

Meerjarenplan van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland en de Vervoerregio Zeeland

Strategiebepaling

Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-95-39
Titel: Meerjarenplan van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid
Zeeland en de Vervoerregio Zeeland
Ondertitel: Strategiebepaling
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: In aansluiting op de analyse van de verkeersonveiligheid in de
provincie Zeeland die de SWOV heeft uitgevoerd (rapport
R-95-38), wordt in dit rapport een strategie opgesteld om de hierin
aangegeven beleidsdoelen te realiseren.

Aantal pagina's: 15
Prijs: f 15,-
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1995

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



Stichting
Wetenschappelijk Postbus 1090
Onderzoek 2260 BB Leidschendam
Verkeersveiligheid Duindoorn 32
SWOV telefoon 070-3209323
telefax 070-3201261

Inhoud

1.	<i>Inleiding</i>	4
2.	<i>Hoofdpijnen voor een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem</i>	5
2.1.	Verkeersveiligheid als facetbeleid	5
2.2.	Verkeersveiligheidsmaatregelen	6
3.	<i>Vertaling van de hoofdpijnen naar de prioriteitsstelling voor Zeeland</i>	9
4.	<i>Relatie van meerjarenstrategie met het huidige beleid</i>	10
4.1.	Beleidsrapporten van of voor Zeeland	10
5.	<i>Aanbevelingen en conclusies</i>	12
5.1.	Aanbevelingen	12
5.2.	Conclusies	14
	<i>Literatuur</i>	15

1. Inleiding

De SWOV maakt voor het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland (ROVZ) en de Vervoerregio Zeeland een meerjarenplan, gebaseerd op de verkeersonveiligheidsproblematiek en achterliggende factoren.

In een aparte rapportage (Hagenzieker & Wittink, 1995) is de problematiek beschreven en zijn doelen voor het beleid aangegeven.

In deze rapportage wordt de strategie beschreven die is opgesteld om die doelen te bereiken.

In navolging van dit rapport heeft de SWOV het 'Actieprogramma' van het meerjarenplan geschreven (Wittink, 1995). Dit programma is door het ROVZ in Vlissingen uitgegeven.

De strategie die in deze fase wordt beschreven, is gebaseerd op onderzoek en bestaande beleidsplannen in de provincie. De voorstellen voor een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem zullen in de strategie centraal staan. Verder is beleid nodig om acute problemen weg te nemen.

De opbouw van de strategie in deze rapportage is als volgt.

Eerst wordt uiteengezet hoe uit de centrale elementen van een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem de hoofdlijnen van het meerjarenplan voortvloeien (hfst. 2).

Vervolgens vindt een eerste vertaalslag van deze hoofdlijnen plaats, gericht op de prioriteiten die in de eerste fase van dit onderzoek zijn vastgesteld (hfst. 3)

Aansluitend wordt aangegeven hoe de voorgestane beleidsstrategie zich verhoudt tot het gevoerde beleid tot nu toe (hfst. 4).

De rapportage wordt afgesloten met aanbevelingen en conclusies (hfst. 5).

2. Hoofdpijnen voor een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem

De structuur van een duurzaam-veilige aanpak bestaat uit drie onderdelen. Het eerste onderdeel betreft het verankeren van verkeersveiligheid in alle beleidsterreinen die er invloed op uitoefenen: facetbeleid. Aangegeven moet worden welke invloed vanuit het ROVZ en de Vervoerregio op de relevante beleidsterreinen kan worden uitgeoefend.

Het tweede onderdeel betreft de inhoud van maatregelen die de verkeersveiligheid kan verbeteren, met andere woorden: de wijze waarop sturing kan worden gegeven aan facetbeleid en de uitwerking van maatregelen die primair op verkeersveiligheid zijn gericht. Dit is een inventarisatie van mogelijkheden om verkeersveiligheid te verbeteren.

Het derde onderdeel betreft de feitelijke beleidsontwikkeling. Hiervoor is het niet voldoende om de inhoudelijke mogelijkheden aan te geven.

