



# Beleidsplan Verkeersveiligheid Zeeland 2010-2020

**OP WEG NAAR NUL**

*Analyserapport*

24 juni 2009



# Beleidsplan Verkeersveiligheid Zeeland 2010-2020

## **OP WEG NAAR NUL**

### *Analyserapport*

24 juni 2009

## Inhoudsopgave

### Voorwoord

<i>DEEL A: ANALYSE VAN AMBITIES</i>	- 5 -
1. Inleiding	- 5 -
2. Zeeuws Manifest	- 5 -
3. Vermijdbaar	- 6 -
4. Jaartal 2020	- 7 -
5. Rol ROVZ	- 10 -
6. Conclusie: een Huis van Doelen	- 11 -
7. Inzichten voor andere deelanalyses	- 11 -
 <i>DEEL B: ANALYSE VAN FEITEN EN CIJFERS</i>	 - 12 -
1. Inleiding	- 12 -
2. Verschillen als gevolg van verkeersgeografie	- 13 -
3. Verkeersveiligheid per inwoner en reizigerskilometer	- 17 -
4. Verkeersveiligheid naar vervoerwijze	- 19 -
5. Verkeersveiligheid naar leeftijdsklasse	- 21 -
6. Verwijtbaar gedrag	- 26 -
7. Blackspots	- 28 -
8. Waar staat Zeeland t.o.v. eerdere doelen?	- 28 -
9. Conclusies: inzichten voor fase 2	- 30 -
 <i>DEEL C: ANALYSE VAN BELEID</i>	 - 31 -
1. Inleiding	- 31 -
2. Verkeersveiligheidsbeleid Zeeuwse gemeenten	- 31 -
2.1 Beleidsplannen op het gebied van verkeersveiligheid	- 31 -
2.2 Doelstellingen verkeersveiligheidsbeleid	- 32 -
2.3 Duurzaam Veilige infrastructuur	- 34 -
2.4 Permanente gedragsbeïnvloeding	- 36 -
2.5 Intensieve samenwerking tussen partners	- 38 -
3. Beleid provincie, waterschappen en rijkswaterstaat	- 38 -
3.1 Beleidsplannen op het gebied van verkeersveiligheid	- 38 -
3.2 Doelstellingen verkeersveiligheidsbeleid	- 38 -
3.3 Duurzaam Veilige infrastructuur	- 39 -
3.4 Permanente gedragsbeïnvloeding	- 41 -
3.5 Intensieve samenwerking tussen partners	- 43 -
4. Conclusies: inzichten voor fase 2	- 43 -

## Voorwoord

Het ROVZ heeft van GS Zeeland opdracht gekregen een Beleidsplan Verkeersveiligheid te maken. Een beleidsplan voor verkeersveiligheid 'in' heel Zeeland (het gehele grondgebied betreffend); niet alleen 'van' Zeeland als provinciebestuur, maar van alle bij verkeersveiligheidsbeleid betrokken partijen in Zeeland. Het beleidsplan is een voortvloeisel uit het *Zeeuws Manifest Verkeersveiligheid*, dat eind 2008 is ondertekend door alle Zeeuwse wegbeheerders. In het Manifest is vastgelegd dat de ondertekenaars samen met andere betrokken partijen een nieuw verkeersveiligheidsplan zullen opstellen, met het ROVZ als trekker.

Het proces voor de opstelling van een beleidsplan is opgedeeld in drie fasen:

1. Analyse --> 2. Beleid --> 3. Uitwerking

Voor de analyse heeft het ROVZ opdracht verleend aan *Ligtermoet & Partners, adviseurs in verkeersbeleid*. Het voorliggende rapport behelst de rapportage van de analysefase en bestaat uit drie delen:

- analyse van de ambities (deel A)
- analyse van de feiten/cijfers (deel B)
- analyse van het beleid (deel C)

Elk deel sluit af met conclusies voor fase 2: het formuleren van beleid.

## DEEL A: ANALYSE VAN AMBITIES

### 1. Inleiding

Het opstellen van het Beleidsplan Verkeersveiligheid Zeeland start niet bij nul. In het *Zeeuws Manifest Verkeersveiligheid* hebben de Zeeuwse wegbeheerders al richtinggevende ambities uitgesproken. In de analysefase is het zaak te bepalen waar we staan op weg naar de realisering van deze ambities. Daarom is het goed deze ambities nog eens goed te doordenken en nader te definiëren, zodat feiten en cijfers (deel B) en beleidsplannen (deel C) gericht kunnen worden geanalyseerd en vertaald naar concrete aanknopingspunten voor het formuleren van beleid in de volgende fase van het planproces.

### 2. Zeeuws Manifest

Eind 2008 hebben alle Zeeuwse wegbeheerders het *Zeeuws Manifest Verkeersveiligheid* ondertekend. Daarin zijn de volgende ambities vastgelegd:

“De besturen van gemeenten, waterschappen, provincie en de directie van Rijkswaterstaat Zeeland stemmen in met navolgende geformuleerde ambitie en doelstelling:

- Gemeenten, waterschappen, Rijkswaterstaat Zeeland en de provincie Zeeland dragen naar vermogen bij aan de ambitie om van Zeeland de meest verkeersveilige Provincie van Nederland te maken. Zij streven er naar dat in 2020 op hun wegen geen vermijdbare ongevallen meer plaatsvinden.
- In 2010 zijn er tenminste 20% minder ernstige verkeersslachtoffers op Zeeuwse wegen dan het gemiddelde over de jaren 2001- 2003.”

Wat hier staat is aan de ene kant duidelijk en onwrikbaar: dit is wat door de diverse partijen is afgesproken en wordt nagestreefd. Aan de andere kant vraagt het om nadere doordiening. Sowieso, omdat er voor de langere termijn twee doelformuleringen staan: de meest verkeersveilige provincie én geen vermijdbare ongevallen meer. Wat is hun verhouding? Maar ook, omdat de term ‘vermijdbare ongevallen’ om een definitie vraagt. Want wat is vermijdbaar? En tenslotte vraagt de realiseringstermijn om een nadere beschouwing: hoe reëel is 2020?

Daarbij komt dat er in het Manifest scherpe uitspraken worden gedaan over het type plan dat moet worden opgesteld:

- “Substantiële verlaging van het aantal slachtoffers is alleen mogelijk door inzet van een breed pakket aan maatregelen dat zowel infrastructurele als gedragsbeïnvloevende maatregelen omvat.”

- "Interne samenwerking tussen diverse beleidsvelden en externe samenwerking met andere (semi-) overheden, maatschappelijke organisaties, het bedrijfsleven, onderwijs en weggebruikers zelf is nodig om een zo groot mogelijk effect te genereren."
- "Jaarlijks wordt door en/of voor iedere partner een uitvoeringsagenda opgesteld gebaseerd op het Beleidsplan Verkeersveiligheid Zeeland 2010 – 2020."

Het Manifest stelt dat het ROVZ hierin een belangrijke rol heeft:

- "Het ROVZ initieert en faciliteert de samenwerking met betrokkenen op diverse manieren. Zij fungeert bovenal als vraagbaak en kennisleverancier."

Dit roept de vraag op of het ROVZ deze zeer centrale rol kan waarmaken en of de partners deze rol ook noodzakelijk zullen vinden?

Zo zijn er drie kwesties die om een nadere beschouwing vragen:

1. wat is vermijdbaar?
2. hoe reëel is het jaartal van 2020?
3. hoe noodzakelijk is een centrale rol van het ROVZ?

### 3. Vermijdbaar

Het woord 'vermijdbaar' is aan de ene kant helder Nederlands, maar tegelijkertijd vaag: hoe bepaal je het vermijdbare? Wat dat betreft kan het begrip in verkeersveiligheidsland alleen nog gebruikt worden in de betekenis die het kreeg bij de introductie van het begrip door de SWOV:

- "Vermijdbare ongevallen zijn die ongevallen waarvan we - met een grote mate van waarschijnlijkheid - weten wat er gedaan moet worden om ze te voorkomen, en waarbij bovendien de maatschappelijke kosten van deze benodigde interventies lager zijn dan de verwachte maatschappelijke baten."

Deze omschrijving laat zien dat met de term 'vermijdbare ongevallen' vooral gepoogd wordt om een sterke rationaliteit in het veiligheidsbeleid centraal te stellen: kennis over effectieve maatregelen en (daarmee) over maatschappelijke baten combineren met kennis over maatschappelijke kosten en tamelijk wetenschappelijk rolt er een sluitende aanpak uit.

Voor het Zeeuwse veiligheidsplan zitten hier mooie en lastige kanten aan:

- Het mooie is de combinatie van maximale ambities en realistische doelen die via die term 'vermijdbaar' mogelijk worden. Dat is de kern van de visie die achter de term ligt; de kern ook van de visie die Zeeland overeind wil houden. Door de deelverzameling 'vermijdbare ongevallen' centraal te stellen, ontstaat er eigenlijk direct een setting van maximale ambities vanwege het realisme dat in de term besloten zit. Immers, als het vermijdbaar is, dan is het te doen en dan moeten 'we' dat toch doen?
- Het lastige zit hierin, dat de omschrijvingen die in SWOV-kringen circuleren weinig afhalen van de onduidelijkheid die evenzeer in de term besloten zit: welke ongevallen zijn dan vermijdbaar? Ja, als de baten hoger zijn dan de kosten, zegt de SWOV.

Maar dat brengt weinig vooruit. Want hoe hoog zijn die baten en kosten dan; is iedereen het erover eens (zo ja, waarom is het dan niet doorgevoerd?) etc etc. Bovendien is 'vermijdbaar' een dynamisch begrip: wat nu nog niet vermijdbaar is, is over enkele jaren mogelijk wel (technisch) vermijdbaar.

Gezien de onduidelijkheid is het aan Zeeland om een eigen, hanteerbare invulling aan die term vermijdbare ongevallen te geven. Althans, 'eigen' – duidelijk is ook dat door de SWOV en door andere partijen (zie ook het Zweedse *Vision Zero*) primair een systematisch-preventieve-infrastructurele invulling wordt gegeven aan de aanpak die nodig is om vermijdbare ongevallen uit te sluiten. Tegelijk is ook duidelijk dat een invulling van *vermijdbaar* richting 'infrastructuur die voldoet aan CROW-richtlijnen van Duurzaam Veilig' voor de Zeeuwse partijen veel te mager is - ook dat is trouwens al vastgelegd in het Manifest. Alleen al omdat dit geen realistisch zicht geeft op 'nul' als einddoel.

Daarom ligt het voor de hand om vermijdbaarheid van ongevallen op drie manieren te operationaliseren:

- I. Zorgen voor **intrinsiek veilige verkeersinfrastructuur** met de mens als maat der dingen: minimalisering van de kans op ernstige menselijke fouten en van de gevolgen daarvan. Ambitieuze, in de zin dat we verder willen gaan (móeten gaan - als nul vermijdbare ongevallen het streefbeeld is) dan borden met maximumsnelheden plaatsen en belijningen aanpassen. Welke maatregelen precies binnen dit intrinsiek veilige infra-systeem thuis horen en dus nagestreefd moeten worden, is een opgave voor de beleidsfase van het planproces.
- II. Op eenzelfde fundamentele manier dient er een **systeem van permanente niet-infrastructurele verkeersgedragprikkelers** te functioneren: basale kennis-/houding-/gedrag-eisen. Hoe precies een 'soft measures systeem' eruit moet zien, is ook een opgave voor de beleidsfase. Maar werken richting een continu, structureel soft measures *systeem* in plaats van een hoeveelheid meer of minder incidentele promotie- en educatie- en handhavingsacties, dat is zeker ook - naast infra - een kern-element van *vermijdbaarheid*.
- III. Bezien moet worden of er geen specifiek Zeeuwse kenmerken zijn waaraan in Zeeland bijzondere aandacht geschonken moet worden om ongevallen te vermijden. Zeeuwse kenmerken - dunbevolkt, polder, dijken, landbouw, toerisme e.d. - zouden tot gerichte '**specifiek Zeeuwse' aanvullingen/intensiveringen** bovenop/binnen de 'algemene' systeemeisen op het gebied van infra en niet-infra kunnen leiden.

## 4. Jaartal 2020

In het Manifest wordt vermijdbaar gekoppeld aan:

- doel-aantal nul én
- einddatum 2020.

