

## Actie -25%: wel meer kennis, niet 'meer en beter beleid' bij gemeenten

In 1987 is het stimuleringsplan Actie -25% in het leven geroepen. Deze actie met een looptijd van drie jaar had een experimenteel karakter. Het doel was de gemeenten meer te betrekken bij de bestrijding van de verkeersonveiligheid en hen aan te moedigen meer activiteiten op dat gebied te ontwikkelen. De SWOV heeft deze actie geëvalueerd en de resultaten van deze evaluatie hebben in 1990 tot een enigszins gewijzigde vervolgactie geleid. Ook deze laatste actie is door de SWOV in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat geëvalueerd. De SWOV heeft de vakgroep Bestuursrecht en Bestuurskunde van de Rijksuniversiteit Groningen en de vakgroep Politicologie en Bestuurskunde van de Vrije Universiteit Amsterdam bij deze laatste evaluatie betrokken.

De Actie -25% is opgezet opdat in het jaar 2000 het aantal verkeersdoden en -gewonden met 25% zou zijn afgenomen ten opzichte van het peiljaar 1986. De actie hield in dat gemeenten startgeld ontvingen wanneer ze aan de actie deelnamen en dat ze een resultaatpremie ontvingen wanneer het slachtofferaantal in de gemeente in een bepaald jaar kleiner was dan een bepaald peilgetal en ook niet meer dan het aantal slachtoffers in het voorgaande jaar. De hoogte van het startgeld was afhankelijk van het aantal inwoners en de resultaatpremie hing af van het aantal verkeersslachtoffers. Daarnaast konden gemeenten subsidie krijgen voor projecten die passen binnen het Meerjarenplan Verkeersveiligheid. De projecten moesten onderdeel zijn van een gemeentelijk verkeersveiligheidsplan en mochten in principe niet van infrastructuur aard zijn.

### Doel van de actie

Ook het uitgangspunt van de vernieuwde actie blijft dat verwacht wordt dat gemeenten als gevolg van de actie meer en beter beleid zullen formuleren op het gebied van de verkeersveiligheid en dat zij dat beleid beter zullen uitvoeren. In het evaluatie-onderzoek van de SWOV moest nagegaan worden of deze nieuwe actie leidt tot meer en beter verkeersveiligheidsbeleid. Omdat

verwacht mag worden dat meer en beter beleid zich uiteindelijk ook vertaalt in een vermindering van het aantal slachtoffers is ook de vraag gesteld of deze vermindering kan worden aangetoond in een ongevalsonderzoek. Over dit deelonderzoek is afzonderlijk gerapporteerd.

### Doelstellingen

Gebleken is dat beleidsmakers ervan uitgingen dat de Actie -25% een vermeerdering of verbetering van het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid voor ogen hadden betreffende acht aspecten:

- de hoeveelheid bestuurlijke en politieke aandacht voor verkeersveiligheid;
- de hoeveelheid kennis over veiligheid
- de hoeveelheid en grondigheid van uitgevoerde onveiligheidsanalyses;
- de concreetheid van het lokaal gestelde doel op het gebied van veiligheid;
- de hoeveelheid en kwaliteit van de plannen;
- de geleverde beleidsprestatie op het gebied van voorlichting en educatie;

Actie -25%: wel meer kennis, niet 'meer en beter beleid' bij gemeenten

Snelheidslimiet voor bussen mogelijk naar 100 km/uur

Toepassing duurzaam veilig principes geen utopie

SWOV-rapport in het kort

Verkeersveiligheids-effectrapportage

OECD-rapport over nationale verkeersveiligheidsplannen verschenen

SWOV Publikaties

-de hoeveelheid financiële middelen;  
-de mate van samenwerking met  
externe factoren.

### Resultaten

Bestuurlijke aandacht blijkt nog steeds een schaars goed. Dat geldt niet voor de kennis over verkeersveiligheid die bij de beleidsvoorbereiding is benut. Deze is zeker wat algemene vakkennis betreft toegenomen. De actie heeft gunstige gevolgen gekregen voor de hoeveelheid en grondigheid van de lokale onveiligheidsanalyses, waarvan in het algemeen van een toename kan worden gesproken. Uit het onderzoek blijkt verder dat de gemeentelijke doelstellingen op het gebied van de verkeersveiligheid nauwelijks zijn veranderd. Bovendien zijn ze in de meeste gevallen ook niet concreet geformuleerd.

Ten aanzien van een toename van het aantal verkeersveiligheidsplannen is er maar beperkt sprake van het bereiken van het doel. Voorzover plannen worden gemaakt is er wel sprake van een toename van de kwaliteit van die plannen. Ook is er sprake van een toename van het aantal beleidsprestaties op het gebied van voorlichting en educatie.

De verwachting dat de actie ertoe zou leiden dat in de gemeentelijke begrotingen meer geld beschikbaar zou worden gesteld voor verkeersveiligheid is niet uitgekomen. Soms is er sprake van een toename, maar in vrijwel evenveel gevallen van een continuering of een afname.

De samenwerking met externe actoren levert wisselend succes. Vooral de samenwerking met de regionale organen is belangrijk toegenomen. Dat is in veel mindere mate het geval met de samenwerking met de regionale directies van de waterstaat en op het gebied van de samenwerking met de politie is er sprake van een ernstige verslechtering. Misschien dat de reorganisatie van de politie hier een rol heeft gespeeld.



