven in aanmerking. Verkeersveiligheidsorganisaties, welzijnsorganisaties, buurtorganisaties, politie, openbaar ministerie kunnen voor meer doelgroepen van belang zijn. Niet alle doelgroepen kunnen tegelijk aandacht krijgen. Per doelgroep moet een werkgroep worden samengesteld om beleid te ontwikkelen. De werkgroep moet functioneren totdat de benodigde educatie structureel bij organisaties is ondergebracht.

- In het onderwijs is het structureel onderbrengen van activiteiten het meest duidelijk ingezet met het VEVO-project voor het voortgezet onderwijs. Voor het basisonderwijs is een soortgelijke aanpak nodig. Uitgangspunt is de behoefte van scholen aan ondersteuning voor het onderwijs en aan het oplossen van knelpunten in de schoolomgeving. Einddoel moet zijn dat een leerkracht is aangesteld tot verkeerscoördinator, dat de betrokkenheid van ouders is vergroot via bijvoorbeeld de ouder- of medezeggenschapsraad en dat een overlegstructuur met externe organisaties waaronder de gemeente en de politie is opgebouwd. Een structuur geven aan ouderparticipatie is deels te koppelen aan het beleid van basisscholen; deels gaat het er om ouders te stimuleren en te leren om hun kinderen verkeersgedrag te trainen.
- In het voortgezet onderwijs moet getracht worden cursussen voor bromfietzers en voor jonge automobilisten een plaats te geven in het schoolbeleid. Voorts is apart beleid nodig om te stimuleren dat het bromfietscertificaat leidt tot veiliger gedrag van bromfietzers, dat bromfietzers toch nog zoveel mogelijk op vrijwillige basis een praktische opleiding volgen en dat de nieuwe generatie zestienjarigen niet zijn toevlucht neemt tot opgevoerde snorfietzen.
- De mogelijkheden voor cursussen voor - vooral jonge - automobilisten met een rijbewijs moeten worden verkend. Vervolgactiviteiten zoals het opleiden van instructeurs en het betrekken van verzekeringsmaatschappijen, komen daarna aan de orde.

2.4. Aanvullende gedragsbeïnvloedende maatregelen

Bestaand beleid

In samenspraak met het Openbaar Ministerie en politie vindt handhaving van verkeersregels plaats in de vorm van *Gericht Verkeers Toezicht* (GVT).

Voorlichtingscampagnes sluiten hier deels op aan, deels vinden ze zelfstandig plaats. Deze zelfstandige voorlichtingscampagnes ten aanzien van rijden onder invloed worden gericht op locaties voor jongeren en op bedrijven. Bij snelheidscampagnes zijn scholen en bedrijven betrokken.

Aanpak

De ontwikkeling van de afgelopen jaren is dat handhaving en voorlichting steeds meer wordt vormgegeven door gericht toezicht. Politie, openbaar ministerie en organisaties die voorlichting geven, werken samen. Diverse evaluatiestudies hebben mede geleid tot effectieve methoden.

Onder andere toezichtprojecten met automatische controle en feedback aan de weggebruiker hebben op 80 km/uur-wegen hun effect bewezen.

De controle vindt plaats op tracé's en niet meer op afzonderlijke locaties.

De effecten in vier provincies waren een reductie van de gemiddelde snelheid met 6 km/uur, een reductie van het aantal bestuurders in overtreding van bijna 40% tot ruim 10% en een ongevalsreductie van 35%. (Oei Hway-liem & Polak, 1992).

Handhaving zal minder nodig zijn wanneer meer preventieve maatregelen zijn getroffen die er toe leiden dat gevaarlijk gedrag niet wordt uitgelokt en dat weggebruikers goed zijn opgeleid. Het is intussen ook nu al nodig en mogelijk om meer aandacht te schenken aan de achtergronden van

ongewenst gedrag. Politietoezicht kan versterkt worden door de invloed van de sociale omgeving uit te breiden, zoals gebeurd is met schenkcampagnes ten aanzien van rijden onder invloed. Hierbij is het ook nodig om het sociaal inzicht te bevorderen, zoals dat onder andere gebeurt in het ANWB-project gericht tegen agressie in het verkeer.