Dit is eigenlijk wel uniek. Het geeft de grote ambities in Zeeland goed weer, wat dat betreft. Maar tegelijk zit het ook wel op het randje - of eigenlijk over het randje - van wat realistisch is. Dat betreft niet zozeer het doel 'nul'. Natúúrlijk wordt uiteindelijk naar nul vermijdbare



ongevallen gestreefd - en natuurlijk gaat het er dan niet om of het er in Zeeland uiteindelijk 2 in plaats van 0 zijn of niet. Het geeft primair een richting weer en een soort moreel appèl: nooit tevreden zijn voordat vermijdbare verkeersonveiligheid verleden tijd is.

Het bijzondere en het minder realistische zit in dat jaartal, 2020. Bijzonder, omdat nog geen enkele overheid in Europa aan het bereiken van dit doel een hard jaartal heeft gesteld. Minder realistisch, omdat 2020 wel heel dichtbij is voor het bereiken van dit ambitieuze beleidsdoel, zeker gezien het feit dat daarvoor ook de medewerking vereist is van de Nederlandse en Europese overheid.

Even terug naar het doel van nul vermijdbare ongevallen - nog los van het jaartal. Dit doel is weliswaar ambitieus, maar niet onrealistisch. Duidelijk is dat het nieuwe - fundamenteel andere - verregaande maatregelen vergt, op het gebied van infrastructuur, voertuig en gedrag. Welke maatregelen dat kunnen en zullen zijn, weten we nu nog niet precies. Wanneer precies ook niet. Maar dat het mogelijk is om in de toekomst nieuwe (deels bekende of nog onbekende) zeer effectieve maatregelen te realiseren, daarmee een omslagpunt te bereiken en een schaa sprong te maken, is niet onrealistisch. Maar dan moet er wel zeer bewust en consciëntieus naar een dergelijke schaalsprong worden toegewerkt. D.w.z.: dan moet de periode voorafgaand aan de schaa sprong wel worden benut om de voorbereidingen te treffen en de voorwaarden te scheppen die nodig zijn om een dergelijke schaa sprong mogelijk te maken.

Wat betekent dit voor het verkeersveiligheidsbeleid in Zeeland in de eerste periode, de wel-overzienbare termijn, tot aan het omslagpunt:

1. In een strakke planning werken aan realisering van een pakket/programma met thans bekende ambitieuze maar haalbare maatregelen met een bewezen/aanvaarde effectiviteit: het omslagpunt moet min of meer 'hard' bereikbaar zijn, in een ambitieus-realistisch programma.
2. Een voortrekkersrol vervullen: nadrukkelijk en continu werken aan het signaleren van nieuwe kansen, het scheppen van voorwaarden en het treffen van voorbereidingen, ter realisering van nieuwe - grensverleggende - maatregelen met een beduidend hogere (kosten-)effectiviteit.
3. Neerleggen van deze grensverleggende ideeën, maatregelen, opgaven bij de rijks-overheid: ervoor zorgen dat de rijksoverheid meewerkt aan - mede de voorwaarden schept voor - de mogelijke realisering van deze verdergaande maatregelen.
4. Bewerkstellingen van een sterke samenwerking met andere provincies: samen signaleren van kansen, samen creëren van draagvlak, samen druk opbouwen, samen voorwaarden scheppen en voorbereidingen treffen.

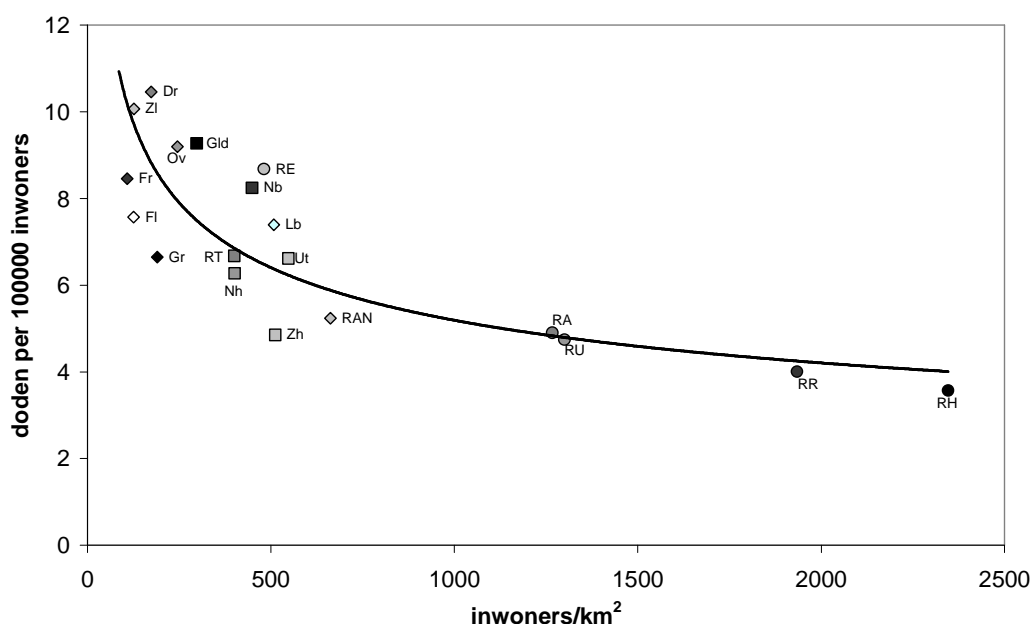
Dat klinkt allemaal als lastig haalbaar, als zeer ambitieus, maar dat is ook precies de mate van ambitie die gezocht wordt: zeer ambitieus, maar (net) niet onrealistisch.

Tegelijk is er op 1 punt - zoals al eerder werd aangegeven - wel een echt realisme-probleem. En dat betreft die jaar-aanduiding van 2020. Want feitelijk betekent dit, dat al binnen 5 jaar van nu het omslagpunt bereikt moet zijn: dat al binnen 5 jaar van nu het pakket grensverleggende maatregelen is bepaald en betrokken partijen daarvoor alle nodige voorwaarden



hebben geschapen en voorbereidingen hebben getroffen; en dat 5 jaar later (over 10 jaar van nu) het gehele pakket aan grensverleggende maatregelen ook daadwerkelijk in heel Zeeland is gerealiseerd. En dat is niet realistisch, is eigenlijk gewoon onjuist. Dat omslagpunt tussen kenbare en onkenbare toekomst ligt, als het om het al langer bestaande beleidsterrein van verkeersveiligheid gaat, niet al over 5 jaar. En in de 5 jaar daarna gaat echt niet opeens alles totaal of veel sneller veranderen. Er is hier gewoon met te korte termijnen gerekend. Een einddoel 2030 zou het plan vele malen plausibeler maken: 10 jaar (2010-2020) werken in een strakke planning aan de realisering van het bekende en de voorbereiding van het onbekende; en in de daarop volgende 10 jaar (2020-2030) werken aan de realisering van een pakket van grensverleggende maatregelen ter realisering van de schaa sprong naar nul vermijdbare ongevallen. Zeker als de definitie van nul vermijdbare ongevallen enigszins wordt aangepast naar nul vermijdbare ernstige verkeersslachtoffers. Een verdedigbare aanpassing, immers: als er inderdaad nul vermijdbare ernstige slachtoffers vallen, maar nog wel 30 vermijdbare ongevallen met niet-ernstige slachtoffers plaatsvinden, zal er dan iemand ontevreden zijn? Dit nog los een antwoord op de daaraan voorafgaande politieke vraag hoe ver een overheid moet en mag ingrijpen in de handelingsvrijheid van individuen om risico's op ongevallen (volledig) uit te sluiten. Dus laten we voortaan spreken van op weg naar nul 'vermijdbare ernstige verkeersslachtoffers'.

En ondertussen zou Zeeland in 2020 wel al de meest verkeersveilige provincie kunnen zijn, hoewel ook dat nog een hele toer wordt gezien de uitgangspositie van nu.



Afbeelding: Doden per 100 000 inwoners versus bevolkingsdichtheid (inwoners per km voor de 12 provincies en 7 stadsregio's (RH Haaglanden, RR Rotterdam, RU Utrecht, RA Amsterdam, RAN Arnhem-Nijmegen, RE Eindhoven, RT Twenthe) voor de periode 1990-2008. (bron: F. Wegman, SWOV, 2009)

## 5. Rol ROVZ

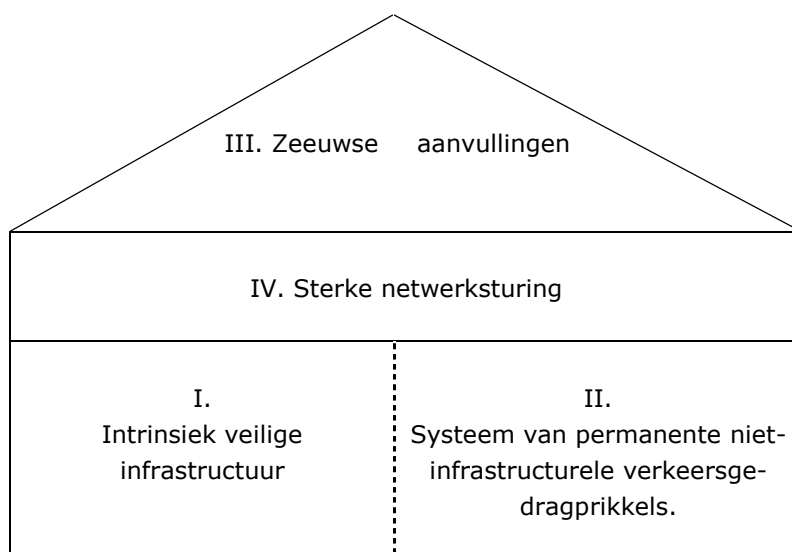
De doordenkingen van 'wat is vermijdbaar' en 'hoe reëel is 2020' versterken de noodzaak van een sterke coördinerende rol van het ROVZ.

- In de eerste plaats: terecht zegt het Manifest dat alle (typen) partijen voluit mee zullen moeten doen. In het inherent-veilig-systeem-denken zit ook nadrukkelijk die gedachte van 'het *gehele* systeem'. Zorgen dat iedere partij het nodige en dus, gezien de ambities, het maximale doet - qua doelstellingen, maatregelen, budgetten en timing - daarin ligt zeker een zware taak voor het ROVZ. Niet vanuit 'macht', wel vanuit sterke begeleiding, facilitering en explicitering van gemaakte afspraken versus de werkelijkheid.
- Nadrukkelijk zal het niet alleen om een infra-systeem moeten gaan dat inherent veilig is. Maar evenzeer om een systeem van systematische gedragsbeïnvloeding. Daarin zal het ROVZ een sterkere rol moeten nemen, van 'trekker' (zonder de indruk te wekken dat andere partijen het wel kunnen laten lopen).
- Evenzeer geldt dat verkeersveiligheidsdoelen niet alleen bereikt worden via verkeersbeleid gaat, maar integraler, ook in samenhang met het beleid op andere beleidsvelden (ruimtelijke ordening, milieu, economie, zorg/welzijn)
- Het samenwerken met andere provincies en het bij de rijksoverheid brengen van opgaven die daar horen, plus het leren van elders, vergt ook een sterke coördinerende rol van ROVZ.

Kortom, het zorgen voor (I) intrinsiek veilige verkeersinfrastructuur en (II) een systeem van permanente niet-infrastructurele verkeersgedragprikkelers, gecompleteerd door (III) specifiek Zeeuwse aanvullingen, vergt nu eenmaal (IV) een sterke netwerksturing en het ligt voor de hand dat het ROVZ deze rol vervuld.