De bij de Actie 25% gehanteerde financiële instrumenten zoals startgeld, resultaatpremie en projectsubsidies bleken niet alle even succesvol. Toch hebben zij -soms meer, soms minder - effect gehad om meer vorm te geven aan de bedoelingen van de actie. Een andere toepassing van de instrumenten zal wellicht tot meer effect leiden.

### Bestuursaccord

De Actie 25% als centrale regeling is afgesloten. De doelstelling blijft gehandhaafd, maar de uitvoering is gedecentraliseerd. Op 1 januari 1994 is een accord gesloten tussen de minister van Verkeer en Waterstaat, het Interprovinciaal Overleg en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten. Daarin zijn afspraken gemaakt over de decentralisatie van het regionale verkeersveiligheidsbeleid. Dit betekent ook een overheveling van de zogenaamde stimuleringsgelden naar de provincies. In principe kan elke provincie een eigen inruiling geven aan een continuering van het Stimuleringsplan. Dit bergt het gevaar in zich dat daarmee uniformiteit in het verkeersveiligheidsbeleid verloren gaat. Het genoemde accord levert echter versnippering van het landelijk beleid kunnen verhinderen.

### Hoe nu verder?

Planvorming, het formuleren van een concrete doelstelling en het aanbrengen van een tijdspad waarbinnen men het doel wil bereiken lijken belangrijke zaken om de politieke aandacht op verkeersveiligheid gevestigd te houden. De SWOV

beveelt aan nieuwe wegen in te slaan bij het stimuleren van gemeenten om meer en beter beleid te voeren op het gebied van de verkeersveiligheid. Volgens de SWOV zou daarbij overwogen kunnen worden daarvoor een nieuw 'startgeld' in het leven te roepen. Dat startgeld kan dan worden uitgekeerd aan gemeenten die in samenwerking met een Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid een analyse maken van de lokale verkeersonveiligheid. Daarop moet dan een plan gebaseerd worden met een tijdspad en een doelstelling die zij in de planperiode willen bereiken. Deze plannen kunnen dan vervolgens worden ingebed in de regionale plannen die gezien de uitgangspunten van het bestuursaccord een meer centrale plaats zullen krijgen. De SWOV beveelt ook aan om andere actoren dan alleen gemeenten te betrekken bij de planvorming. Vooral het betrekken van de politieorganisatie bij het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid kan helpen om problemen tijdig te signaleren. Voorts kunnen dan eenvoudiger afspraken gemaakt worden over handhavingsactiviteiten.

Wat betreft de resultaatpremie beveelt de SWOV aan dit instrument niet meer in deze vorm toe te passen. Ook het gekozen instrument van projectsubsidie zou anders gebruikt moeten worden. In deze vorm is het complex en vergt het gezien de resultaten te veel tijd en inspanningen van de Regionale Directies. Op regionaal niveau en gekoppeld aan een plan kan dit instrument waarschijnlijk een betere bestemming vinden.

Over de projecten die als gevolg van de projectsubsidie zijn gestart zijn uit oogpunt van effectiviteit vraagt men te plaatsen. Aan te bevelen is aandacht te besteden aan overdracht van kennis over voorwaarden die de effectiviteit kunnen bevorderen.

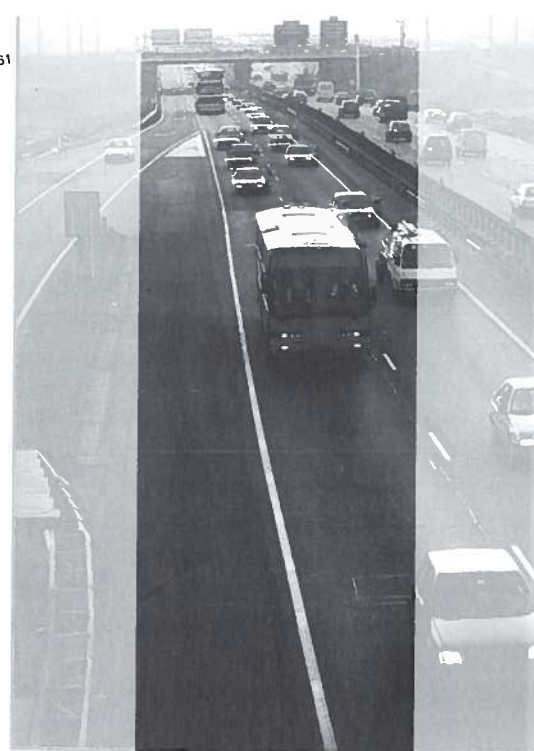
Waar wel van succes kan worden gesproken is bij de informatiematregel, waarbij de hoofdstroom van de

informatie wordt geleverd door het rijk. Deze informatieverstrekking zou nog aan waarde kunnen winnen door deze te richten op specifieke doelgroepen en de informatie uit te breiden door er kennis aan toe te voegen die op lokaal niveau is verkregen.

### *Het stimuleringsplan Actie -25% geëvalueerd*

*Een totaaloverzicht van de resultaten van de verschillende deelonderzoeken.*

*Ing. J.A.G. Mulder.  
R-94-28. 30 blz. f 12,50.*



## Snelheidslimiet voor bussen mogelijk naar 100 km/uur

Het verhogen van de snelheidslimiet voor bussen van 80 naar 100 km/uur zal onder bepaalde condities geen negatieve gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid ten opzichte van de huidige situatie. Dit blijkt uit een onderzoek dat de SWOV heeft uitgevoerd op verzoek van de Nederlandse Vereniging de Rijwiel- en Automobiellndustrie (RAI).