Voorlichting heeft in het algemeen een agenda-setting functie. Effecten kunnen moeilijk worden aangetoond maar er moet gevreesd worden dat ze meestal minimaal zijn. Het is nodig dat er een vervolg aan vastzit met maatregelen die de weggebruiker daadwerkelijk uitlokt tot ander gedrag. Met andere woorden, er moeten voorzieningen worden getroffen om de gekweekte aandacht om te zetten naar ander gedrag.

Behalve het onaantrekkelijker maken van overtredingen door effectiever toezicht zijn er ook mogelijkheden om gewenst gedrag aantrekkelijker te maken. Een recente campagne van de Amsterdamse politie was er op gericht om het gedrag van fietsers te verbeteren maar tevens om het gedrag van automobilisten aan te pakken ten opzichte van fietsers en de doorstroming van fietsers te verbeteren. Alternatieven voor rijden onder invloed kunnen worden gestimuleerd, telematica-toepassingen in auto's kunnen gericht worden op meer ontspannen rijden, beveiligingsmiddelen moeten comfortabeler worden. Net als in het vervoersbeleid zal een push- en pull-strategie gevoerd moeten worden om het gewenste gedrag te stimuleren. Op die basis kunnen nieuwe impulsen worden gegeven aan de oude speerpunten 'snelheid', 'rijden onder invloed' en 'beveiligingsmiddelen'. Dat is hard nodig, gezien de grote omvang van snelheids-overtredingen, de toename van rijden onder invloed en het massale niet of niet-effectieve gebruik van beveiligingsmiddelen. Er is op korte termijn veel winst voor de verkeersveiligheid te behalen.

Dit alles betekent een sterkere oriëntatie van achterliggende gedragsmotieven en belangen en voorkeuren van weggebruikers.

Voorlichting blijkt voor politietoezicht een effectief hulpmiddel.

De effecten van voorlichting alleen zijn in het algemeen minimaal, wanneer burgers alleen op regels en normen worden gewezen.

Voorlichting heeft meer effect wanneer informatie wordt gebracht die voorziet in een kennisleemte en inspeelt op problemen die burgers zelf naar voren brengen. Met name gedragsaanbevelingen voor moeilijke situaties en omstandigheden komen in aanmerking. Wanneer voorlichting inspeelt op de belangen van de weggebruiker, geeft ze veel beter ondersteuning aan het sociale klimaat voor de oplossing van problemen.

Voertuigen moeten in een dusdanige staat zijn dat ze goed waarneembaar en goed te beheersen zijn. Ook dat is voorwaardescheppend beleid.

Nieuwe stappen kunnen gezet worden met elektronische middelen die het gedrag beheersen, de rijtaak vereenvoudigen of het nemen van beslissingen vergemakkelijkt. Snelheidsbegrenzers, cruise-control en informatiesystemen zijn voorbeelden. Het gebruik kan regionaal en lokaal worden gestimuleerd. Van invoering van snelheidsbeheersing op vrijwillige basis, is 42% van de autobestuurders in Nederland voorstander. Een dergelijke voorziening is een gepast antwoord op het probleem dat men ongemerkt te hard rijdt (door 17% van overtreders als argument genoemd, Vissers & Zeilstra, 1993).

Implementatie-voorwaarden

Voor elk type probleemgedrag, zoals de oude speerpunten 'rijden onder invloed', 'snelheid' en 'beveiligingsmiddelen', moet worden aangegeven wie in aanmerking komen om invloed uit te oefenen. Ook hier valt te denken aan ouders, bedrijfsleven, verkeersveiligheidsorganisaties, welzijnsorganisaties, buurtorganisaties, professionele organisaties in het onderwijs en de rijopleiding, politie, openbaar ministerie, maar ook aan verzekeringsmaatschappijen. Vervolgens moet worden uitgezocht op welke wijzen gedrag beïnvloed kan worden, door wie en welke faciliteiten benodigd zijn. Ook hier zal ondersteuning van actoren nodig zijn. Het fietsverlichtingsplan van de ENFB heeft bijvoorbeeld de aanzet tot een brede aanpak van een problematiek.