## 6. Conclusie: een Huis van Doelen

Als we het voorgaande kernachtig samenvoegen en visualiseren, komen we tot een soort *Huis van Doelen*, een doordacht bouwsel van inhoudelijke en procesmatige doelen om te komen tot het hoofddoel van nul vermijdbare verkeersslachtoffers in 2030:



## 7. Inzichten voor andere deelanalyses

Duidelijk is dat deze uitwerking van de Manifest-formuleringen meer richting geeft voor de twee andere analyse-activiteiten:

- Analyse van feiten/cijfers (deel B): de kwantitatieve analyse van verkeersveiligheid zal zeker niet de enige basis moeten zijn voor het in de tweede fase formuleren van beleidsmaatregelen omdat de doelen I en II dat overrulen: er moet gewoon een inherent-veilig systeem komen, los van de vraag welke typen ongevallen op dit moment meer of minder voorkomen. De kwantitatieve analyse mag dus meer een functie krijgen als eerste stap voor het identificeren van de speerpunten op weg naar een inherent veilig verkeerssysteem (doel I) en van de elementen voor het 'Zeeuwse dak erop' (doel III). Het vergt dan ook vooral een cijfermatige analyse van waarin Zeeland afwijkt van het landelijke gemiddelde.
- Analyse van beleidsdocumenten (deel C): de analyse van het huidige verkeersveiligheidsbeleid van de betrokken Zeeuwse overheden zou gericht moeten zijn op het vinden van aanknopingspunten voor de doelstellingen van *het Huis*: analyse van de bestaande plannen van Zeeuwse gemeenten, waterschappen, provincie en rijkswaterstaat op reeds aanwezige aanknopingspunten m.b.t. de toekomstige doelen: op weg naar nul vermijdbare ongevallen, naar intrinsiek veilige infra, naar permanente gedragsbeïnvloeding, naar effectieve samenwerking.

## DEEL B: ANALYSE VAN FEITEN EN CIJFERS

### 1. Inleiding

Dit deel behelst een analyse van de feiten/cijfers. De analyse staat - zoals aan het einde van deel A is beargumenteerd - in het teken van het identificeren van specifiek Zeeuwse speerpunten op weg naar een inherent veilig verkeerssysteem. Het vergt dan ook vooral een cijfermatige analyse van waarin Zeeland afwijkt van het landelijke gemiddelde.

Dat vergelijken van Zeeland met de rest van Nederland gebeurt door het uitvoeren van vergelijkende analyses op het beschikbare cijfermateriaal over ongevallen en slachtoffers, gerelateerd aan grootheden die deze vergelijking mogelijk maken - met name door:

- te kijken naar specifieke kenmerken van de Zeeuwse situatie: wat valt dan op in de beschikbare cijfers over verkeersveiligheid?
- beschikbare cijfers over verkeersveiligheid in Zeeland te vergelijken met die voor Nederland door deze te relateren aan, te controleren voor, het aantal inwoners en het aantal afgelegde reizigerskilometers: wat valt dan op, rekening houdend met kenmerken, groepen en omstandigheden?

In hoofdstuk 2 wordt eerst onderzocht in hoeverre bepaalde kenmerken van Zeeland gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid. In hoofdstuk 3 worden trends in de algemene ontwikkeling van de verkeersveiligheid in Zeeland vergeleken met geheel Nederland. In hoofdstuk 4 worden trends per vervoerwijze vergeleken. In hoofdstuk 5 naar leeftijdsgroepen. Verwijtbaar gedrag komt in hoofdstuk 6 aan de orde en in hoofdstuk 7 black spots. In hoofdstuk 8 wordt gezien waar Zeeland staat ten opzichte van eerder verkeersveiligheidsdoelen. Deel B sluit af met de inzichten die de analyses opleveren voor fase 2 van het planproces: het formuleren van beleid.

Voor de analyses is gebruik gemaakt van de landelijke database Cognos en van cijfermateriaal dat is aangeleverd door het ROVZ. Waar hierna gesproken wordt over 'ongevallen', gaat het om geregistreerde verkeersongevallen met een of meer verkeersslachtoffers. Bij 'ernstige ongevallen' gaat het om geregistreerde verkeersongevallen met een of meer doden en/of ziekenhuisgewonden. Waar wordt gesproken over 'slachtoffers' gaat het om geregistreerde verkeersslachtoffers bij een ongeval. Bij 'ernstige slachtoffers' gaat het om geregistreerde doden en/of ziekenhuisgewonden bij een ongeval.

## 2. Verschillen als gevolg van verkeersgeografie

In dit hoofdstuk wordt gekeken naar specifieke kenmerken van Zeeland - dunbevolkt, landbouw, recreatie - en wat er dan opvalt in de beschikbare cijfers over verkeersonveiligheid.

### Dunbevolkt

Zeeland is dunbevolkt en dit heeft consequenties in de verkeersstructuren, in de omvang van het wegennet en kenmerken daarvan.

Want zie: in Zeeland ligt 67% van de rijbaanlengte buiten de bebouwde kom (bubeko), dus in dun bebouwd gebied, tegen 50% in geheel Nederland. Dit maakt ook de positie van de wegbeherende waterschappen in Zeeland extra bijzonder: van de totale rijbaanlengte in Zeeland is 52% waterschapsweg.

De geringe bevolkingsdichtheid zorgt er ook voor dat er in Zeeland relatief veel 'weg' is per burger: 19 km rijbaanlengte per 1000 Zeeuwen tegen 9 km per 1000 Nederlanders. Een enorm verschil.

Qua wegtype is het punt van Zeeland vooral: veel '60 km weg'. Binnen de kom is de verhouding 30km- versus 50km-wegen ongeveer zoals in geheel Nederland. En binnen de relatief veel omvangrijker bubeko-wegen zit het verschil niet zozeer in 80-km en 100-km/120-km wegen, maar echt in 60-km wegen: 28% van alle rijbaanlengte in Zeeland, tegen 15% in Nederland.

Wat betekent dit alles (relatief meer weglengte - meer plattelandswegen) nu voor de verkeersveiligheid in Zeeland? Men zou verwachten dat er ook relatief veel ongevallen buiten de kom plaatsvinden. Immers, Zeeuwen rijden gemiddeld waarschijnlijk relatief vaker over bubeko-wegen.

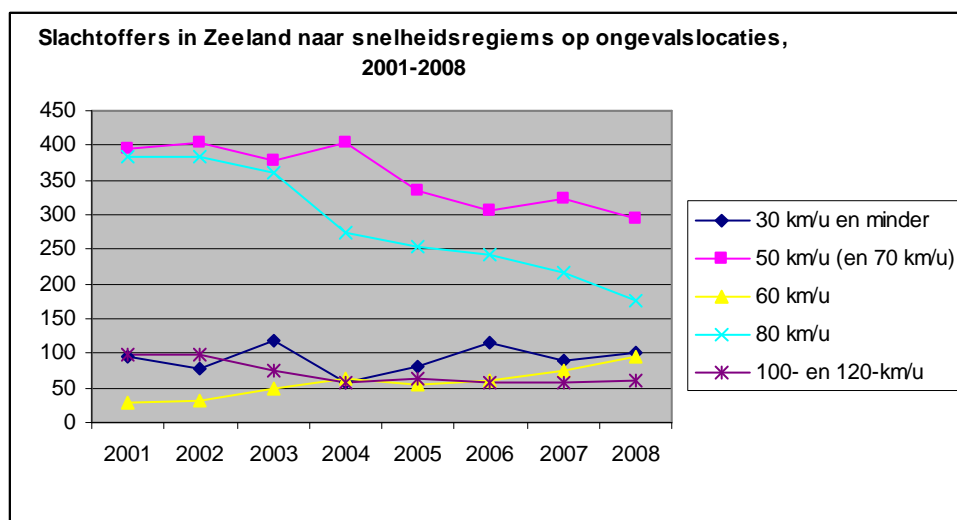
Verdeling slachtoffers over snelheidsregiem van ongevalslocaties, Zeeland vs Nederland, gem. 2005-2008

	<i>Zeeland</i>	<i>Nederland</i>
15 km/u	0,1%	0,3%
30 km/u	12,0%	9,9%
50 km/u	<b>36,1%</b>	<b>52,0%</b>
60 km/u	<b>9,0%</b>	<b>4,8%</b>
70 km/u	3,2%	2,7%
80 km/u	<b>28,0%</b>	<b>18,5%</b>
90 km/u	0,0%	0,2%
100 km/u	2,9%	3,2%
120 km/u	4,6%	5,0%
Onbekend	4,1%	3,5%

Het klopt: veel meer 60-km wegen in Zeeland en ook heel wat meer slachtoffers op die wegen in Zeeland (9% tegen 4,8% in Nederland). Maar dat blijkt toch lang niet het grootste

verschil: wat vooral opvalt is dat er veel minder slachtoffers op 50-km wegen vallen - en meer op 80km-wegen.

De vervolgvraag is logisch: neemt die relatieve overheersing van 60-km en 80-km wegen in ongevallen toe of af in Zeeland? Onderstaande grafiek geeft een duidelijk antwoord: het aantal slachtoffers op 80-km wegen (lichtblauw) gaat in Zeeland hard omlaag, terwijl het aantal slachtoffers op 60-km wegen (geel) licht stijgt - zij het dat hier waarschijnlijk wel sprake is van een fors effect van verandering van snelheidsregiem: 80-km wegen die 60-km zijn geworden.



*Conclusie 1: Zeeland kent verhoudingsgewijs veel 60km-wegen. Op 60km-wegen en 80-km-wegen vallen verhoudingsgewijs veel slachtoffers. Het aantal slachtoffers op 80-km wegen vertoont een sterk dalende trend, terwijl het op 60-km wegen juist licht stijgt.*

Wat zou de dunbevolktheid verder voor consequenties kunnen hebben? Men zou kunnen denken aan meer te hard rijden (rustige plattelandswegen die uitnodigen...) en daarmee gerelateerd meer eenzijdige (berm-)ongevallen. De cijfers bevestigen deze logica:

Verdeling van slachtoffers (auto-inzittende) over snelheidsregiem van de ongevalslocaties, bij eenzijdige ongevallen (incl. objecten/dieren etc.), Nederland versus Zeeland, gemiddelde 2004-2008

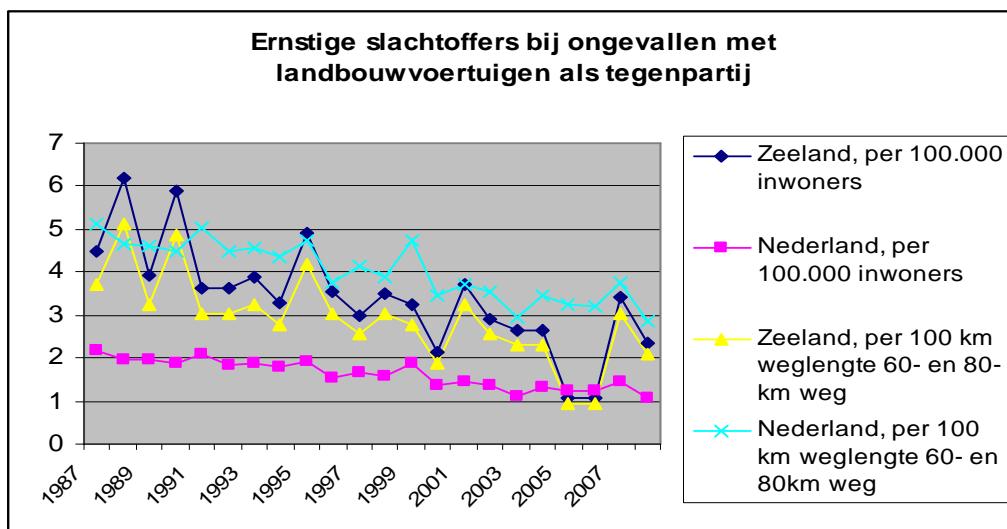
	<i>Zeeland</i>	<i>Nederland</i>
15 en 30 km/u	2,1%	1,1%
50 km/u (en 70)	7,2%	9,8%
60 km/u	<b>6,1%</b>	<b>2,6%</b>
80 km/u	<b>14,3%</b>	<b>10,2%</b>
100 km/u en 120	6,6%	6,2%
<i>aandeel slachtoffers bij eenzijdige ongevallen (incl ....) ten opzichte van alle slachtoffers</i>	<b>36,3%</b>	<b>29,9%</b>

In Zeeland vallen heel wat meer slachtoffers als gevolg van eenzijdige ongevallen, vooral op 60km en 80km-wegen (samen 20% van de slachtoffers), dan in geheel Nederland (13%).

**Conclusie 2:** In Zeeland vallen relatief veel slachtoffers als gevolg van eenzijdige ongevallen op 60km en 80km wegen.

### Landbouw

Dunbevolkt, dus veel platteland - en veel boeren? Veel gevaarlijk landbouwverkeer over de relatief vele bubeko-wegen? De navolgende complexe grafiek geeft veel duidelijkheid:



In de grafiek gaat het om de ernstige slachtoffers die vallen bij aanrijdingen met landbouwvoertuigen als tegenpartij. In de eerste plaats zijn ze afgezet tegen het aantal inwoners. In Zeeland komen ze dan beduidend vaker voor (blauw) dan in geheel Nederland (roze), al is het verschil sterk verminderd - bijna weg zelfs. Een succes in Zeeland, wat dat betreft: het extra risico van landbouwvoertuigen per burger is teruggedrongen.