De weggebruikers en maatschappelijke organisaties moeten betrokken worden bij alle fasen van het beleidsproces om de mens en zijn sociale omgeving de maat der dingen te maken. Aangegeven wordt welke vorm aan deze betrokkenheid kan worden gegeven, zonder teveel aan slagvaardigheid in te moeten boeten.

Door een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem als uitgangspunt te nemen is het niet meer nodig de structuur van het beleid te laten bepalen door de speerpunten van de afgelopen jaren. De speerpunten worden ondergebracht in de duurzaam-veilige aanpak.

2.1. Verkeersveiligheid als facetbeleid

De mate van verkeersveiligheid is afhankelijk van de hoeveelheid en het soort verplaatsingen die mensen maken. Het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid scheppen dus voorwaarden voor het verkeersveiligheidsbeleid. Het is daarom nodig dat veiligheid als één van de aspecten mede het ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid bepaalt: facetbeleid. Dat vraagt om een ommekeer in het ruimtelijke beleid en mobiliteitsbeleid - een ommekeer die nog maar dunnetjes is ingezet.

De instanties die primair verantwoordelijk zijn voor verkeersveiligheid, zullen actief in het planproces van het ruimtelijke beleid en mobiliteitsbeleid moeten inbreken om dit beleid preventief voor verkeersveiligheid te maken. In het beleid staan de volgende aspecten centraal:

- het terugdringen van de ongewenste gevolgen van het gemotoriseerde verkeer voor het milieu;
- de veiligheid;
- de bereikbaarheid van bestemmingen.

In het facetbeleid moet daarom zoveel mogelijk naar een overeenstemming worden gezocht met de eisen die het milieu en de bereikbaarheid stellen. Een manier om de verkeersveiligheid te bevorderen door middel van ruimtelijke ordening en mobiliteitsbeleid is: terugdringing van het gemotoriseerd verkeer door het creëren van een situatie waarin de noodzaak tot mobiliteit minder groot is en door het bieden van vervoersalternatieven.

Recent zijn instrumenten ontwikkeld om facetbeleid vorm te geven. Er is een handleiding *Verkeersveiligheid in ruimtelijke ordening*, er is een methodiek om de verkeersveiligheidseffecten van ruimtelijke plannen te berekenen en er zijn publikaties met concrete voorbeelden van ruimtelijke inrichting die de verkeersveiligheid bevorderen.

De Vervoerregio en het ROVZ oefenen actief invloed uit op het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid. Dat zal vooral de vorm moeten hebben van kennis-overdracht aan bestuurders, ontwerpers en uitvoerders.

Facetbeleid is verder mogelijk op het gebied van gedragsmotieven van weggebruikers. Er zijn hier verschillende relevante beleidsterreinen.

- De *voertuigbranche* is van belang, met name vanwege veiligheidsmiddelen in of aan het voertuig;
- *Werkgevers* stellen eisen aan werknemers die het verkeer in moeten;
- *Gezondheidsorganisaties* oefenen invloed uit op de rijgeschiktheid van mensen;
- Het *onderwijs*, de *gezondheidszorg* en het *welzijnsbeleid* zijn van belang voor educatie;
- De *horeca* kan invloed uitoefenen op het gebruik van alcohol van mensen die nog moeten rijden.

En zo zijn er meer beleidsterreinen die in relatie tot gedragsmotieven van belang kunnen zijn.

De Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid hebben vanwege hun platformfunctie steeds meer maatschappelijke instanties bij het verkeersveiligheidsbeleid betrokken. Het is beter via deze instanties de verkeersveiligheid in te brengen dan achteraf het gedrag op de weg te corrigeren. *Het ROVZ gaat verder met het betrekken van maatschappelijke instanties bij het verkeersveiligheidsbeleid. Nagegaan wordt hoe de verkeersveiligheidsbelangen verenigd kunnen worden met de belangen van deze organisaties zelf en hoe de actieve medewerking vergroot kan worden door faciliteiten te bieden.*

2.2. Verkeersveiligheidsmaatregelen

De verkeersveiligheid wordt bepaald door de interactie van de verkeersomgeving, de kwaliteit van voertuigen, de verkeersdeelnemers en de omstandigheden (weer en licht). Onderlinge afstemming van weg, voertuig, mens en omgeving is dus vereist.