De SWOV is uitgegaan van het feit dat bussen in de nabije toekomst voorzien zullen zijn van een snelheidsbegrenzer die afgesteld is op 100 km/uur.

De huidige maximum snelheid voor bussen is 80 km/uur. Deze limiet wordt echter massaal overtreden. Snelheidsmetingen op autosnelwegen laten zien dat de gemiddelde snelheid van bussen in Nederland boven de 90 km/uur ligt. Ongeveer 15% van de bussen rijdt zelfs sneller dan 100 km/uur. Wanneer er voor bussen een snelheidsbegrenzer wordt ingevoerd die afgesteld wordt op 100 km/uur, betekent dit dat de hoogste snelheden af zullen nemen en dat de gemiddelde snelheden zullen dalen. In combinatie met deze snelheidsbegrenzer zal de limietverhoging weinig of geen effect hebben op het snelheidsgedrag van buschauffeurs. Door het stellen van voertuigeisen hoeven de veiligheidsconsequenties daarvan niet negatief te zijn.

Uitgaande van de huidige situatie, waarbij de snelheidslimiet van 80 km/uur voor bussen niet nageleefd en niet gehandhaafd wordt, zijn er weinig bezwaren tegen limietverhoging. De effecten op de verkeersveiligheid om tegelijk met de

100 km/uur snelheidsbegrenzer de huidige limiet van 80 km/uur te handhaven, zijn in het rapport niet onderzocht.

### **Harmonisatie**

Er wordt al geruime tijd overleg gevoerd tussen de overheid en belangenorganisaties over de snelheidslimieten voor bussen. Daarbij spelen de volgende factoren.

In de eerste plaats is Europese harmonisatie in de verkeersregeling van toenemend belang geworden, zeker wanneer het gaat om grensoverschrijdend verkeer. In de meeste landen van de Europese Unie is de maximum snelheid voor bussen (of voor een deel van de bussen) vastgesteld op meer dan 80 km/uur. In Duitsland en Frankrijk bijvoorbeeld geldt een limiet van 100 km/uur.

In de tweede plaats is zeer onlangs binnen de Europese Unie overeenstemming bereikt over de toepassing van snelheidsbegrenzers (afgesteld op 100 km/uur) op bussen met een totaalgewicht van meer dan 10 ton.

### **Kwaliteitseisen**

Een grootschalige praktijkproef in Duitsland waarbij toestemming voor een maximum snelheid van 100 km/uur op Autobahnen aan kwaliteitseisen werd gekoppeld, heeft geen aantoonbare negatieve effecten op de verkeersveiligheid opgeleverd. Dit heeft ertoe geleid dat de proef is omgezet in een regeling. Deze houdt in dat voor bepaalde bussen op de Duitse Autobahnen een snelheidslimiet van 100 km/uur geldt.

Wanneer in Nederland tot een limietverhoging zou worden besloten, wordt aanbevolen een soortgelijke regeling in te voeren, waarbij de 100 km/uur limiet gekoppeld wordt aan kwaliteitseisen waaraan bussen moeten voldoen. Te denken valt aan eisen betreffende het remvermogen van de bus, vermindering van de slipgevoeligheid, de stijfheid van de carrosserie, bescherming van de inzittenden en toegankelijkheid van nooduitgangen.

De SWOV beveelt aan deze voertuigeisen nader uit te werken vooraleer de limietverhoging te introduceren.

### **Snelheidslimieten voor bussen**

*Veiligheidseffecten van een limietverhoging op autosnelwegen van 80 naar 100 km/uur.*

*Drs. R. Roszbach.  
R-94-32. 25 blz. f 12,50.*



# Toepassing *duurzaam - veilig* principes geen utopie

Resultaten van een studie uitgevoerd in de gemeente Nijmegen.

In 1992 is de aanzet gegeven tot een nieuwe aanpak van de verkeersonveiligheid in Nederland. Deze nieuwe aanpak is gericht op het tot stand brengen van een duurzaam veilig wegverkeerssysteem. Een van de uitgangspunten van zo'n systeem is de mono-functionele categorië-indeling van wegen.

De eerste categorie wegen wordt stroomwegen genoemd. Op deze wegen dient het verkeer zo goed mogelijk, met zo min mogelijk verstoringen te kunnen doorstromen, ook over de kruispunten.

De tweede categorie betreft de (gebieds)ontsluitingswegen. Op deze wegen ligt de nadruk op de mogelijkheid dat er op de kruispunten veelvuldig uitwisseling van verkeer plaatsvindt van en naar andere wegen.

De derde categorie wegen zijn de (erf)toegangswegen. Op deze wegen dienen de verkeersdeelnemers over de volle lengte rekening te houden met verkeer dat langs die weg zijn herkomst of bestemming heeft. Het is van belang dat elke weg in werkelijkheid ook die ene functie vervult waarvoor hij bedoeld is. Combinaties van functies dienen vermeden te worden.

## Uitgangspunten

De drie grondbeginselen voor een duurzaam veilig wegennet luiden:

- voorkom onbedoeld gebruik van de infrastructuur;
- voorkom ontmoetingen met grote snelheids- en richtingsverschillen;
- voorkom onzeker gedrag van verkeersdeelnemers.