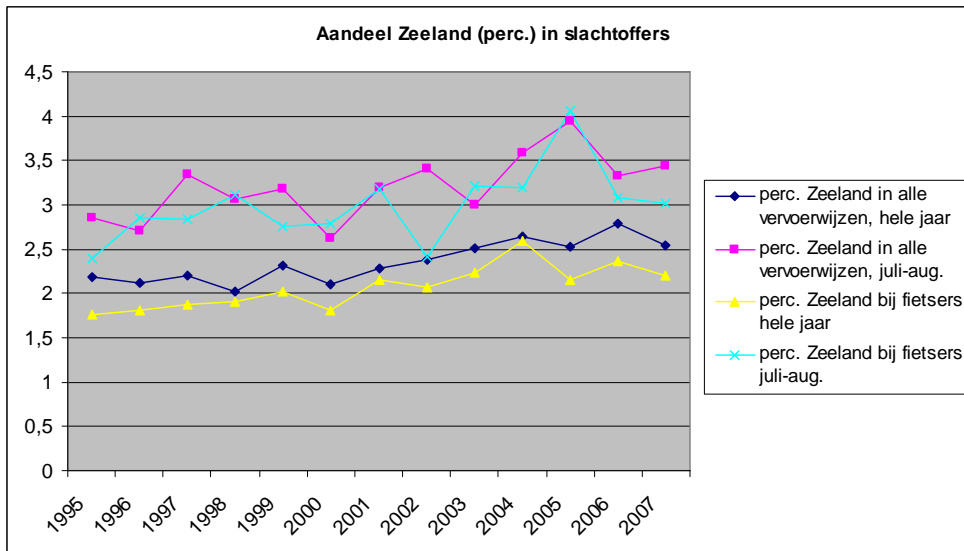
Afgezet tegen de hoeveelheid 60-km en 80-km wegen (opgeteld, mede vanwege de afwezigheid van 60km-wegen in de eerste jaren) scoort Zeeland (geel) zelfs beter dan gemiddeld Nederland (lichtblauw): rijdend op een weg waar je landbouwvoertuigen kan tegenkomen, ben je in Zeeland wat veiliger dan elders.

**Conclusie 3:** Het risico om slachtoffer te worden bij een ongeval met een landbouwvoertuig is in Zeeland niet hoger (meer) dan gemiddeld in Nederland.

### Recreatie

Ander kenmerk van Zeeland: 'In de zomer is het wel anders met al die toeristen!' Veel dagrecreatie en verblijfsrecreatie. Heeft dat effect op de verkeersveiligheid? Of is het effect bijvoorbeeld beperkt doordat Zeeuwen op vakantie zijn en er per saldo niet zoveel meer verkeer is? Of omdat het zo druk is in de kuststrook, dat er juist daardoor ook niet zoveel gebeurt? De cijfers zijn duidelijk:





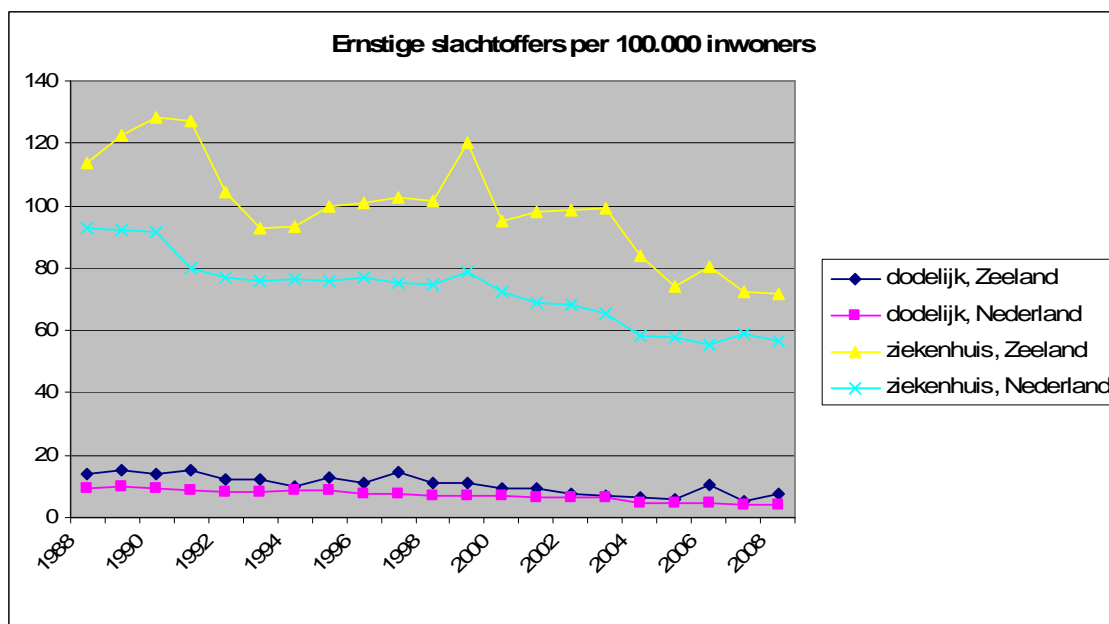
In deze grafiek staat het Zeeuwse aandeel in de slachtoffers over geheel Nederland centraal - 'gedurende het gehele jaar' tegenover 'gedurende juli-augustus'. En - om de toeristische invloed zo dicht mogelijk te benaderen - behalve voor alle vervoerwijzen ook voor alleen fietsers. Want blijkt: het aandeel van Zeeland in de ongevallen is in juli-augustus beduidend hoger, elk jaar weer sinds 1995. Waar het Zeeuwse aandeel in die zomermaanden vaak heel grofweg 3% is tegen 2% over het gehele jaar, gaat het dus om een zeer substantiële toename van de slachtoffers in de zomermaanden.

*Conclusie 4: Zeeland kent relatief veel slachtoffers in de zomermaanden vanwege toerisme.*

### 3. Verkeersveiligheid per inwoner en reizigerskilometer

#### Verkeersveiligheid per inwoner

Gerekend per inwoner, is Zeeland een relatief verkeersonveilige provincie. Onderstaande grafiek laat dat vooral helder zien als het om ziekenhuis-gewonden gaat. Continu een beduidend hoger niveau in Zeeland dan in geheel Nederland. Globaal bijna 40% meer ziekenhuis-gewonden per inwoner in Zeeland.



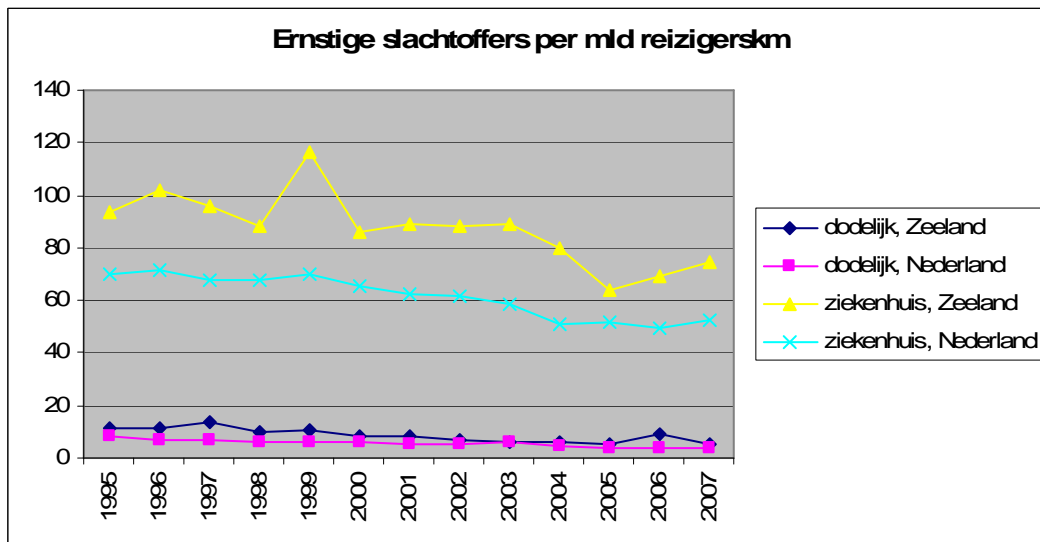
Dat verschil komt niet door een hogere registratiegraad in Zeeland, want bij dodelijke slachtoffers is het verschil nog wat groter zelfs - al toont bovenstaande grafiek dat door de kleine aantallen niet duidelijk. Het verschil is gemiddeld over de periode 1988-2008: 10,7 dodelijke slachtoffers per 100.000 inwoners in Zeeland tegen 7,2 in geheel Nederland. Een aanzienlijk verschil; zo ongeveer 50% meer dodelijke slachtoffers in Zeeland!

[De laatste jaren lijkt het verschil ietsje minder te worden, maar vooralsnog is dat echt een beperkte afname van het verschil.]

*Conclusie 5: Zeeland kent per inwoner beduidend meer ernstige verkeersslachtoffers dan gemiddeld in Nederland; een verschil dat al lang bestaat en nauwelijks kleiner wordt.*

### Verkeersveiligheid per reizigerskilometer

Ook bij het risico per afgelegde reizigerskilometer is een aanzienlijk verschil te zien in het aantal ziekenhuis-slachtoffers. Zeeland scoort over de gehele periode ook per reizigerskilometer beduidend slechter.

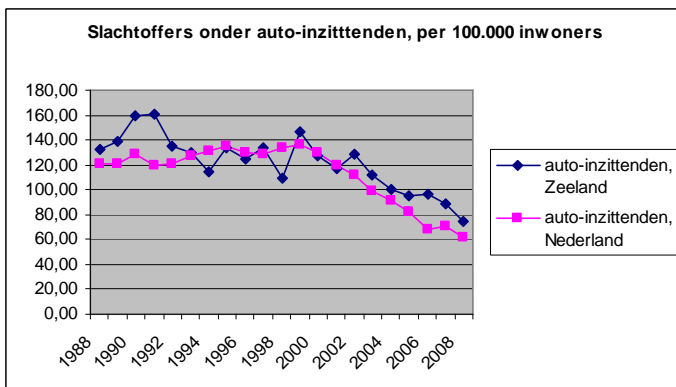
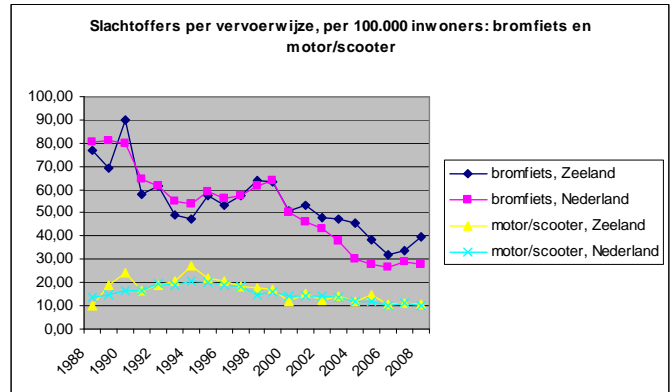
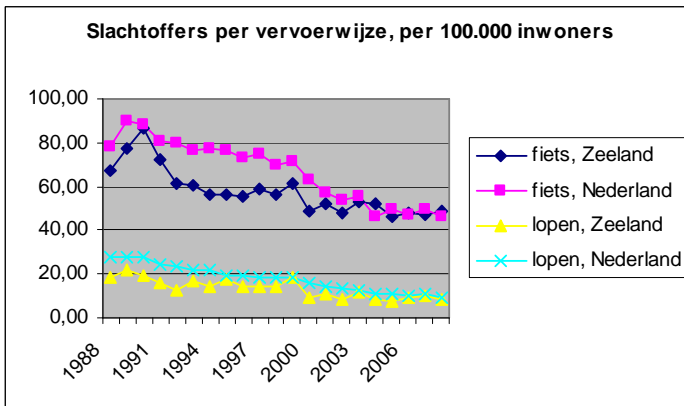


Het relatief nog grotere verschil in dodelijke slachtoffers, zoals in voorgaande grafiek zichtbaar was bij de relatering aan het aantal inwoners, lijkt minder zichtbaar bij deze relatering aan reizigerskilometers - maar dat is toch vooral optisch. Gemiddeld is het risico per reizigerskilometer sinds 1995 liefst 53% hoger in Zeeland; de laatste 6 jaar (2002-2007) is het ietsje minder maar nog steeds 39% hoger. Bij ziekenhuisgewonden is het Zeeuwse risico stabiel rond 40% hoger.