In het ontwerp voor een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem is vastgesteld dat de kans op een ongeval drastisch kan worden verminderd door middel van een eenvoudiger categorisering van wegen waarin verkeer met een stroom-, ontsluitings- en verblijfsfunctie van elkaar worden gescheiden. Bovendien moet snel en langzaam verkeer van elkaar worden gescheiden buiten de verblijfsgebieden. Ontmoetingen met grote snelheids- en richtingsverschillen worden hiermee voorkomen.

De vormgeving van de weg moet zodanig aan de functie worden aangepast, dat het onderscheid tussen wegtypen duidelijk herkenbaar is en het gedrag op de diverse categorieën wegen voorspelbaar is. Verkeerd gebruik moet worden voorkomen door de behoeften van mensen aan efficiency, veiligheid en comfort te bevredigen.

Technologische vernieuwingen zoals telematica zullen het steeds meer mogelijk maken om de voertuigbestuurder te helpen zijn gedrag aan te

passen aan de mogelijkheden en beperkingen van de verkeersomgeving en rij-omstandigheden.

De verkeersdeelnemer moet het verkeerssysteem voldoende kennen om de bedoeling ervan te begrijpen en vaardigheden leren om zich veilig te gedragen. Wanneer het verkeerssysteem zodanig is ontworpen dat het ook individuele belangen van efficiency, veiligheid en comfort behartigt, zal er minder noodzaak zijn om het gewenste gedrag te handhaven.

In Zeeland ligt het bevorderen van de gewenste infrastructurele maatregelen vooral bij de Vervoerregio en het bevorderen van de gewenste niet-technische maatregelen vooral bij het ROVZ. Bij de inhoudelijke uitwerking moet de gewenste afstemming van de infrastructuur op vaardigheden en behoeften van de weggebruiker en de gewenste afstemming van educatie op het verkeerssysteem, gegarandeerd worden.

Vervoerregio en ROVZ moeten aangeven hoe van twee kanten, de verkeersomgeving en de weggebruiker, naar verbetering van de verkeersveiligheid kan worden toegewerkt, zodat een ieder zijn eigen verantwoordelijkheid neemt.

Voor de infrastructuur is het nodig om het bestaande wegennet te inventariseren en een categoriseringsplan op te stellen. Vervolgens moeten wegen worden aangepast aan hun functie. Dit is het kader om maatregelen te treffen, en dan vooral in de gebieden die de hoogste prioriteit hebben. Die gebieden kunnen klein en groot zijn. De aanpak van een groot gebied zoals Zeeuwsch-Vlaanderen behelst een totale oplossing voor de stroom-, ontsluitings- en verblijfsfunctie van het verkeer en het gedrag van de weggebruikers. Voorts is het nodig om met een kleinschalige aanpak, bijvoorbeeld in een woonwijk of industriegebied, acute knelpunten op te lossen die meer plaatsgebonden zijn. Deze aanpak moet passen in een categoriseringsplan voor de toekomst.

Samen met wegbeheerders moet een plan voor inventarisatie van het wegennet, onderlinge samenwerking en ondersteuning bij uitvoering worden opgesteld.

