

# Iedere verkeersdeelnemer moet weer veilig thuiskomen!

Visiedocument Verkeersveiligheid Provincies,  
periode 2015-2019



In dit document beschrijven de provincies hun overkoepelende en gemeenschappelijke visie op verkeersveiligheid. Een visie die gebaseerd is op de college-programma's van alle provincies. Hoewel iedere provincie verantwoordelijk is en blijft voor de verkeersveiligheid in de eigen regio willen we met dit document richting geven aan de gezamenlijke opgaven en uitdagingen. Met een interprovinciale visie op verkeersveiligheid kunnen we een effectiever en efficiënter verkeersveiligheidsbeleid maken. De IPO Bestuurlijke Adviescommissie mobiliteit heeft op 14 januari 2016 ingestemd met de inhoud van dit document.

---

## Opgave

De verkeersveiligheid op de provinciale wegen is voor elke provincie van groot belang. Er vallen jaarlijks honderden slachtoffers (ernstig verkeersgewonden en doden) in het verkeer. Deze slachtoffers vallen ook op provinciale wegen. De provincies willen zo weinig mogelijk ongevallen en hebben zich samen met de minister van Infrastructuur en Milieu gecommitteerd aan de doelstelling van maximaal 500 verkeersdoden en 10.600 ernstig verkeersgewonden in 2020.

---

## Provinciale rol

Provincies zijn als wegbeheerder verantwoordelijk voor de veiligheid op hun wegen. Daarnaast hebben de provincies een regionale regierol op het gebied van een gezamenlijke aanpak van de verkeersveiligheid. Alle provincies hanteren een integraal beleid. Dit beleid bestaat uit bijvoorbeeld de aanpassing van de infrastructuur volgens de principes van duurzaam veilig verkeer, permanente verkeerseducatie, voorlichting door middel van campagnes en faciliteren van verkeershandhaving. Daarnaast stimuleren en verbinden de provincies in de regio de verkeersveiligheidspartners. De uitvoering van het beleid is daarmee zowel reactief als proactief.

---

## Visie

De gezamenlijke visie van de provincies op het gebied van de verkeersveiligheid luidt:

**“Wij, de provincies als wegbeheerders en als regionale regisseurs verkeersveiligheid, blijven de verkeersveiligheid actief verbeteren. Ons ‘vision statement’ is daarbij: iedere verkeersdeelnemer moet weer veilig thuiskomen! Wij voelen ons daarvoor verantwoordelijk en willen daar op een transparante en kosteneffectieve wijze aan werken. Omdat het huidige beleid niet meer voldoende werkt, willen wij meer proactief beleid gaan voeren: sturen op risico's in plaats van reageren op verkeersongevallen.”**

Overigens inclusief een verantwoording op basis van de werkelijke verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden per jaar.

---

## Aanpak en speerpunten

Gewenst eindbeeld is een verschuiving van de koers: van een reactief beleid (onveiligheid in kaart brengen aan de hand van ongevals cijfers) naar een proactief beleid waarbij preventie meer gewicht krijgt. Om ongevallen te voorkomen, is een proactieve en integrale benadering van dit dossier nodig. Er zijn veel verschillende partijen betrokken, ieder vanuit een andere rol of verantwoordelijkheid. Er dient een gedeelde verantwoordelijkheid te worden gecreëerd. Dat betekent niet alleen kijken naar het aantal slachtoffers, maar vooral kijken naar het totaal aan elementen dat verkeersonveiligheid kan beïnvloeden (risicofactoren). Het succesvolle voorbeeld van Zweden, gericht op 'safety performance indicators' (SPI's) is een inspirerend voorbeeld voor ons. Zie kader hiernaast.

Als wegbeheerder gaan we ons netwerk, zo goed als mogelijk is, aanpassen tot een duurzaam veiligheidsnetwerk. Als regisseur gaan we ons inzetten om samen met onze partners de verkeersveiligheid in de gehele provincie te verbeteren. Dit doen we door niet-infrastructurele maatregelen voor verbetering van de verkeersveiligheid in te zetten. Uit onderzoek blijkt dat in circa 90% van de ongevallen menselijk gedrag een rol speelt. De juiste infrastructuur (**Engineering**) kan een deel van het onveilige gedrag voorkomen, maar niet alles. Daarom is inzetten op ook de andere twee E's (**Education, Enforcement**; Educatie en Handhaving) noodzakelijk.