***Conclusie 6:** Niet alleen per inwoner maar ook per reizigerskilometer kent Zeeland al langere tijd en tamelijk stabiel beduidend meer ernstige slachtoffers dan gemiddeld in Nederland.*

## 4. Verkeersveiligheid naar vervoerwijze

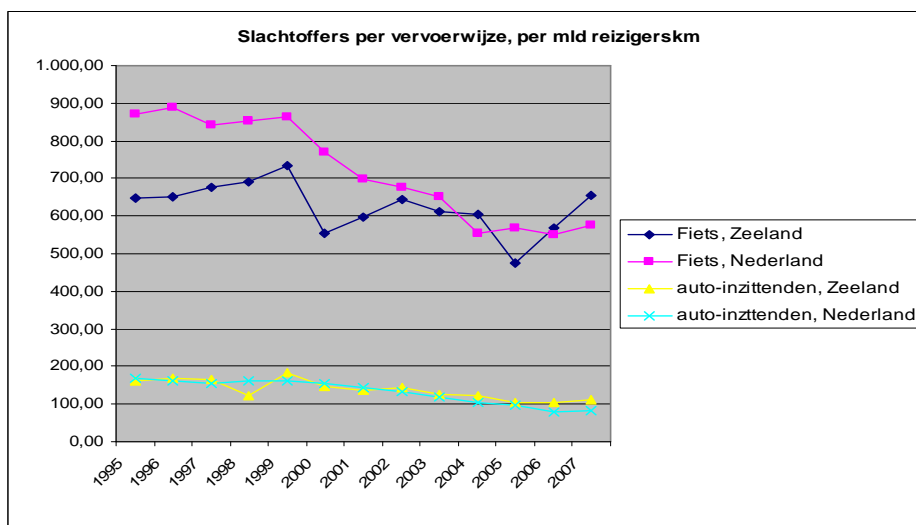
Een relatieve onveiligheid in Zeeland, gerekend per hoofd van de bevolking en per reizigerskilometer. Hoe zit dit per vervoerwijze? (Vanwege statische betrouwbaarheid gaat het hieronder over niet-ernstige verkeersslachtoffers.)



Ten eerste valt op dat de slechte score voor Zeeland - kijkend naar vervoerwijzen per 100.000 inwoners - vooral blijkt te zitten bij bromfietzers en automobilisten. Ten tweede dat voor alle vervoerwijzen (behalve motor) geldt dat de trendlijn voor Zeeland een minder dalend verloop kent dan voor totaal Nederland. En dat is qua ontwikkeling iets negatiefs voor Zeeland: het lagere risico bij fietsers vermindert; bij bromfietzers en automobilisten lijkt Zeeland langzamerhand van gemiddeld naar een wat hoger risico dan gemiddeld te gaan; en bij lopen raakt Zeeland de voorsprong kwijt.

*Conclusie 7: Relatief verslechterende risicocijfers per hoofd van de bevolking voor zowel lopen en fiets als bromfiets en auto in Zeeland.*

Kijken we nog iets verder voor de vervoerwijzen waarvoor de relatering aan reizigerskilometers het meest betrouwbaar is (fiets en auto), dan is een beeld in de risico-ontwikkeling zichtbaar dat spoort met het bovenstaande:



De vergelijking Zeeland/Nederland tendeert bij het afstandsrisico van auto-inzittenden naar een hoger risico in Zeeland (geel versus lichtblauw) en is bij de fiets van een beduidend lager risico in Zeeland omgeslagen naar een vooralsnog vergelijkbare situatie (met schommelingen). Ofwel: verlies van voorsprong!

*Conclusie 8: Niet alleen per inwoner maar ook per reizigerskilometer kent Zeeland relatief slechte risicotrends voor auto en fiets.*

Tot slot nog twee andere tabellen, nu over ernstige verkeersslachtoffers, waarbij vanwege statische betrouwbaarheid een gemiddelde is berekend voor de periode 1996-2007:

	Ernstige slachtoffers per mld reizigerskilometers, gem. 1996-2007		
	Nederland	Zeeland	Vershil
Lopen	232	263	14%
Fietsen	178	221	24%
Brom/snor	2124	2790	31%
Motor	750	1329	77%
Auto	36	55	52%
OV	1	1	7%
Alles	64	92	43%

	Ernstige slachtoffers per 100.000 inwoners, gemiddelde 1996-2007		
	Nederland	Zeeland	Vershil
Lopen	4,9	5,0	3%
Fiets	14,9	18,4	23%
Snorfiets	2,0	1,7	-15%
Bromfiets	10,4	16,6	59%
Motor/scooter	5,1	6,6	30%
Auto	30,3	46,9	55%
Bestelauto	2,9	3,6	25%
Vrachtauto	0,6	0,9	60%
Bus	0,1	0,1	-21%
Alles	72	101	40%

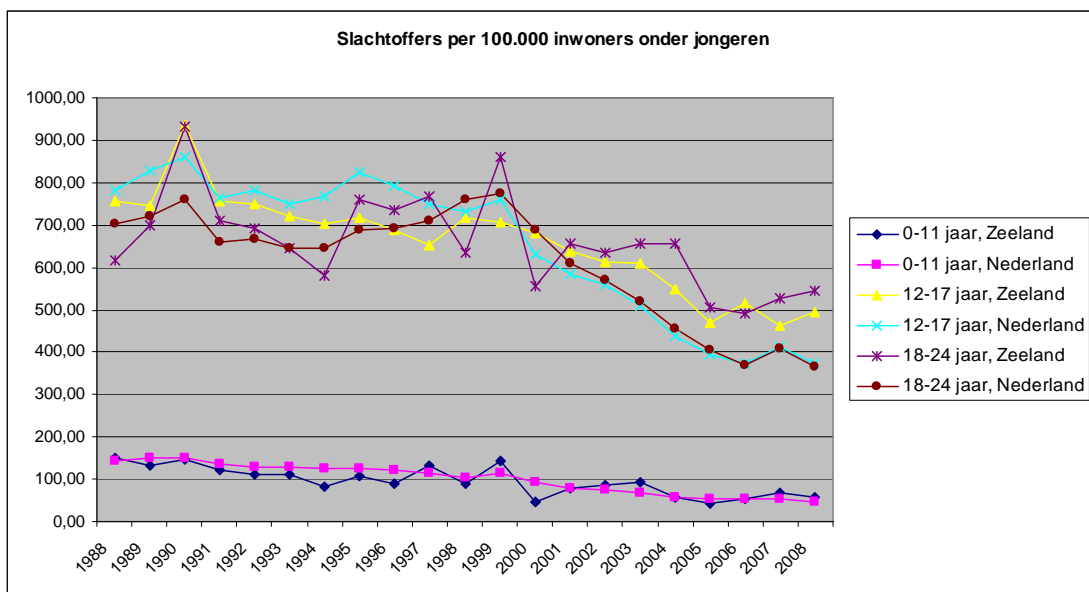
Hier hetzelfde totaalbeeld: Zeeland scoort slechter dan Nederland (de vette rode getallen van 43% en 40% onderin), over de hele linie; bij lopen en fietsen valt het nog relatief mee (zij het dat de oorspronkelijke voorsprong inmiddels is verspeeld zo zagen we in de trendlijnen hiervoor); bij motor, auto en bromfiets is het het ergst.

## 5. Verkeersveiligheid naar leeftijdsklasse

Een achterblijvende trend in de periode 1988-2008 voor Zeeland ten opzichte van geheel Nederland is ook zichtbaar als het aantal slachtoffers per hoofd van de bevolking onderscheiden wordt naar leeftijdsklassen.

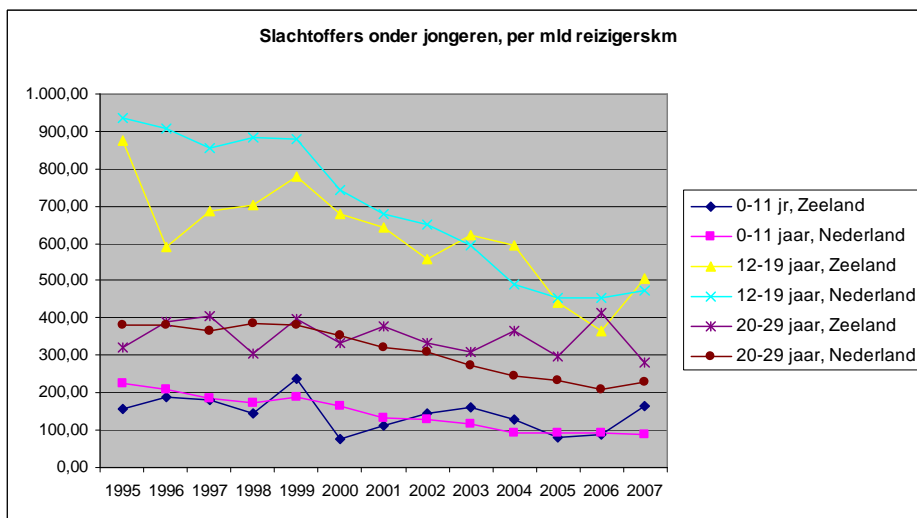
### Jongeren

De grafiek hierna geeft de risico's van jongeren weer, waar opvallende zaken zichtbaar zijn.



Bij 12-17 jarigen is het relatieve aantal slachtoffers per inwoner in Zeeland (gele lijn) de laatste jaren veel minder gedaald dan in geheel Nederland (lichtblauw). Bij 18-24 jarigen geldt dat ook, in iets minder mate (paarse kruisjeslijn Zeeland versus bruine bolletjeslijn Nederland).

*Conclusie 9: Relatief verslechterende risicocijfers voor jongeren tussen de 12-24 jaar per hoofd van de bevolking in Zeeland.*



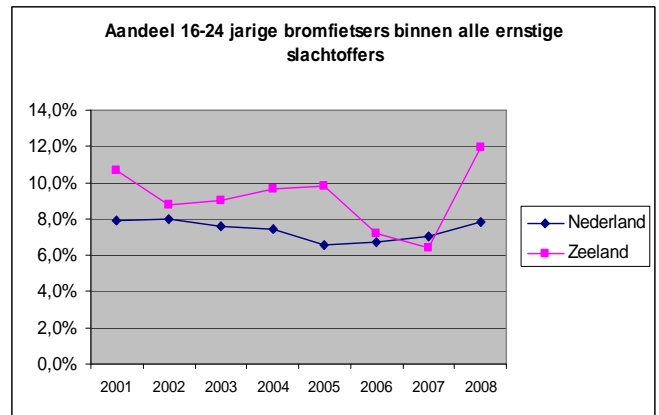
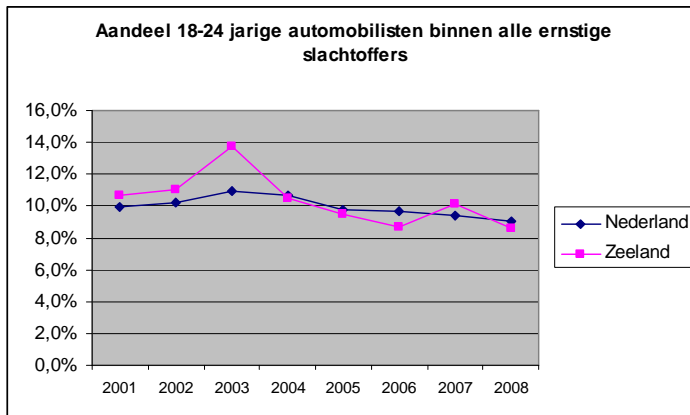
Zo ook als gekeken wordt naar het risico per reizigerskilometer. Bij 12-19 jaar staat Zeeland (geel) steeds meer op achterstand in risico ten opzichte van Nederland (lichtblauw). Bij 20-29 jarigen is een duidelijke voorsprong teniet gedaan (paarse kruisjes versus bruine bolletjes); nu 'schommelend gelijk' aan Nederland. Dat is dus volledig overeenkomstig het beeld bij het risico per hoofd van de bevolking.