Op basis van deze principes kunnen uitgangspunten voor een duurzaam veilig wegennet worden geformuleerd. Daarna kunnen meer concrete voorwaarden worden geformuleerd die men aan het wegennet en de samenstellende delen kan stellen. Vervolgens dient bepaald te worden welke gegevens nodig zijn om in een bepaalde regio tot het ontwerpen en uitvoeren van een duurzaam veilig wegennet te komen. Het gaat dan om gegevens betreffende het wegennet, de wegfuncties, de verkeers- en wegkenmerken, de verkeersonveiligheid en de kosten van de te nemen maatregelen.

## Gecategoriseerd wegennet Nijmegen

Voor Nijmegen, als representant voor middelgrote gemeenten, is een categorie-indeling van het wegverkeerssysteem uitgewerkt. Als eerste stap is een globale categorie-indeling gemaakt voor het wegennet in de gehele bebouwde kom. Daarbij is uitgegaan van het eerder om te heven mono-functionele model. De maaswijdte van het stroom- en onsluitingsnet is mede bepaald op basis van het ritduurprincipe. Hetgeen inhoudt dat iedere rit na gemiddeld 3 tot 5 minuten op een weg van hogere orde kan worden voortgezet.

Het uitgewerkte netwerk omvat 13 km weg met een stroomfunctie, 47 km met een gebiedsontsluitingsfunctie, terwijl de rest een erftoegangsfunctie heeft. Het stroom- en onsluitingsnet verdeelt de bebouwde kom in 22 gebieden, variërend van 60 tot 300 ha. In het stroom- en onsluitingsnetwerk komen 2 knooppunten voor tussen stroomwegen onderling, 9 knooppunten tussen stroom- en onsluitingswegen en 16 knooppunten tussen onsluitingswegen onderling.

## Toetsing

Na verdere uitwerking en toekenning van de functies is het gecategoriseerde wegennet van Nijmegen in de huidige situatie getoetst aan de belangrijkste duurzaam veilig ontwerpisen. Deze houden in: voor stroomwegen een fysieke rijbaanscheiding, de aanwezigheid van (vrijliggende) fietsvoorzieningen, het ontbreken van erf- en erftoegangswegaansluitingen en het ontbreken van geparkeerde voertuigen op of direct langs de rijbaan. Voor onsluitingswegen gelden dezelfde eisen. De enige uitzondering betreft de fysieke rijbaanscheiding en de aansluitingen van erftoegangsstraten. Ook de kruispunten en aansluitingen zijn getoetst aan de eisen.

Het blijkt dat ongeveer de helft van de stroomwegen en ruim 40% van de onsluitingswegen in de huidige situatie globaal aan de belangrijkste ontwerpisen voldoen. De aansluitingen en kruispunten voldoen vrijwel geen van alle aan de duurzaam veilig ontwerpisen. De noodzakelijke aanpassingen om deze wel aan de eisen te laten voldoen variëren van relatief beperkt tot sterk ingrijpend en kostbaar.

## Conclusie

Op grond van het onderzoek in Nijmegen, dat door de SWOV samen met DHV Milieu en Infrastructuur is uitgevoerd, kan geconcludeerd worden dat er soms ingrijpende noodzakelijke aanpassingen van functie en vormgeving van de huidige infrastructuur nodig zijn. Bovendien zijn bij de implementatie op korte termijn concessies onvermijdelijk.

Ondanks de consequenties die aan deze implementatie zijn verbonden is het voorstel 'Duurzaam veilig' zeker niet utopisch. Het voorstel biedt voor de gemeente Nijmegen wel degelijk een duidelijk toekomstperspectief en kan voor het gemeentelijk beleid als referentiemaatstaf en richtinggevend instrument worden gehanteerd bij het (op termijn) realiseren van een duurzaam veilig wegennet.



### Concept-ontwerpisen duurzaam veilig wegennet

Tussenrapportage van het Vooronderzoek pilot-ontwerp duurzaam veilig regionaal wegennet.

J. van Minnen & ir. M. Slop  
R 94-11-34 blz. f 15.

### Categorie indeling van wegen binnen de bebouwde kom

Een voorbeeldproject van indeling van het wegennet van de gemeente Nijmegen op basis van de uitgangspunten van het duurzaam veilig concept.

A. A. Vis (SWOV) & ir. D. A. Krabbendam (DHV Milieu en infrastructuur)  
R 94-23-73 blz. f 47, 50.

## Verkeerseducatie

In opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat zijn vier voorstellen voor nieuwe verkeersonderwijsprogramma's ontwikkeld. (R-94-22). De vier voorstellen zijn:

- *Module vervoers- en verkeersgedrag; bestemd voor MBO-opleidingen.*
- *Module vervoers- en verkeersgedrag; bestemd voor het Voorbereidend Beroepsonderwijs (VBO).*
- *Aanvulling rijopleidingsprogramma; bestemd voor het agrarisch onderwijs.*
- *Module bromfiets; bestemd voor het Speciaal Onderwijs.*

Bestaande verkeersonderwijsprogramma's zijn hoofdzakelijk gericht op het basis-onderwijs en de basisvorming (de onderbouw van het algemeen voortgezet onderwijs). De nieuwe voorstellen voorzien in een leemte en sluiten aan bij de prioriteitsdoelstelling voor verkeerseducatie. De voorstellen zijn ontwikkeld in overleg met scholen die reeds zelf initiatieven hadden genomen om een programma op te stellen dat paste bij hun eigen onderwijsprogramma en deels met Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid.