De voorzieningen voor voertuigen in ontwikkeling, bijvoorbeeld in de sfeer van telematica, zullen nog niet op korte termijn beschikbaar zijn. *Bij de introductie van nieuwe voertuigvoorzieningen dienen regionale organen een rol te spelen om de toepassingen ten gunste van de veiligheid optimaal te benutten.*

De niet-technische maatregelen moeten minder afhankelijk worden van politietoezicht. Door kennisoverdracht en opleiding kan gewenst gedrag worden getraind. De bestaande mogelijkheden in het onderwijs staan enerzijds onder druk, maar worden anderzijds nog steeds uitgebreid. Een gericht beleid dat inspeelt op de behoeften en mogelijkheden van scholen is nodig. Over verbeteringen in de bestaande rij-opleiding vindt thans landelijk beraad plaats. Verder zijn er in de afgelopen jaren in diverse regio's nieuwe cursussen ontwikkeld, waarvan de implementatie nog maar erg gering is.

Er is een educatie-strategie nodig die bestaat uit de volgende onderdelen:

- een inventarisatie van mogelijkheden en behoeften (een soort markt-onderzoek);
- een implementatieplan voor groter gebruik van bestaande programma's;

- *een plan voor (tijdelijke) ondersteuning om de vernieuwingen tot stand te brengen.*

Behalve educatie zijn maatregelen nodig om bestaand gedrag te veranderen. Politietoezicht gecombineerd met voorlichting blijft hiervoor nodig. De *Leidraad voor de verkeershandhaving* (Openbaar Ministerie, 1993) geeft criteria aan voor de politie-inspanningen.

De sociale omgeving van mensen biedt mogelijkheden voor preventief en corrigerend optreden ter aanvulling of vervanging van politietoezicht. Werkgevers, de voertuigbranche, de horeca, verenigingen, de mensen in de woonomgeving, de familie- en vriendenkring kunnen grote invloed op het verkeersgedrag uitoefenen. Nog meer maatschappelijke organisaties en belangengroepen moeten bij de beleidsvorming en beleidsuitvoering worden ingeschakeld.

In het beleid voor gedragsbeïnvloeding moet behalve de politie, de sociale omgeving van de weggebruikers worden betrokken.

3. Vertaling van de hoofdlijnen naar de prioriteitsstelling voor Zeeland

In de strategie is het ontwerp voor een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem de rode draad. Zowel infrastructurele als educatieve maatregelen maken daarvan deel uit. In Zeeland is een vergrote inspanning nodig om de taakstellingen van 25% minder slachtoffers in 2000 te behalen. Dit vereist investeringen in een duurzaam-veilige aanpak, zoals in de strategie is aangegeven.

Om het grotere aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden per 1.000 inwoners in Zeeland terug te brengen tot het landelijk niveau, is het nodig dat de provincie Zeeland sneller tot de duurzaam-veilige aanpak overgaat dan het gemiddelde tempo in Nederland. Binnen de provincie wordt in Zeeuwsch-Vlaanderen reeds prioriteit gegeven aan deze aanpak. Voor Noord-Zeeland moet eveneens dringend een extra inspanning worden geleverd.

In de duurzaam-veilige aanpak gaat hoge prioriteit uit naar structurele verbeteringen voor de huidige wegen met een snelheidslimiet van 80 km/uur en scheiding van snel en langzaam verkeer of een adequate integratie door vorming van verblijfsgebieden. De bijzondere prioriteit die in Zeeland moet gelden voor deze wegen en voor de fiets worden dan ook impliciet gehonoreerd wanneer de duurzaam-veilige aanpak centraal wordt gesteld.

De strategie om via educatie een preventief effect te bereiken, is nodig om de bijzonder grote onveiligheid van jongeren met weinig rij-ervaring terug te dringen. Ook hier spitst de problematiek zich toe in Noord-Zeeland en Zeeuwsch-Vlaanderen. Educatie moet daarom ook een belangrijk onderdeel zijn van de duurzaam-veilige aanpak in deze regio's.

Om het rijden onder invloed terug te brengen en het gordelgebruik te verhogen, zal de inzet van de politie hard nodig zijn voor de korte termijn en tegelijkertijd nadrukkelijk gezocht moeten worden naar het inschakelen van sociale en maatschappelijke organisaties.