*Conclusie 10: Niet alleen per inwoner maar ook per reizigerskilometer kent Zeeland ten opzichte van het gemiddelde in Nederland slechte risicotrends voor jongeren: voorsprongen verdwijnen; gelijklopende trends worden achterstanden.*

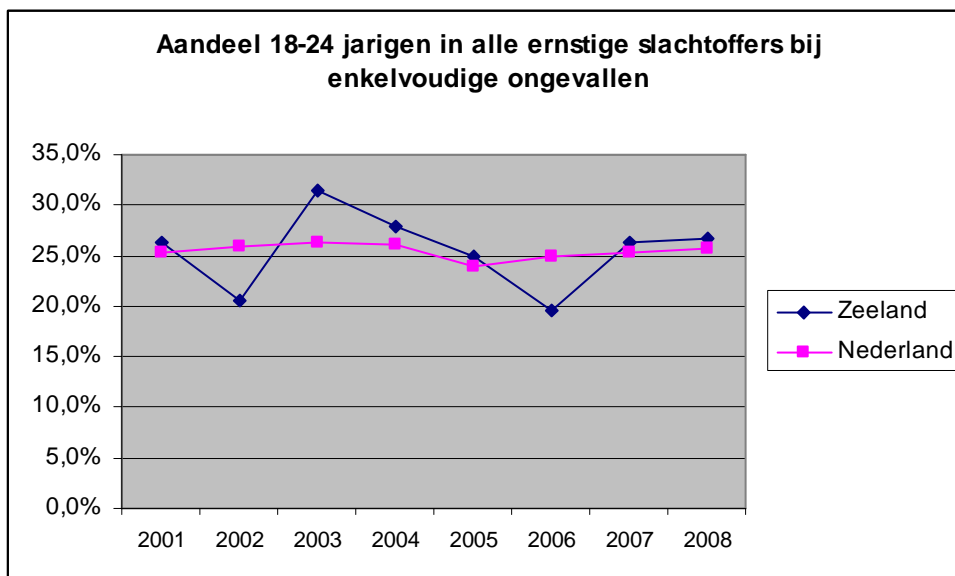
De negatieve trends bij jongeren zijn des te relevanter als gezien wordt welk deel van de verkeersonveiligheid juist in deze leeftijdsgroepen zit. Over de periode 2001-2008 geldt voor Zeeland dat bromfietzers van 16-24 jaar en automobilisten van 18-24 jaar voor liefst **22%** van alle ernstige slachtoffers staan! Binnen de leeftijdscategorie 16-17 jaar zijn **77%** van de ernstige slachtoffers bromfietzers; binnen de groep 18-24 jarigen is **62%** van de ernstige slachtoffers automobilist. Het gaat hier dus wel ergens over - en juist daar een relatieve verslechtering van de Zeeuwse positie.

Overigens is het wel zo dat bromfietzers en jonge automobilisten in *geheel* Nederland een nadrukkelijke risicogroep zijn. Zie de navolgende tabellen waarin per jaar het aandeel van de beide risicogroepen onder jongeren (bromfietzers 16-24 jr / automobilisten 18-24 jr) binnen het geheel van alle ernstige slachtoffers (doden en ziekenhuisgewonden) wordt weergegeven, voor Nederland en voor Zeeland:





Het is dus zeker geen specifiek Zeeuws probleem, al is het relatieve belang in alle ernstige slachtoffers in Zeeland eerder wat hoger dan lager - vooral bij bromfietzers. [Iets wat overigens weer het nodige te maken zal hebben met het dunbevolkte van Zeeland en de nadruk op 60km- en 80km- beboude wegen.] Weten dat de situatie per kilometer en per inwoner ook eerder verslechtert dan verbetert, is er echter wel een duidelijk probleempunt voor Zeeland.



Ook bij enkelvoudige ongevallen blijken jonge automobilisten een zware risicogroep te zijn ('aard ongeval': geparkeerd, vast voorwerp, los voorwerp, eenzijdig). Zo'n 25% van alle ernstige slachtoffers bij enkelvoudige ongevallen zijn de jong-volwassenen van 18-24 jaar. Niet alleen in Zeeland, maar in geheel Nederland.

**Conclusie 11:** Net als in heel Nederland vallen onder jonge bromfietzers en jonge automobilisten al jaren relatief veel ernstige slachtoffers.

### Jonge fietsers?

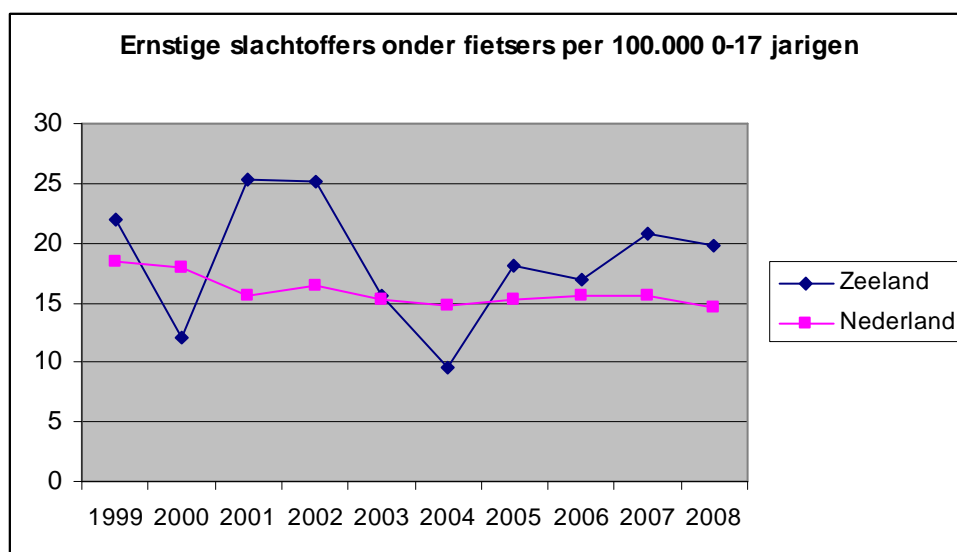
In Zeeland wordt ook extra aandacht geschonken aan schoolverkeer (speciaal per fiets). De cijfers over ernstige slachtoffers maken een uitsplitsing van ritmotieven in aantallen ernstige slachtoffers niet mogelijk, maar wel kan meer algemeen naar ernstige slachtoffers onder jonge fietsers worden gekeken. Eerste conclusie moet dan zijn dat er in Zeeland relatief weinig ernstige slachtoffers vallen onder jongere kinderen - en nog minder onder jonge fietsers:

Ernstige slachtoffers (doden en ziekenhuisgewonden) onder jongeren in Zeeland, gemiddelde per jaar 1999-2008

	0-11 jaar	12-17 jaar
Lopen	4,5	0,9
Fiets	4,3	11,0
Bromfiets	0,4	28,5
Auto	7,3	6,3
Bestelauto	0,2	0,7
Overig	0,2	1,2
<i>totaal</i>	16,9	48,6

Als er per jaar per vervoerwijze 'enkele' ernstige slachtoffers zijn, is het erg lastig om daar gericht beleid op te voeren. Toevalligheid gaat een grote rol spelen. Bij de 11 ernstige slachtoffers per jaar onder fietsers van 12-17 jaar gaat het vooral om ziekenhuisgewonden (met vele ernst-gradaties daarbinnen). In totaal waren er in 10 jaar 7 doden in deze groep. Wat de tabel vooral laat zien is dat er één echte risicogroep onder jongeren is: bromfiet-sers van 16-17 jaar, met meer dan tweemaal zoveel ernstige verkeersslachtoffers en daar- onder verhoudingsgewijs veel dode slachtoffers.

Ernstige slachtoffers onder jonge fietsers, het zijn zeer geringe aantallen. En in de trendlijn zit ook al weinig opvallends:

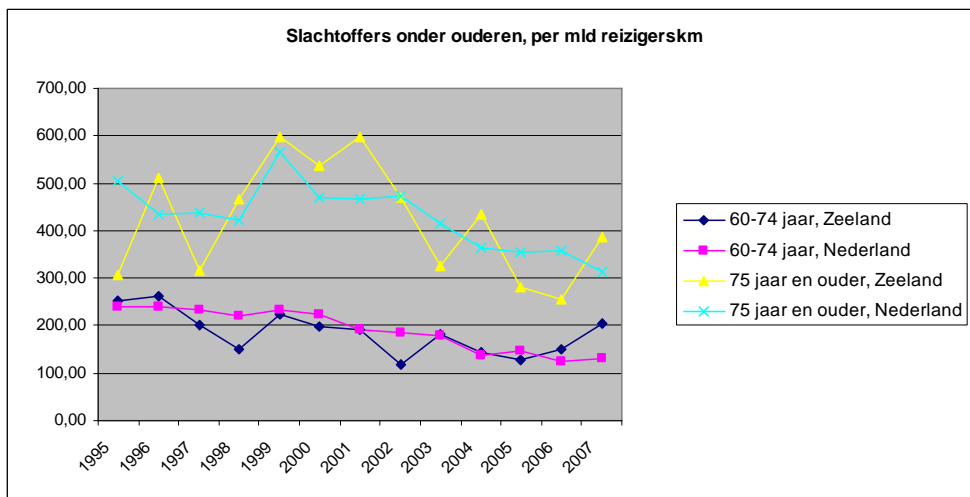


Logischerwijs, door de grotere gevoeligheid vanwege kleinere aantallen, meer schommelingen per jaar in Zeeland dan gemiddeld in Nederland, maar geen opvallende verschillen in de trends. Misschien doet Zeeland het ietsje slechter de laatste jaren - dat valt bij de geringe aantallen echter in het niet.

*Conclusie 12: Jonge fietsers zijn in Nederland en in Zeeland geen belangrijke risicogroep.*

### Ouderen

Per inwoner zijn er geen opvallende verschillen te zien tussen Zeeland en de rest van Nederland. Per reizigerskilometer is er bij de 'jongere ouderen' (60-74 jaar) sinds 2005 een afwijkende trend zichtbaar ten nadele van Zeeland (de donkerblauwe lijn versus de roze lijn): een stijging in plaats van een daling van het risico.



Tot slot nog twee tabellen over ernstige verkeersslachtoffers per leeftijdsklasse, waarbij vanwege statische betrouwbaarheid een gemiddelde is berekend voor de periode 1996-2007:

	Ernstige slachtoffers per mld reizigerskilometers, gem. 1996-2007		
	Nederland	Zeeland	Vershil
0 - 11	36	56	56%
12 - 19	155	192	24%
20 - 29	83	142	70%
30 - 39	48	74	54%
40 - 49	42	58	38%
50 - 59	41	53	31%
60 - 74	65	79	23%
75+	195	255	31%
alle leeftijden	64	92	43%

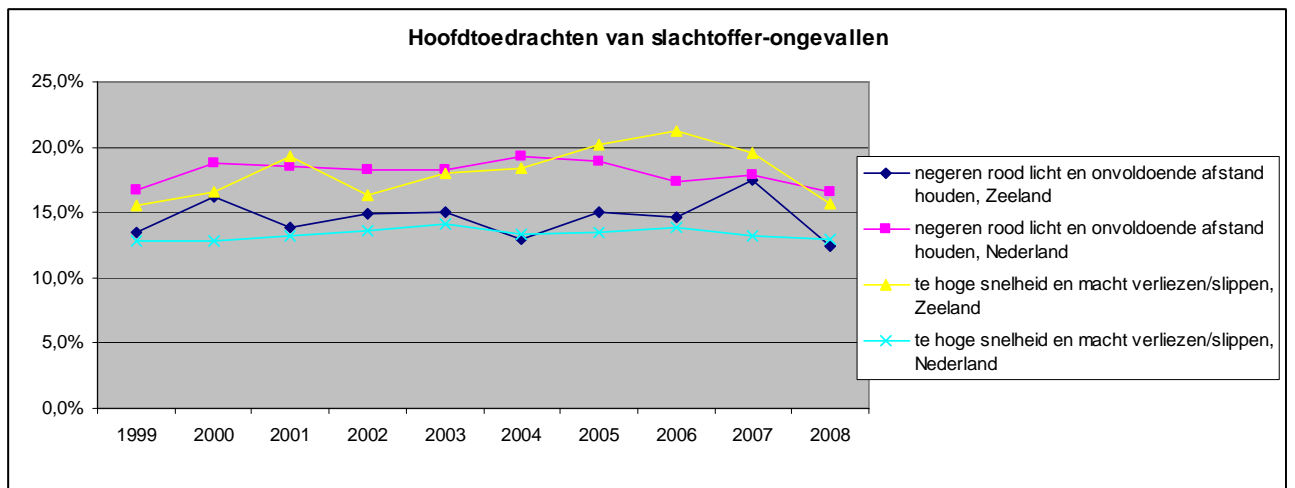
	Ernstige slachtoffers per 100.000 inwoners, gemiddelde 1996-2007		
	Nederland	Zeeland	Vershil
0 - 11	21	32	49%
12 - 17	126	181	43%
18 - 24	157	248	58%
25 - 29	97	153	58%
30 - 39	71	104	48%
40 - 49	59	79	34%
50 - 59	54	71	30%
60 - 74	59	77	32%
75+	74	92	24%
alle leeftijden	72	101	40%

Hier hetzelfde totaalbeeld: Zeeland scoort slechter dan Nederland (de vette rode getallen van 43% en 40% onderin), over de hele linie; en in de leeftijdsklasse 18-29 jaar het ergst.