## Verkeersveiligheidsmodule

De mobiliteitsverkenner is een programma dat kan helpen voorspellingen te maken van de mobiliteit in Nederland in een toekomstig jaar. Voor deze mobiliteitsverkenner moest een verkeersveiligheidsmodule worden samengesteld. Hiermee moeten betrouwbare verkeersongevallensvoorspellingen gegeven kunnen worden. In 1991 heeft de SWOV in het kader van het project 'Mobiliteit en Verkeersveiligheid' een studie verricht naar de ontwikkeling van zo'n module. De mobiliteitsverkenner stelt een aantal randvoorwaarden waaraan de veiligheidsmodule dient te voldoen. Zo moet geprobeerd worden prognoses te maken voor een combinatie van bepaalde klassen. Deze combinatie kan bestaan uit klassen van leeftijd, geslacht, wijze van vervoer, type weg, in spits- of daluren en natuurlijk de ernst van het ongeval. In rapport

R-94-24 is geprobeerd op een verantwoorde wijze een prognosemodel voor de risico's van verschillende combinaties van bovenstaande klassen te formuleren. Met behulp van deze resultaten heeft INRO/TNO de 'module verkeersveiligheid' bij de mobiliteitsverkenner geïmplementeerd. Het rapport dient als verslaglegging van de wijze waarop de cijfers berekend zijn. Betrouwbaarheid van prognoses heeft een centrale plaats in dit rapport.

## Frontale botsingen tussen vrachtwagens en personenauto's

Rapport R-94-25 behandelt de Nederlandse bijdrage van Fas EA (Ongevalldata en statistieken) van het onderzoekprogramma van de EEVC Werkgroep 14: Development of a Test procedure for Energy absorbing Front Underrun Protection Systems for Trucks. De SWOV-studie is uitgevoerd in opdracht van het Instituut voor het Wegtransport van TNO. In het onderzoek wordt een overzicht gegeven van de ongevallen door frontale botsingen tussen vrachtwagens en personenauto's in een periode van vijf jaar.

## Kosten-batenanalyse van botsveiligheid van fietsers en voetgangers

De verkeersveiligheid van voetgangers en fietsers is in Nederland al jarenlang een onderwerp van aandacht. Sinds 10 à 20 jaar dalen in Nederland, zoals in bijna alle Europese landen, jaarlijks de aantallen slachtoffers van beide groepen verkeersdeelnemers. Desondanks streeft het beleid naar een nog verdergaande vermindering van deze slachtofferaantallen. Een mogelijke maatregel is het optimaliseren van de botsveiligheid van fietsers en voetgangers door de botseigenschappen van bumpers, motorpakkens en kruikclonks van personenauto's verder te optimaliseren. Om voor dit doel een breed (internationaal) draagvlak te kunnen creëren heeft het ministerie van Verkeer en

Waterstaat de SWOV gevraagd een kosten-batenanalyse te maken.

Rapport R-94-31 behandelt de Nederlandse kosten-batenanalyse ten behoeve van een toekomstige internationale richtlijn voor de verbetering van de botsveiligheid van fietsers en voetgangers. Deze Nederlandse studie kan gezien worden als de derde studie in een serie van kosten-batenanalyses over hetzelfde onderwerp. De twee eerdere studies die gepubliceerd zijn, komen van de zusterorganisaties TRL uit Groot-Brittannië en de BASI uit Duitsland.

## Registratie van verkeersslachtoffers in PORS

De verkeersongevallenregistratie behoeft op een aantal niveaus nog altijd verbetering, met name bij die verkeersongevallen waar ziekenhuisopname niet nodig is. De registratie van ongevallen met dodelijke afloop is wel in orde; deze is vrijwel 100%. De registratiegraad van gewonden met ziekenhuisopname komt uit op zo'n 70%. Van de verkeersgewonden waar bij geen ziekenhuisopname plaatsvindt is aanzienlijk minder (ongeveer 24%) in de registratie terug te vinden.

In opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat zijn in 1993 door de SWOV in samenwerking met de Stichting Consumenten Veiligheid (SCV) activiteiten verricht die moeten leiden tot een deugdelijke ongevallenregistratie op EHBO afdelingen van ziekenhuizen. Op deze manier kan het mogelijk worden de registratiegraad van gewonden die niet in het ziekenhuis opgenomen worden te verbeteren en wordt er meer bekend over de letsels van verkeersslachtoffers. Het al bestaande Prive Ongevallen Registratie Systeem (PORS), dat in 1983 is ontwikkeld door de SCV en op een aantal EHBO afdelingen in ziekenhuizen draait, is verder geschikt gemaakt voor het invoeren van verkeersongevallen. Medio 1995 komt het eerste jaaroverzicht van VIPORS (Verkeersslachtoffers in PORS) beschikbaar.

# Verkeersveiligheids-effectrapportage

Verkeersveiligheid is een kwaliteitsaspect van het wegverkeer dat in de besluitvorming over infrastructurele projecten nu slechts impliciet en kwalitatief wordt bekeken. Harde cijfers hieromtrent worden veelal niet gegeven. Hieruit kan geconcludeerd worden dat verkeersveiligheid onvoldoende aandacht krijgt in het besluitvormingsproces.

Om te bepalen of en in welke mate projecten bijdragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid kan een verkeersveiligheids-effectrapportage dienst doen. In het rapport 'Road Safety Impact Assessment: RIA; a proposal for tools and procedure for a RIA' heeft de SWOV in opdracht van de Europese Commissie DG VII, een voorstel geschreven voor een mogelijke inhoud en voor de procedures van een verkeersveiligheids-effectrapportage.