Actiepunten

- 'Gericht Verkeers Toezicht-projecten' moeten worden voortgezet. Ook al is het nodig om tegelijk structurele oplossingen na te gaan die infrastructureel zijn of die betere voorzieningen bieden om gewenst gedrag aantrekkelijk te maken, politietoezicht werpt zeker op de korte termijn zoveel vruchten af dat het onmisbaar is.
- Verder is het nodig om beter na te gaan welke factoren ongewenst gedrag veroorzaken en wat daar tegenover kan worden gesteld. De sociale omgeving moet hierbij worden betrokken (zoals bedrijfsleven en verenigingen). Het gedragsbeïnvloedingsplan voor West-Zeeuws-Vlaanderen in het demonstratieproject staat een dergelijke brede aanpak voor. Onderdeel is betrokkenheid van een breed scala aan maatschappelijke organisaties bij het beleid. Dat plan kan als uitgangspunt dienen voor gedragsbeïnvloedingsbeleid in de gehele provincie.
- Per probleemgedrag moet een werkgroep worden samengesteld om beleid te ontwikkelen. De werkgroep moet functioneren totdat de benodigde maatregelen structureel bij organisaties zijn ondergebracht.

2.5. Verkeersveiligheidsplannen van overheden

Bestaand beleid

Gemeenten krijgen ondersteuning - in de vorm van een blauwdruk - voor het opstellen van een verkeersveiligheidsplan.

Activiteiten kunnen aanleiding zijn voor maatschappelijke organisaties om problemen nader te analyseren en met voorstellen voor maatregelen te komen.

De werkgroep landbouw ontwikkelde initiatieven om op smalle wegen oplossingen te zoeken voor de confrontaties tussen landbouwvoertuigen en fietsers.

De werkgroep bedrijfsleven zoekt naar mogelijkheden om bedrijven meer te stimuleren. Daarvoor is meer aandacht voor wensen van ondernemingen nodig. Er is behoefte aan meer deskundigheid om tot effectieve maatregelen te komen.

De aanmoedigingsprijzen en stimuleringsregeling laten ook zien dat op tal van terreinen initiatieven worden ontwikkeld.

Aanpak

Er is tot nu toe sprake van veel losstaande activiteiten en spontane initiatieven. Initiatieven moeten zoveel mogelijk worden aangemoedigd, maar er moet wel het een en ander worden gedaan om structureel effecten te krijgen. Daarvoor zal vaak een verbinding nodig zijn met de hiervoor genoemde projecten.

Een gemeentelijk verkeersveiligheidsplan moet sterk aangepast zijn aan de lokale actualiteit, wat betreft onveiligheidssituatie en wellicht nog meer wat betreft de betrokkenheid van de burgers en maatschappelijke organisaties.

Implementatie-voorwaarden

De belangrijkste stimulans voor verkeersveiligheidsmaatregelen komt meestal vanuit de samenleving. Daarom zijn programma's belangrijk die als doel hebben de invloed van bewoners en weggebruikers op het beleid te versterken, zoals VVN, ANWB en VBV die in hun pakket hebben. Zo wordt 'van onderop' gestimuleerd dat de gemeentelijke overheid als vertegenwoordiger van de bevolking de nodige aandacht aan verkeersproblemen moet besteden. Hier moet een verkeersveiligheidsplan op inspelen. Op die manier kan met de gemeente overlegd worden hoe een plan er uit ziet dat op eigen maat is toegesneden en waarmee overleg met bewoners en belanghebbenden mogelijk is. Dit is ook de beste garantie dat de infrastructuur wordt afgestemd op de verkeersdeelnemers en dat omgekeerd programma's voor weggebruikers afgestemd worden op de infrastructuur en voorzieningen.

Actiepunten

- Bestaande activiteiten en nieuwe initiatieven van gemeenten moeten worden geïnventariseerd en ondergebracht worden bij structurele activiteiten zoals een fietsplan of het beleid inzake het onderwijs.
- Gemeenten moeten in de eerste plaats vanuit de samenleving worden gestimuleerd tot verkeersveiligheidsplannen. Bij de actiepunten die naar voren zijn gekomen ten aanzien van mobiliteit en ruimtelijke ordening, categorisering en vormgeving van wegen, educatie en aanvullende gedragsbeïnvloedende maatregelen, is steeds sprake van het betrekken van maatschappelijke organisaties en groeperingen bij beleidsontwikkeling. Deze betrokkenheid is de beste basis voor een planmatige aanpak van de verkeersveiligheid in gemeenten.
- Ondersteuning moet worden gegeven bij het samenstellen van gemeentelijke verkeersveiligheidsplannen. Dat is meer een technisch hulpmiddel.