Om de toename van het aantal slachtoffers in zwaar verkeer tot staan te brengen, zal zowel door middel van een duurzaam-veilige aanpak, alsook door middel van activiteiten met het bedrijfsleven, oplossingen gezocht moeten worden.

4. Relatie van meerjarenstrategie met het huidige beleid

4.1. Beleidsrapporten van of voor Zeeland

DHV Milieu en Infrastructuur (1994) heeft een rapport uitgebracht met als doel om voor West-Zeeuwsch-Vlaanderen een duurzaam-veilig verkeerssysteem te ontwerpen en de kosten en effecten daarvan in beeld te brengen. Behalve een volledige uitwerking van de principes van een duurzaam-veilige aanpak zijn twee vereenvoudigde versies van het ontwerp gemaakt. Zowel aan de infrastructuur als aan gedragsbeïnvloeding is aandacht besteed.

Er is een wegennetwerk opgesteld aan de hand van een analyse van de bestaande en toekomstige verkeersstromen. Er zijn reconstructies van het bestaande wegennet nodig, evenals nieuwbouw. De qua opbrengst optimale variant leidt in totaal tot 60% minder slachtoffers en niet alleen op hoofdwegen buiten de bebouwde kom. Met iets meer dan de helft van de kosten kan echter een bijna even groot effect worden bereikt. Verder zullen fietsvoorzieningen nodig zijn.

Voor gedragsbeïnvloeding is een plan opgesteld dat gebaseerd is op netwerkvorming (de inschakeling van diverse organisaties in onderlinge samenwerking), monitoring (van risico-indicatoren), instrumenten zoals onderwijs, rij-opleiding, cursussen, voorlichting en een communicatiestrategie.

Hofstra (1993; 1994) heeft een raamplan en vervolgens een vaststellingsnota gepubliceerd voor het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan. De doelstellingen van de Vervoerregio hebben betrekking op bereikbaarheid, leefbaarheid en beperking van de groei van de automobiliteit. De taakstelling is om de trendmatige toename van het aantal auto-kilometers tot 13,8 miljoen in 2010, die zich bij ongewijzigd beleid zal voordoen, te beperken tot 10,8 miljoen. De verwachting is dat met het raamplan een reductie tot 12,8 miljoen autokilometers wordt gerealiseerd; de overige reductie moet komen van landelijk beleid. Met name het gebruik van de auto in toeristische gebieden moet teruggedrongen worden. Verder wordt een relatief grote vermindering beoogd in stedelijke gebieden.

Locatiebeleid en bevordering van alternatief vervoer zijn belangrijke instrumenten. Voor de fiets is een omvangrijk en fijnmazig routenet opgesteld. De verkeersveiligheid van fietsers wordt gediend door de discrepanties tussen functie en gebruik van wegen op te heffen.

Dit gebeurt door aanpassing van de inrichting van kruispunten en conflictpunten, en door aanleg van fietspaden - dit alles mede op basis van onveiligheidsgegevens en gedragsbeïnvloedende maatregelen.

Naar aanleiding van commentaar op het raamplan is in de vaststellingsnota ook aandacht besteed voor de veiligheid van de voetganger.

Advies- en onderzoeksgroep Beke (Beke & Wilbers, 1990) heeft in opdracht van het ROVZ een rapport opgesteld voor een bedrijfsmatige aanpak van het gebruik van autogordels. Gebleken is dat bijna veertig procent van de benaderde bedrijven aan acties op dit gebied wil meewerken. Maar onder voorwaarde van een (geringe) financiële

investering en sterke participatie van deskundige organisaties van buitenaf. Voorts wil men niet dat acties een incidenteel karakter hebben. Voorts lijkt voor kleine bedrijven samenwerking een bijkomende voorwaarde voor deelname.