## Scenario en audit techniek

Een verkeersveiligheids-effectrapportage kan op een meer strategisch niveau en op projectniveau worden opgesteld. Op strategisch niveau dienen de veiligheidsconsequenties of veranderingen van het verkeer over het netwerk bepaald te worden. Dit kan door middel van een scenario-

techniek. Deze techniek maakt gebruik van het feit dat de verschillende weg-categorieën verschillende verkeersveiligheidscijfers hebben, afhankelijk van het verkeersvolume. Door het wegtype, de waarden van relevante veiligheidsindicatoren en verkeersvolumes te bepalen, kan het verkeersveiligheidseffect berekend worden voor verschillende varianten ten aanzien van weg-categorieën, netwerk-opbouw, tracékeuze, aansluitingen aan het bestaande wegennet etc.

Op projectniveau kan gebruik worden gemaakt van een audit techniek om expliciet de mogelijke veiligheidsconsequenties van bepaalde keuzen in de gedetailleerde planning en de ontwerpprocedure te kunnen bepalen en indien nodig, het ontwerp te optimaliseren. Het belangrijkste doel van een audit techniek is de zekerheid te krijgen dat verkeersveiligheid optimaal geïntegreerd

wordt in het ontwerp en de uitvoeringsfase van een infrastructureel project. Een onafhankelijk oordeel bij deze techniek is van groot belang.

De resultaten die in het rapport naar voren komen, kunnen worden gebruikt als een eerste studie voor de verkeersveiligheids-effectrapportage. Tevens kunnen zij dienen om ervaringen uit Europese projecten te verzamelen die op een vrijwillige basis tot stand zijn gekomen. Verder wordt aanbevolen de voor- en nadelen van een vrijwillige en verplichte procedure met elkaar te gaan vergelijken vooraleer tot Europese regelgeving op dit gebied te besluiten.

## Road Safety Impact Assessment: RIA

*A proposal for tools and procedures for a RIA. A study commissioned by the European Commission DG VII.*

*F.C.M. Wegman; R. Roszbach; J.A.G. Mulder; C.C. Schoon & F. Poppe.*

*R-94-20. 37 pp. f 15,-.*

## OECD-rapport over nationale verkeersveiligheidsplannen verschenen

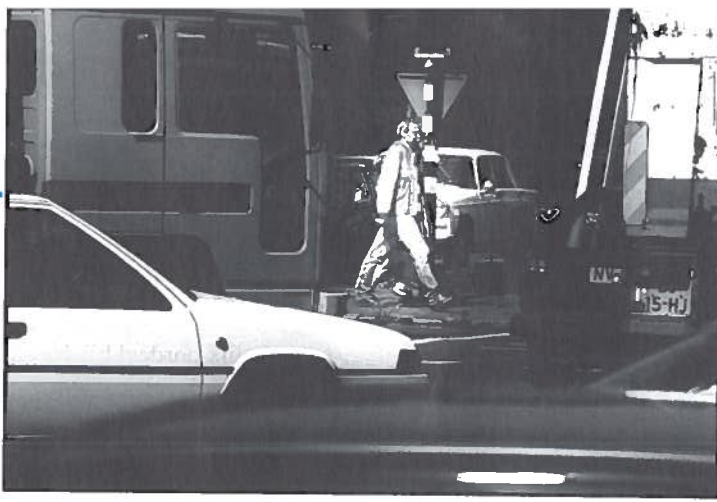
In september is het OECD-rapport met de titel: 'Targeted road safety programmes' verschenen. Het rapport is opgesteld door een groep van deskundigen uit 15 verschillende landen, onder voorzitterschap van Fred Wegman, hoofd onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.

Jaarlijks komen er over de gehele wereld zo'n 400.000 mensen om als gevolg van een verkeersongeval. Voor Nederland betekende dat 1.252 verkeersdoden in 1993. In de loop der jaren zijn er maatregelen op het gebied van de verkeersveiligheid geïntroduceerd. Deze hebben tot een

afname van de verkeersonveiligheid geleid. In de hoog-gemotoriseerde landen daalt de afname van het aantal verkeersdoden en gewonden op dit moment minder dan enige tijd geleden. Het wordt steeds moeilijker maatregelen te bedenken die de verkeersonveiligheid verder doen

afnemen. In het hierboven genoemde rapport wordt de vraag gesteld of het formuleren van doelstellingen en het implementeren van taakstellende verkeersveiligheidsplannen effectieve middelen zijn die ingezet kunnen worden in de strijd tegen de verkeersonveiligheid. Daarnaast wordt bekeken of het opstellen van een nationaal verkeersveiligheidsplan effectiever zou kunnen zijn in termen van ontwerp, implementatie en resultaat, wanneer daar bepaalde kwantitatieve taakstellingen aan gekoppeld zijn. Voorbeelden van





zulke plannen zijn in Nederland het Meerjarenplan Verkeersveiligheid (MPV) en het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV), waarin de regering taakstellingen heeft geformuleerd die een reductie van het aantal verkeersdoden en -gewonden beogen.

De resultaten die in het rapport worden weergegeven zijn mede gebaseerd op een enquête die gehouden is in verschillende OECD-landen. Er wordt een overzicht gegeven van de ontwikkeling van de verkeersveiligheid en de doelen en taken die de verschillende landen zich gesteld hebben. Uitgebreid wordt op de eerder gestelde vragen ingegaan.