3. Evaluatie

3.1. Bestaand beleid

Het ROVZ heeft ongevalsgegevens tot haar beschikking. Verder laat zij gedragsonderzoek uitvoeren naar rijden onder invloed. Landelijk worden gegevens verzameld over gordelgebruik en snelheid. Hiermee zijn de taakstellingen te evalueren.

Voorts vindt een onderzoek onder de bevolking plaats naar gedrag, kennis en opvattingen (PROV-enquête). Om maatregelen op de weggebruikers te kunnen toesnijden is het naast of deels in plaats van overleg mogelijk om onderzoek onder hen te doen en gegevens te verzamelen over hun beleving, percepties, attitudes, normen, inschattingen van gedragsmogelijkheden en hun behoeften en voorkeuren.

Al dit soort gegevens zijn van belang voor de onderbouwing van beleid en voor de evaluatie van maatregelen.

Een wezenlijk kenmerk van het beleid van het ROVZ en de Vervoerregio is dat maatschappelijke instanties zo zelfstandig mogelijk verkeersveiligheidsbeleid voeren en opnemen in hun eigen reguliere beleid. Ook dat moet worden geëvalueerd.

3.2. Inhoudelijke ontwikkeling

Per project wordt hier aangegeven welke gegevens nodig zijn om te toetsen, in welke mate inhoudelijk vooruitgang is geboekt richting het eindprodukt, in dit geval de taakstellingen.

Ruimtelijke ordening en mobiliteit

Gegevens zijn nodig over afgelegde kilometers, gespecificeerd naar vervoerwijze en type weg. Verder is belevingsonderzoek nodig onder weggebruikers, om te weten welke keuzes zij maken en waarom en wat hun ervaringen en verdere wensen zijn.

Infrastructuur

Gegevens zijn nodig over de ongevalskans per wegtype en naar de gemiddelde ernst van letsel per ongeval. Specificering is van belang naar vervoerwijze. Hiervoor zijn onder meer snelheidsgegevens van belang, om de invloed op snelheid te evalueren van een andere vormgeving van wegen. Ook hier is belevingsonderzoek ter aanvulling gewenst.

Educatie

Gegevens zijn nodig over de ongevalskans per vervoerwijze en leeftijd (eigenlijk naar ervaring met een nieuwe vervoerwijze maar dat is moeilijk te doen). Verder zijn gegevens nodig over risicoverhogende gedragingen. Ten slotte is het van belang om de behoeften aan educatie te peilen.

Aanvullende gedragsbeïnvloeding

Gegevens zijn nodig over risicoverhogende gedragingen. Verder is het van belang om de behoefte te peilen aan voorzieningen die kunnen dienen om gedrag te veranderen.

3.3. **Procesmatige ontwikkeling**

Voor alle projecten zijn de volgende evaluatie-gegevens van belang:

- Wordt verkeersveiligheid in beleid op relevante beleidsterreinen betrokken? Hiervoor is een analyse van plannen vereist.
- Worden alle maatschappelijke organisaties die invloed op verkeersveiligheid (kunnen) uitoefenen, betrokken bij beleidsontwikkeling en/of -uitvoering?
- Vindt slagvaardige besluitvorming plaats?
- Wordt expertise over verkeersveiligheid voldoende gebruikt? Dit zal getoetst moeten worden door onderzoek van gebruikte methode.
- Leidt het beleid tot een structurele aanpak bij maatschappelijke organisaties, zodat op den duur hoofdzakelijk nog enig onderhoud van ondersteuning nodig is? Dit is aan de hand van diverse indicatoren te meten, zoals de aanwezigheid van een verkeerscoördinator, de aanwezigheid van een beleidsplan, deelname aan een netwerk, deelname aan opleidingen.

Literatuur

Oei Hway-liem & Polak, P.H. (1992). *Effect van automatische waarschuwing en toezicht op snelheid en ongevallen; Resultaten van een evaluatie-onderzoek in vier provincies*. R-92-23. SWOV, Leidschendam.

Vissers, J.A.M.M., Zeilstra, M.I., Huijser, I.S., Nägele, R.C., Salverda, J.C. & , I.H. Veling (1993). *Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid PROV*. Traffic Centre, Veenendaal.