Advies- en onderzoeksgroep Beke (Beke, 1989) heeft bovendien in opdracht van het ROVZ een rapport opgesteld over recreatiecriminaliteit en alcohol. Aanbevolen wordt om zowel preventieve als repressieve maatregelen te treffen en de invulling van maatregelen af te stemmen op specifieke omstandigheden en mogelijkheden. Ondernemersgroeperingen moeten hierbij worden ingeschakeld, de overheid moet hiervoor ondersteuning verlenen. Voorlichting moet gedifferentieerd worden naar doelgroep en niet veel afwijken van de feitelijke gedragingen om daadwerkelijk aan te kunnen spreken.

Politiecontroles dienen zowel 's avonds als 's nachts plaats te vinden en er niet alleen gericht te zijn om zoveel mogelijk overtreders te pakken.

In diverse rapportages (Meester, 1994a;-b;-c) wordt verslag gedaan van campagnes gericht op vermindering snelheden en rijden onder invloed alsmede verhoging van alcoholgebruik. De deelname van organisaties is breed.

De snelheidscampagne kon niet geëvalueerd worden op snelheidsgedrag, noch op effecten op attitudes van weggebruikers. De alcoholcampagne is evenmin geëvalueerd op gedrag. Het aantal deelnemende bedrijven was hier het grootst. Geconstateerd is dat de inhoud van de campagne vernieuwd moet worden. Bij de gordelcampagne nemen naast veel bedrijven ook veel scholen deel. Er is een stijging van gordelgebruik geconstateerd, maar beneden de doelstelling. De confrontatie met politiecontrole is erg gering.

In het algemeen wordt een afnemende bereidheid bij bedrijven geconstateerd om aan campagnes deel te nemen.

5. Aanbevelingen en conclusies

5.1. Aanbevelingen

Het ROVZ heeft, ook in vergelijking met andere ROV's, sterk ingezet op het toewerken naar een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem. De afstemming met mobiliteitsbeleid wordt door de samenwerking met de Vervoerregio gerealiseerd.

Voor West-Zeeuwsch-Vlaanderen is een 'duurzaam-veilig'-plan uitgewerkt en er is een 'actieplan Fiets' in voorbereiding, dat op het ontwerp van een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem aansluit.

- Een prangende vraag in de ontwikkeling naar een duurzaam-veilige aanpak is, hoe voldoende draagvlak wordt gerealiseerd om de voorgestane ingrepen in de infrastructuur te doen en de investeringen te financieren. Bij 'draagvlak' gaat het om het zoeken van ondersteuning voor een plan. Als dit draagvlak onvoldoende te realiseren is, zal het plan opnieuw ter discussie moeten komen te staan.

Over de invulling van het duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem is eigenlijk alleen op hoofdlijnen snel overeenstemming te vinden. De uitwerking zal tot stand moeten komen in overleg tussen (organisaties van) bestuurders, experts, uitvoerders en weggebruikers. Het resultaat komt wellicht veel meer tot stand door onderhandeling, dan door overtuiging van de hogere prioriteit die verkeersveiligheid moet hebben. Wanneer verkeersveiligheid kan worden meegewogen in het planproces op diverse terreinen, wordt bij voorbaat getracht voor de mogelijke concurrentie tussen veiligheid en andere belangen oplossingen en compromissen te vinden.

De verantwoordelijkheid voor verkeersveiligheid kan worden verbreed wanneer ze gekoppeld wordt aan andere belangen. Om gemeenschap van belangen te vinden is overleg nodig met maatschappelijke organisaties. Dat was één van de aanbevelingen in het in opdracht van het ROVZ verrichte onderzoek naar recreatiecriminaliteit en alcohol, waar om medewerking van allerlei groeperingen werkzaam in de recreatieve sector wordt gevraagd. De ervaringen en evaluatie-studies met het bedrijfsleven in Zeeland en elders tonen aan dat er mogelijkheden zijn om bedrijven in te schakelen, maar de wijze van benadering, de inspanning die gevraagd wordt en de faciliteiten die geboden moeten worden, steken heel nauw en een structurele aandacht is erg moeilijk te bereiken.