De conclusie is dat bij het opstellen van plannen uitgegaan moet worden van een systeembenadering. Het blijkt dat in landen waar voor een kwantitatieve taakstelling is gekozen een duidelijk positieve invloed merkbaar is. Er is sprake van een grotere betrokkenheid en de beschikbare middelen worden efficiënter benut dan wanneer er geen kwantitatieve taakstellingen geformuleerd zouden zijn.

Vervolgens worden strategieën aangegeven waarvan in de praktijk het meeste succes wordt verwacht. Aanbevolen wordt kwantitatieve taakstellingen te formuleren en in samenhang met verwachte ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer - deze taakstellingen te baseren op de effectiviteit van de voorgestelde maatregelen (in relatie tot de kosten). Ook voor het Nederlandse verkeersveiligheidsbeleid zou een versterking van de relatie tussen de taakstelling (SVV II: -50% doden in 2010) en de maatregelen waarmee deze taakstelling bereikt zou moeten worden nagestreefd kunnen worden.

Het rapport wordt aanbevolen voor beleidsmakers en deskundigen die in hun werk te maken krijgen met het formuleren of wijzigen van beleidslijnen op het gebied van de verkeersveiligheid.

#### Targeted road safety programmes

OECD, Parijs, 1994. ISBN 92-64-14228-2 OECD Code: 7794031.

Bestellingen kunnen geplaatst worden bij de SDU Uitgeverij Plantijnstraat, Externe Fondsen, Postbus 20014, 2500 EA Den Haag. Tel: 070-3789880, fax: 070-3475778.

## SWOV PUBLIKATIES

### HID car headlights and road safety

A state of the art report on high-pressure gas-discharge lamps with an examination of the application of UV radiation and polarised light.

C.C. Schoon & dr. D.A. Schreuder.  
R-93-70. 33 pp. f 15,-.

### Incidences des normes de conception sur la sécurité routière

Recherche réalisée pour la Commission Européenne (DG VII).

H.G.J.C.M. Ruyters;  
M. Stop & F.C.M. Wegman (réd.).  
R-94-7 (F). 76 p. f 20,-.

### Concept-ontwerpeisen duurzaam veilig wegennet

Tussenreportage van het 'Vooronderzoek pilot ontwerp duurzaam veilig regionaal wegennet'.

J. van Minnen & ir. M. Stop.  
R-94-11. 34 blz. f 15,-.

### Road Safety Impact Assessment: RIA

A proposal for tools and procedures for a RIA. A study commissioned by the European Commission DG VII.

F.C.M. Wegman; R. Roszbach,  
J.A.G. Mulder; C.C. Schoon & F. Poppe.  
R-94-20. 37 pp. f 15,-.

### Projectvoorstellen verkeersveiligheids- onderwijs 4-18-jarigen

Eindverslag.

Drs. R.D. Wittink.  
R-94-22. 22 blz. f 12,50.

### Categorie-indeling van wegen binnen de bebouwde kom

Een voorbeeldproject van indeling van het wegennet van de gemeente Nijmegen op basis van de uitgangspunten van het duurzaam veilig concept.

A.A. Vis (SWOV) & ir. D.A. Krabbendam (DHV Milieu en Infrastructuur).  
R-94-23. 73 blz. f 47,50.

### Risicomodelen voor de module verkeersveiligheid bij de mobiliteitsverkenner

Drs. F.D. Brijleveld.  
R-94-24. 55 blz. f 17,50.

### Frontal collisions between trucks and cars

The Dutch contribution to Phase A (Accident data and statistics) of EEVC Working Group 14.

C.C. Schoon.  
R-94-25. 34 blz. f 15,-.

### Verkeersslachtoffers in PORS

Vorbereidingsactiviteiten 1993.

Ir. L.T.B. Van Kampen.  
R-94-26. 37 blz. f 15,-.

### De Actie '25% geslaagd?'

Een verkenning naar de verkeersveiligheid in gemeenten.

Ing. J.A.G. Mulder, drs. D.D. Reneman & P.J.G. Verhoef.  
R-94-27. 94 blz. f 25,-.

### Het stimuleringsplan Actie -25% geëvalueerd

Een totaaloverzicht van de resultaten van de verschillende deelonderzoeken.

Ing. J.A.G. Mulder.  
R-94-28. 30 blz. f 12,50.

### De snelheidsclausule in de verzekeringsvoorwaarden

Een inventariserende studie naar de mogelijkheden en haalbaarheid.

Ing. J.A.G. Mulder & mr. P. Wesemann.  
R-94-29. 22 blz. f 12,50.

### Verkeersonveiligheid in Nederland 1980 t/m 1993

Drs. P.C. Noordzij (Ed.).  
R-94-30. 124 blz. f 35,-.

### Cost-benefit study concerning car front impact requirements to increase the crash-safety of pedestrians and cyclists

Final report.  
L.T.B. van Kampen.  
R-94-31. 37 pp. f 15,-.

### Snelheidslimieten voor bussen

Veiligheidseffecten van een limietverhoging op autosnelwegen van 80 naar 100 km/uur

Drs. R. Roszbach.  
R-94-32. 25 blz. f 12,50.

### Experiences with new roundabouts in The Netherlands

Paper presented to the International Seminar 'Giratoires 92', Nantes, 14-16 October 1992.

J. van Minnen.  
D-92-9. 10 pp. f 7,50.

### Visuele waarneming en verkeersveiligheid

Een stand van zaken.  
Drs. M.P. Hagenzieker.  
D-93-14. 14 blz. f 10,-.