## 6. Verwijtbaar gedrag

Naast het zorgen voor verkeersveilige infrastructuur, zijn ook maatregelen van minder fysieke aard van belang: communicatie, educatie, verkeersregels, handhaving, gedragsbeïnvloeding. De ontwikkelingen in de Zeeuwse verkeersveiligheid die gerelateerd zijn aan deze minder/niet fysieke maatregelen, zijn wat lastiger in beeld te brengen, maar er zijn zeker wel wat ingangen.

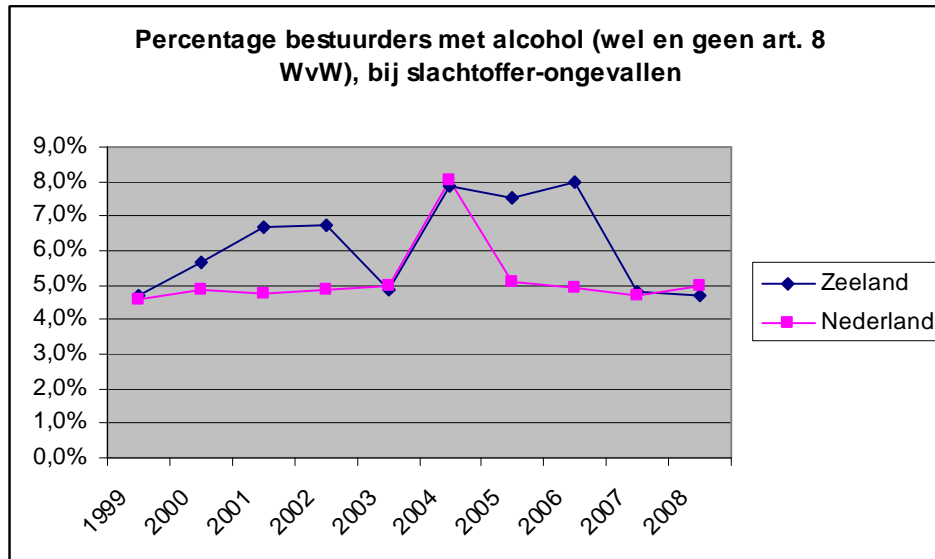
In onderstaande grafiek zijn twee typen 'verwijtbaar gedrag' weergegeven: 'negeren rood licht' en 'onvoldoende afstand houden'. Inhoudelijk hebben die twee niet zo erg veel met elkaar te maken, maar beide hebben wel een relatie met verkeersdrukke en bebouwingsdichtheden, waardoor een bijzondere score van Zeeland niet verrassend zou zijn.



Die bijzonder score van Zeeland is er inderdaad: veel minder toedrachten roodlicht/afstand dan gemiddeld in Nederland, al is het verschil kleiner aan het worden. Waarschijnlijk moet als belangrijkste verklaring de verkeersdrukke (minder mogelijkheid tot weinig afstand houden in Zeeland) en drukke+bebouwingsdichtheid (minder verkeerslichten) dienen. Op eenzelfde manier mag de hoge score van Zeeland op 'te hoge snelheid' en het daar wellicht vaak aan gerelateerde 'macht over het stuur verliezen' en 'slippen' verklaard worden, passend bij een dunner bevolkte provincie met rustiger wegen.

*Conclusie 13: Zeeland scoort qua snelheidsgedrag slechter dan overig Nederland.*

Wat betreft alcohol in het verkeer zou je op voorhand niet verwachten dat Zeeuwen afwijken van de gemiddelde Nederlander.



Bovenstaande grafiek laat zien dat Zeeland ook inderdaad weinig afwijkt van Nederland op het alcoholgebruik van bestuurders: gemiddeld over de hele periode ietsje slechter. Wat dat betreft zijn minstens de landelijke inzichten van toepassing op Zeeland. Wetenschappelijk onderzoek van de SWOV heeft uitgewezen dat 20% van het aantal doden en ziekenhuisgewonden alcohol gerelateerd is. Het merendeel hiervan wordt veroorzaakt door recidivisten.

### **Autogordel**

Het draagpercentage autogordel bestuurders in Zeeland is gestegen van 65% gemiddeld per jaar in 1992-1996 naar 90% gemiddeld per jaar in 2004-2008 (voor heel Nederland is dit in deze periode gemiddeld 95%). Het draagpercentage achterin is gestegen van 30% gemiddeld per jaar in 1992-1996 naar 70% gemiddeld per jaar in 2004-2008. Vooral bij korte ritten (school,sport) draagt men achterin geen gordel. In de loop der jaren is het draagpercentage gelukkig verbeterd. Maar nog steeds draagt 10% van de bestuurders en 30% van de achterpassagiers geen autogordel. Terwijl er een wettelijke draagplicht is.

## 7. Blackspots

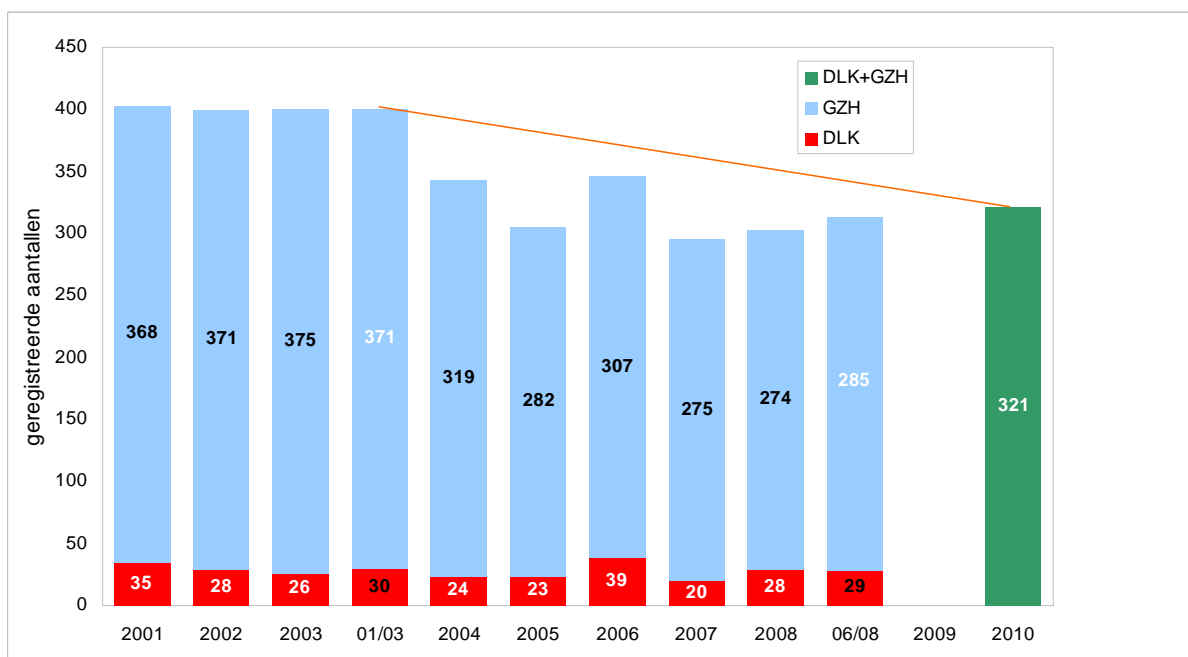
Waar Duurzaam Veilig geïntroduceerd is als een benadering die systematisch en preventief de veiligheid verhoogt is daarnaast in veel regio's ook een black spot benadering overeind gebleven. Om houvast te hebben in de prioritering tussen de vele maatregelen die vaak nodig zijn om een werkelijk Duurzaam Veilig systeem te maken, onder andere. En om aan druk vanuit de samenleving tegemoet te komen.

De waarde van een black spot benadering ervan is echter steeds verder gedaald, door de goede ontwikkeling van de verkeersveiligheid. Concentraties van ongevallen/slachtoffers op 1 locatie zijn vaak heel beperkt geworden. Zo ook in Zeeland. Als de scherpste, klassieke definitie van een black spot wordt gehanteerd (minstens 6 letselgevallen in 3 jaar), is er hoogstens nog een handvol black spots (met dan ook nog vaak alleen erg licht gewonden). Ook wat anders beschouwd, met een grens van minstens 5 ernstige slachtoffers in 5 jaar, zijn er in geheel Zeeland nog slechts 16 "èchte" blackspots te benoemen. Bovendien blijken deze slachtoffers in sommige gevallen slechts bij 1 of 2 ongevallen te zijn gevallen, zodat men moeilijk van een gevaarlijke situatie kan spreken. Dan vallen er weer al enkele af. Vervolgens zijn er enkele 'locaties' bij die simpelweg een wegvak van de snelweg zijn, met zeer hoge intensiteiten, relatief, en naar verhouding erg weinig ongevallen en slachtoffers, maar ze komen nog wel op een lijst als deze. Kortom, zo blijft er echt maar een handvol locaties over (werkelijke 'locaties') waarvan je zou kunnen zeggen dat een specifieke aanpak vanwege de gebleken onveiligheid efficiënt kan zijn. En daarvan zijn er inmiddels al weer al een paar verbeterd of staan op een lijstje om binnenkort te worden aangepakt.

*Conclusie 14: Black spots zijn(ook) in Zeeland geen zinvolle basis meer voor de kern van het verkeersveiligheidsbeleid.*

## 8. Waar staat Zeeland t.o.v. eerdere doelen?

Zeeland hanteert voor 2010 de landelijke kwantitatieve doelstelling in verkeersveiligheid: tenminste 20% minder ernstige verkeersslachtoffer in 2010 ten opzichte van het gemiddelde van de periode 2001-2003. Voor Zeeland komt dit neer op maximaal 321 ernstige slachtoffers in 2010.



Deze doelstelling werd al in 2004 gehaald en in de daarop volgende jaren (zoals eigenlijk in alle provincies) daalden de aantallen nog iets verder (zij het in Zeeland minder dan in andere provincies). Mooi, maar de trend de laatste jaren in Zeeland is echter dat de daling stagneert - zij het dat het focussen/afreken op precieze aantallen bij steeds lager wordende slachtoffer-aantallen steeds minder waarde krijgt voor het formuleren van beleid,; toevalligheden spelen een steeds grotere rol.