Aanbevolen wordt om verder te gaan met openingen te zoeken bij maatschappelijke organisaties en voor hen voorwaarden te scheppen voor inschakeling bij het verkeersveiligheidsbeleid, om zodoende gezamenlijk draagvlak voor meer aandacht voor de verkeersveiligheid te vinden.

- Bestuurders zullen niet erg geneigd zijn tot investeringen in de verkeersomgeving zonder de overtuiging dat de weggebruikers zich daarmee veiliger zullen gedragen. De eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker is dus ook van wezenlijk belang. Door bewustwording te bevorderen, wordt vanaf de jaren vijftig getracht de eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker te vergroten. Het resultaat van deze acties loopt uiteen van een beter begrip en gedragsaanpassing, tot weerstand

tegen verandering, volharding in het ongewenste gedrag en zoeken van rechtvaardiging daarvoor. Daartussenin is er een grote groep die voorlichtingsboodschappen negeert.

Er is tot nu toe in het landelijke verkeersveiligheidsbeleid relatief weinig aandacht besteed aan de eigen probleemperceptie en andere gedragsmotieven dan veiligheid van weggebruikers. De inzet was om weggebruikers te overtuigen, opdat zij verkeersveiligheid meer gewicht zouden geven en andere motieven zouden onderdrukken. Een dergelijke benadering is echter niet effectief; zij roept verzet op.

Er kunnen compromissen worden gevonden tussen veiligheid en andere behoeften van de weggebruiker. Dit vraagt om een andere benadering en ook om een ander type probleem-analyse.

De lichte toename van het rijden onder invloed en het lage gordelgebruik maken het nodig om meer aandacht aan achterliggende oorzaken van gedrag te besteden. Daarbij is meer nodig dan op zoek te gaan naar risico-indicatoren, zoals is voorgesteld in het plan voor 'duurzaam-veilig' in West-Zeeuwsch-Vlaanderen.

Ook gezien de massaliteit van verkeersovertredingen van bijvoorbeeld fietsers lijkt het nodig om zowel voorzieningen beter af te stemmen op de behoeften van de weggebruiker als om meer in te spelen op de beleving van onveiligheid.

Aanbevolen wordt om de lijn van belevingsonderzoek door te zetten.

Dergelijk onderzoek geeft een beter inzicht in gedragingen en motieven van weggebruikers en kan nieuwe maatregelen op het spoor kan brengen.

- Diepteonderzoek naar ongevallen is eveneens van belang; hiermee kan een duidelijker beeld verkregen worden van de gedragingen die aanleiding waren voor een ongeval en de aard van de problemen waarmee weggebruikers worden geconfronteerd.

Overigens vindt landelijk een herbezinning plaats van de periodieke verzameling van ongevals-, gedrags- en enquêtegegevens.

Ook in de regio is het van belang om vast te stellen met welke regelmaat en in welke mate gegevens verzameld moeten worden, gelet op de gebruiksmogelijkheden.

- In de afgelopen jaren zijn door initiatieven of door stimulering van het ROVZ en andere ROV's veel nieuwe educatieve programma's ontwikkeld. Het ROVZ legt dan ook in haar werkplan nadruk op implementatie. Een belangrijk vraagpunt in dezen is de verbreding onder de doelgroep. Immers, de eerste, vrijwillige afnemers van educatieve programma's, zijn mensen die reeds meer bij verkeersveiligheid betrokken zijn en niet snel tot probleemgroepen behoren.

Landelijk vindt herbezinning plaats van bijvoorbeeld 'de Groene en Verkeersveilige School', een project dat een schakel kan vormen met de actie 'Wij gaan weer naar school' en het stimuleren van verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs, om op grotere schaal scholen te interesseren voor verkeers- en vervoerseducatie.

Herbezinning op de bromfietscursus is nodig omdat op 1 januari 1996 een theorie-certificaat verplicht wordt voor bromfietzers die 16 jaar worden.

De rijopleidingsbranche is ook landelijk bezig voorwaarden te creëren om het niveau van de rijopleiding te verbeteren.