De verkeersonveiligheid wordt in hoge mate beïnvloed door het gebruik van **alcohol** in het verkeer en door de mate van **snelligheidsgedrag** in het verkeer. Twee speerpunten waar we aan willen werken. Daarnaast baart het grote aantal ernstig verkeersgewonden op de **fiets** ons grote zorgen en tenslotte willen we aandacht hebben voor de **oudere verkeersdeelnemers** (de 70-plussers). Deels overlappen die elkaar (oudere fietsers), en daarnaast focussen we per speerpunt op de 3 E's.

Deze vier speerpunten werken we in samenhang uit naar een gezamenlijke agenda, als onderdeel van de nog op te stellen Agenda Kennisontwikkeling en Uitvoering. Daarnaast kennen we een aantal deelthema's tussen individuele provincies. Dat laat onverlet dat individuele provincies daarnaast nog andere speerpunten of thema's kunnen hebben.

## Toepassing van SPI's voor beleid: een Zweeds voorbeeld

In het kader van Vision Zero, de Zweedse verkeersveiligheidsvisie, besloot de Zweedse overheid medio 2000 om deze visie samen met haar verkeersveiligheidspartners verdere invulling te gaan geven. Ze gebruikten daarvoor SPI's als uitgangspunt (zie tabel hieronder).

Ze stelden zich daarbij een ultiem doel in het licht van Vision Zero, zoals: geen enkele verkeersdeelnemer rijdt in de toekomst nog te snel of 0% van onze wegen is onveilig ingericht.

Daarna ging de Zweedse overheid met haar verkeersveiligheidspartners in overleg over wat zij met maatregelen, middelen en inzet konden bijdragen aan de verschillende doelstellingen. Op basis van deze besprekingen en concreetiseringen werden de doelstellingen realistisch bijgesteld. Vervolgens kon ook worden geschat hoeveel dit zou schelen in aantallen doden.

Indicator	Maat	Doel	Start (2006)	Effect doden
Snelheid	% dan niet harder rijdt dan limiet	100%	43%	150
Gordel	% verkeerdeelnemers dat gordel draagt	99-100%	96%	40
Voertuigveiligheid	% nieuw-verkochte auto's met hoogste EuroNCAP-score	100%	60%	40
Rurale wegen	% wegen met hoogste EuroRAP-scores	?	?	50
Stedelijke wegen	% wegen met max. 30 km/uur-limiet	100%	?	30
Rijden onder invloed	% bestuurders onder invloed	0%	0,24%	50
Fietshelmen	% fietsers met helm	100%	25%	10

Bron: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, 'Proactief Meten van Verkeersveiligheid – ProMeV', 2014 (in opdracht van het Interprovinciaal overleg)

# Acties

De provincies blijven zich inzetten om hun wegen zo veilig mogelijk te maken en te houden. Aanvullend daarop staan de komende jaren onder andere de volgende acties op de agenda:

## Onderzoek

- ▶ Doorontwikkelen ProMeV: de afgelopen jaren is in samenwerking met Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) een methodiek ontwikkeld om de verkeersveiligheid proactief te kunnen meten. Proactief Meten van Verkeersveiligheid (ProMeV) is in 2015 opgeleverd en zal de komende jaren verder gevuld worden met de relevante data. Dit doen we in samenwerking met andere overheden en partners.
- ▶ Onderzoeken van de kosteneffectiviteit van gedragsbeïnvloedingsmaatregelen en het ontwikkelen van meetlatten.
- ▶ Financieren van het CROW-project 'Verkeersveiligheid in beleid en praktijk' waarmee we meer kennis over het effect van maatregelen en infrastructuurelementen op de verkeersveiligheid verkrijgen.

## Lobby

- ▶ Lobbyen om meer middelen beschikbaar te krijgen voor de veiligheid van de relatief onveilige provinciale en gemeentelijke wegen in plaats van de relatief veilige Rijkswegen.
- ▶ Pleiten voor meer of gerichtere verkeershandhaving op provinciale wegen.
- ▶ Lobbyen in de Tweede Kamer om het Zweedse model (zie vorige pagina) als voorbeeld te stellen voor de Nederlandse aanpak van verkeersveiligheid.