### Mehr Selbstkontrolle durch Fremdkontrolle?

Beeinflussung des Geschwindigkeitsverhaltens durch präventive Polizeikontrolle. Vortrag für die Verkehrswochenwoche 1993, Wien, 12 Oktober 1993.  
P. Wesemann.  
D-93-15. 11 S. f 10,-.

### Road safety in residential areas

The Dutch experiences. Paper presented to PIARC Committee 13 Road Safety Meeting, Yokohama, 26-27 April 1993.  
F.C.M. Wegman.  
D-93-16. 5 pp. f 7,50.

### Assessing the safety of the road network. A simple method

Paper presented to East West European Road Conference, Warsaw, 22-24 September 1993.  
S.T.M.C. Janssen.  
D-93-17. 4 pp. f 7,50.

### Educatie in het licht van een duurzaam veilig verkeerssysteem

Syllabus van de voordracht voor de PAO-cursus Verkeersveiligheid, TU Delft, 8 december 1993.  
Drs. R.D. Wittink.  
D-93-18. 24 blz. f 12,50.

### Duurzame veiligheid van de weginfrastructuur

Syllabus van de voordracht voor de PAO-cursus Verkeersveiligheid, TU Delft, 9 december 1993.  
Ir. S.T.M.C. Janssen.  
D-93-19. 46 blz. f 17,50.

### Die Verkehrssicherheit in den Niederlanden

Referenz Jahreshauptversammlung der Landesverkehrswacht Niedersachsen, Holzminden, 7/8 Mai 1993.  
P.C. Noordzij.  
D-93-20. 14 S. f 10,-.

### Road safety in The Netherlands

Policies and management. Contribution to First Hellenic Conference on Road Safety, Thessa Ioniki, Greece, 28-29 March 1994.  
F.C.M. Wegman.  
D-94-8. 10 pp. f 7,50.

### Analyse van verkeersongevallen met behulp van originele politierapporten

Bijdrage voor de Wetenschappelijke dag 1994 van de Contactgroep Verkeerspsychonomie, Soesterberg, 23 maart 1994.  
P.C. Noordzij, M.P. Hagenzieker & Ch. Goldenbeld.  
D-94-9. 6 blz. f 7,50.

### Voorlichtingsproject 'Alcohol en Verkeer' voor 15-16-jarigen

Vergelijking van bronnen. Bijdrage voor de Wetenschappelijke dag 1994 van de Contactgroep Verkeerspsychonomie, Soesterberg, 23 maart 1994.  
Dr. P.B.M. Levelt.  
D-94-10. 8 blz. f 7,50.

### De plaats van verkeersveiligheid in de politietaken

Bijdrage voor de Wetenschappelijke dag 1994 van de Contactgroep Verkeerspsychonomie, Soesterberg, 23 maart 1994.  
Drs. D.A.M. Twisk.  
D-94-11. 5 blz. f 7,50.

### De noodzaak van educatie op weg naar een duurzaam-veilig verkeerssysteem

Bijdrage voor de Wetenschappelijke dag 1994 van de Contactgroep Verkeerspsychonomie, Soesterberg, 23 maart 1994.  
Drs. D.A.M. Twisk.  
D-94-12. 8 blz. f 7,50.

### Toelichting op de rekenprogramma's 'Besparing slachtoffers bij gebruik van beveiligingsmiddelen'

Ing. C.C. Schoon.  
D-94-13. 8 blz. f 7,50.

### Sicherheidsaspecte von Werbebotschaften entlang Strassen und Autobahnen

Drs. M.P. Hagenzieker.  
D-94-14. 3 S. f 7,50.

### Uitgangspunten voor een duurzaam-veilige wegenstructuur in de regio Den Haag

Lezing voor de Dienst Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling van de gemeente Den Haag in het Verkeersplanologisch Overleg op de themadag Verkeersveiligheid te Den Haag, 20 september 1994.  
Ir. S.T.M.C. Janssen.  
D-94-15. 10 blz. f 7,50.

SWOV-schrift is het bulletin van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, dat per kwartaal verschijnt.

Het wordt verspreid onder ca. 4000 personen en huisstellingen die in hun werk betrokken zijn bij de verkeersveiligheid.

Eindredactie: Anita van der Vorst

Foto's: Paul Voorham

Ontwerp en productie: Additief, vormgeving en reclame, Zoetermeer

Druk: Drukkerij Besenzer, Zoetermeer

Informatie en redactie: SWOV, Afdeling voorlichting en publiciteit  
Postbus 170  
2260 AD Leidschendam  
Tel: 070 - 320 93 23  
Fax: 070 - 320 12 61

Overname van teksten uit dit blad is toegestaan met bronvermelding.

#### Aanvragen van publicaties

De SWOV geeft onderzoekverslagen, consulten en brochures uit. Daarnaast publiceren SWOV-medewerkers regelmatig in tijdschriften en leveren zij bijdragen voor symposia en congressen. Hierover wordt in SWOV-schrift bericht.

De publicaties zijn bij de SWOV verkrijgbaar. Bij toezending wordt een acceptatiekaart bijgevoegd ter vergoeding van druk- en verzendkosten. De hoogte van deze vergoeding staat bij de berichten aangegeven. De publicaties zijn onder vermelding van de 'R'- of 'D'-nummers schriftelijk te bestellen bij de SWOV.