Voorlichting over de verkeersregels is aan herbezinning toe gezien de slechte resultaten met de eerdere voorlichting over het nieuwe RVV.

Herbezinning van educatieve programma's kan nodig zijn om deze beter af te stemmen op de vraag, de gebruiksmogelijkheden of interesses van een bredere doelgroep.

5.2. Conclusies

- Het onderbrengen van verkeersveiligheid in relevante beleidsterreinen en bij maatschappelijke organisaties is een belangrijk onderdeel van een preventieve aanpak en vraagt veel energie van de partners van het ROVZ en de Vervoerregio, en van de secretariaten.
- De doelstellingen voor Zeeland geven duidelijk de noodzaak aan van een duurzaam-veilige aanpak waarin infrastructurele en niet-technische maatregelen op elkaar zijn afgestemd.
- Voor educatie is een strategie nodig met als belangrijkste onderdelen marktverkenning en implementatieplannen.
- De sociale omgeving van de weggebruiker moet meer worden ingeschakeld om gedrag te beïnvloeden.
- Onderzoek onder weggebruikers zal meer gericht moeten worden op achterliggende oorzaken van gedrag en andere motieven dan alleen veiligheid.
- Herbezinning op de verzameling van ongevals-, gedrags- en enquêtegegevens is nodig. In dat licht moet ook het belang van belevingsonderzoek nader worden aangegeven.

Literatuur

Beke, B.M.W.A. (1989). *Recreatiecriminaliteit en alcohol; Alcohol-ontmoedigingsbeleid, jongeren en verkeer*. Stichting Welzijns Publikaties SWP, Utrecht.

Beke, B.M.W.A. & Wilbers, P.T. (1990a). *Autogordelcampagne Zeeland; een bedrijfsgerichte benadering versus een publiekgerichte benadering*. Advies- en Onderzoeksgroep Beke, Arnhem.

DHV Milieu en Infrastructuur (1994). *Duurzaam Veilig in West-Zeeuwsch Vlaanderen. Eindrapport*. DHV, Amersfoort.

Grontmij Zeeland (1995). *Actieplan Fiets; Concept fase a: beleid en opbouw fietsnetwerk*. Grontmij Zeeland, Afdeling Ruimtelijke Inrichting, Middelburg.

Hagenzieker, M.P. & Wittink, R.W. (1995). *Verkeersonveiligheid in de provincie Zeeland; Resultaten van een analyse van de verschillen met de rest van Nederland en van de verschillen tussen vier regio's binnen de provincie*. R-95-38. SWOV, Leidschendam.

Hofstra Verkeersadviseurs B.V. (1993). *Regionaal Verkeers- en Vervoerplan; Samenvatting Raamplan*. Hofstra Verkeersadviseurs B.V., Groningen.

Hofstra Verkeersadviseurs B.V. (1994). *Regionaal Verkeers- en Vervoerplan RVVP Zeeland; Vaststellingsnota + voorlopig uitvoeringsprogramma 1995-1998*. Hofstra Verkeersadviseurs B.V., Groningen.

Meester, R.T.L. (1994a). *Ken je limiet; Snelheidscampagne 1993 Zeeland (80 en 50)*. Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland, Vlissingen.

Meester, R.T.L. (1994b). *Bekijk 't nuchter, rij veilig; Alcoholcampagne 1993/1994 Zeeland, bedrijven*. Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland, Vlissingen.

Meester, R.T.L. (1994c). *In de gordels of in de kreukels? Verslag autogordelcampagne 1993 Zeeland*. Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland, Vlissingen.

Openbaar Ministerie (1993). *Strafrecht met beleid: beleidsplan Openbaar Ministerie; Leidraad voor de verkeershandhaving*. Openbaar Ministerie, 's-Gravenhage.

Wittink, R.W. (1995). *Actieprogramma Verkeersveiligheid Zeeland; Maatregelen van het Meerjarenplan van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland en de Vervoerregio Zeeland*. R-95-40. SWOV, Leidschendam.