*Conclusie 15: De doelstelling voor 2010 is in Zeeland (net als in andere provincies) al jaren geleden gehaald. Maar de trend de laatste jaren is wel dat het aantal ernstige verkeersslachtoffers stagneert. Bovendien spelen toevalligheden vanwege te kleine aantallen een steeds grotere rol: tijd voor nieuw beleid!*



## 9. Conclusies: inzichten voor fase 2

In 15 puntige conclusies per tekstdeel hebben we in het voorgaande feitelijk al de belangrijkste uitkomsten van deze analyse op een rij gezet. Hier proberen we ze nadrukkelijker aan elkaar te relateren (verwijzingen via de cijfers tussen haakjes):

- A. Black spots zijn (ook) voor Zeeland geen zinvolle basis meer voor de kern van het verkeersveiligheidsbeleid [14]. Maar ook een veiligheidsbeleid dat vanuit een slachtofferreductie-doel maatregelen benoemt, is in de Zeeuwse situatie steeds minder logisch: toevalligheden spelen een te grote rol [15]. Tijd voor een werkelijk verdergaande aanpak, werkelijk systematisch: *systeemveiligheid in Zeeuws verkeer*.
- B. Temeer omdat Zeeland relatief onveilig is, per inwoner [5] en per reizigerskilometer [6] en omdat de trend in Zeeland helemaal niet zo positief is.
- C. De negatieve trend betreft vrijwel alle vervoerwijzen: over de gehele linie echt slechter dan gemiddeld in Nederland [7+8].
- D. Met vooral bij jongeren een bovenmatig slechte ontwikkeling [9+10] - vooral bij jonge bromfietzers en automobilisten [11], niet zozeer bij jonge fietsers [12].
- E. In een benadering vanuit *systeemveiligheid* passen behalve algemene landelijke beleidslijnen zeker ook specifiek Zeeuwse accenten, vanuit de Zeeuwse verkeersgeografie: een sterker accent op bubeko [1+2], op eenzijdige ongevallen op 60km- en 80km- wegen) en op snelheid [13]. Opvallend wel dat landbouwvoertuigen in Zeeland als risicobron er niet uitspringen [3].
- F. Een andere Zeeuwse bijzonderheid: relatief veel meer slachtoffers in de zomermaanden; toerisme-effect [4]. Dat vraagt om specifieke maatregelen, wellicht in sterke mate ook van niet-infrastructurele aard.
- G. Dat laatste is zeker ook op andere punten relevant. Aanpak van snelheid/bubeko [1 + 2 + 13] gaat echt niet lukken via (alleen of vooral) infrastructuur; daarvoor is Zeeland te zeer 'leeg & rustig'.

## DEEL C: ANALYSE VAN BELEID

### 1. Inleiding

Dit deel behelst een analyse van het verkeersveiligheidsbeleid van betrokken Zeeuwse overheden. We gaan - zoals is beargumenteerd aan het einde van deel A - op zoek naar een antwoord op de vraag in hoeverre de bestaande verkeer- en vervoerplannen en verkeersveiligheidsplannen van Zeeuwse gemeenten, waterschappen, provincie en rijkswaterstaat nu al aanknopingspunten bevatten voor de toekomstige doelen, op weg naar:

1. het einddoel van nul vermijdbare ongevallen;
2. intrinsiek veilige infrastructuur;
3. permanente gedragsbeïnvloeding van verkeersdeelnemers;
4. intensieve samenwerking tussen partners.

In hoofdstuk 2 wordt het verkeersveiligheidsbeleid van Zeeuwse gemeenten geanalyseerd. In hoofdstuk 3 komt het beleid van de provincie, de twee waterschappen en rijkswaterstaat aan bod. (OM en politie beschikken niet over een beleidsplan verkeersveiligheid). In hoofdstuk 4 worden richtinggevende conclusies getrokken voor planfase 2.

### 2. Verkeersveiligheidsbeleid Zeeuwse gemeenten

#### 2.1 Bestaande beleidsplannen op het gebied van verkeersveiligheid

	Gemeente	Verkeer- en vervoerplan	Verkeersveiligheidsplan
1	Borsele	-	-
2	Goes	Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan 2004-2014 (2005)	Op weg naar Nul, concept (2008)
3	Hulst	-	-
4	Kapelle	-	-
5	Middelburg	Integraal Mobiliteitsplan 2004-2010 (2004)	-
6	Noord-Beveland	Mobiliteitsplan (2006)	-
7	Reimerswaal	-	-
8	Schouwen-Duiveland	Integraal Verkeer en Vervoer Plan 2001-2015 (actualisatie 2008)	-
9	Sluis	Gebieds Verkeer en Vervoer Plan West-Zeeuws Vlaanderen (2002)	-
10	Terneuzen	-	-
11	Tholen	Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan 2009-2018 (2008)	-
12	Veere	-	-
13	Vlissingen	Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan	-

	2004-2014 (2004)	
--	------------------	--

Van de 13 Zeeuwse gemeenten beschikken er thans 7 over een verkeer- en vervoerplan. Alleen *Goes* heeft ook een apart verkeersveiligheidsplan. Van de 6 gemeenten die nog niet beschikken over een verkeer- en vervoerplan heeft alleen *Terneuzen* redelijk concrete voorname-ns om binnenkort een GVVP te gaan opstellen. Voor de andere gemeenten geldt dat ze dat niet van plan zijn omdat er nu eenmaal geen grote verkeersproblemen zijn die het formuleren van een mobiliteitsbeleid noodzakelijk maken. Het betreft (met uitzondering van *Hulst*) gemeenten zonder grotere stadskern, die zijn opgebouwd uit de samenvoeging van dorpen. De wegen die de dorpen verbinden zijn in beheer bij het waterschap of de provincie. Binnen die dorpen/kernen/kommen zijn er best wat probleempjes, maar het voert de gemeente te ver om daarvoor een beleidsplan op te stellen. Dit betekent niet dat er geen aandacht is voor deze problemen en dat er niet gewerkt wordt aan de oplossing daarvan. Maar daarvoor hoeft geen planmatig verkeersbeleid op papier gezet te worden. Feitelijk gaat het om de inrichting van de dorpen tot 30km-gebieden. Maatregelen worden meestal opgenomen in ruimtelijke (dorps/kern/kom)plannen of in de jaarlijkse meerjarenprogramma's bij de gemeentebegroting. De gemeente *Veere* is wel van plan binnenkort een apart meerjarenprogramma verkeersveiligheid op te stellen.

## 2.2 Doelstellingen verkeersveiligheidsbeleid

De 6 gemeenten die niet over een verkeer- en vervoerplan beschikken, kennen ook geen beleidsdoelstellingen op het gebied van reductie van verkeersslachtoffers. De 7 gemeenten die wel over een plan beschikken, hebben die wel.

In het GVVP van *Goes* (2005) staat de spanning centraal tussen de bereikbaarheid van voorzieningen aan de ene kant en de leefbaarheid en verkeersveiligheid voor de mensen die in Goes wonen en verblijven aan de andere kant. Het minimaliseren van die spanning is de grote opgave van het verkeersbeleid (pag. 7). Op het gebied van verkeersveiligheid is in het beoordelingskader het volgende doel op het gebied van verkeersveiligheid opgenomen: in 2014 is het aantal doden en ziekenhuisgewonden op de gemeentelijke wegen in Goes t.o.v. 2002 met 50% gedaald (pag. 69). In het recente verkeersveiligheidsplan 'Op weg naar nul' (2008) wordt dit doel gehandhaafd en gepositioneerd als "eerste stap op weg naar nul", de nog ambitieuzere doelstelling voor de langere termijn (pag. 15).

Wat betreft verkeersveiligheid heeft *Middelburg* in zijn Integraal Mobiliteitsplan (2004) twee hoofddoelstellingen opgenomen: "verhoging van de verkeersveiligheid in de verblijfsgebieden conform het concept duurzaam veilig" en "verhoging van de verkeersveiligheid op fiets-, voetgangers- en schoolroutes" (pag. 7). Als het gaat om het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers sluit de gemeente Middelburg zich aan bij de in 2004 vigerende landelijke doelstellingen van het NVVP: 15% minder verkeersdoden en 7,5% minder ziekenhuisgewonden in 2010 t.o.v. 2002 (pag. 22).

Ook de gemeente *Noord-Beveland* heeft in zijn Mobiliteitsplan (2006) de landelijke doelstellingen voor het jaar 2010 van het toenmalige NVVP opgenomen. Voor 2020 is het doel dat

het aantal verkeersdoden met 40% is gedaald t.o.v. 2002 en het aantal ziekenhuisgewonden met 30%. Het algemene doel - conform het toenmalige PVVP - is: "De gemeente dient zo verkeersveilig mogelijk te zijn" (pag. 38).

Schouwen-Duiveland heeft in de recente actualisatie van zijn verkeer- en vervoerplan (2008) een tabel opgenomen met streefbeeldens voor doden en gewonden, binnen en buiten de bebouwde kom voor de jaren 2008, 2009, 2010 en 2011. De streefbeeldens zijn gebaseerd op de provinciale doelstellingen: in de tabel staat zelfs expliciet als ROVZ als bron voor deze streefcijfers vermeld (pag. 13). Opgemerkt wordt dat verreweg de meeste slachtoffers vallen op wegen buiten de bebouwde kom die in beheer zijn van andere wegbeheerders (gemiddeld over de laatste 5 jaar op Schouwen-Duiveland: 33 slachtoffers bubeko en slechts 6 bibeko).

In het Gebieds Verkeer en Vervoer Plan West Zeeuws-Vlaanderen van de gemeente Sluis (2002) is als doelstelling geformuleerd: "60% minder slachtoffers in 2004 ten opzichte van 1986" (pag. 51), in lijn met toenmalige landelijke en provinciale doelstellingen.

In het recente GVVP van Tholen (2008) is het streven op basis van 'vision zero' al opgenomen (pag. 26). Als eerste stap daar naartoe zijn de verkeersveiligheidsdoelstellingen van de Nota Mobiliteit overgenomen. Aangegeven wordt dat de gemeente Tholen "naar vermogen" bij wil dragen aan de ambitie om Zeeland de meest verkeersveilige provincie van Nederland te maken en het aantal vermijdbare ongevallen terug te dringen tot nul. "De doelstellingen dienen te worden gerealiseerd door middel van een verdere implementatie van de 'Duurzaam Veilig'-principes. Het betreft onder andere aanpassingen van de infrastructuur (bronggericht), educatie en voorlichting (effectgericht) en handhaving (reparatie)". Daarnaast heeft Tholen nog als doelen: een optimale verkeersveiligheid nabij basisscholen en het verwijderen van overbodige bebording (pag.26).

Het GVVP van Vlissingen (2004) bevat twee hoofddoelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid: het terugdringen van het aantal verkeersongevallen (objectief) en het bevorderen van het verkeersveiligheidsgevoel van burgers (subjectief) (pag. 25). Concreet is voor wat betreft de terugdringing van verkeersongevallen aangesloten bij de doelstelling voor afname van het aantal verkeersslachtoffers in het toenmalige PVVP. Wat betreft veiligheidsbeleving wordt als indicator gekozen voor een afname van klachten van burgers over onveilige situaties (pag. 72).

#### Analyse:

Gemeenten volgen in de regel keurig de doelstellingen van 'hogere' overheden. Je kunt dat een beetje negatief bestempelen als 'volgzaam', of positiever kwalificeren als 'loyaal' of 'nemen van verantwoordelijkheid'. Hoe dan ook, feit is dat gemeenten doelstellingen van provincie of rijk als richtinggevend opvatten. Het bewijs leveren de twee meest recente plannen: in het GVVP van Tholen en het Verkeersveiligheidsplan van Goes is het nieuwe gezamenlijke Zeeuwse doel van 'nul vermijdbare ongevallen' al direct overgenomen.

Toch roept dit 1-op-1 overnemen van doelen tegelijkertijd de vraag op of het exacte doel er wel toe doet: zou men bij een ander doel tot ander beleid zijn gekomen, zou men dan meer of minder maatregelen hebben getroffen, zou men meer of minder geld hebben vrijgemaakt?

Naast een gezamenlijke doelformulering lijkt het minstens zo belangrijk om ook gezamenlijke afspraken te maken over daarbij passende concrete, harde beleidsmaatregelen. Of misschien eigenlijk wel belangrijker. Immers: het is voor een provincie al knap lastig om aan te sturen op x% minder doden en y% minder gewonden in een bepaald jaar. Laat staan voor een gemeente: hoe kan een gemeente bepalen welke maatregelen hoeveel doden/gewonden zullen schelen? Terecht merkt de gemeente Middelburg in het zijn mobiliteitsplan op: "Genoemde percentages afgezet tegen de lage absolute aantallen ongevallen in de Middelburgse situatie leidt tot een niet goed bruikbare normstelling. Voor de beleidsvorming gaat het gemeentebestuur er wel van uit dat de dalende trend in verkeersongevallen wordt vastgehouden" (pag. 22). Dat lijkt inderdaad een logischer doel: het vasthouden van een stevig tempo van daling van verkeersslachtoffers, en het bereiken van een versnelling op weg naar nul vermijdbare ongevallen.

### 2.3 Duurzaam Veilige infrastructuur

De Zeeuwse gemeenten hebben stuk voor stuk de visie en de principes van Duurzaam Veilig aanvaard als uitgangspunten voor hun verkeersveiligheidsbeleid.

In het GVVP van Goes (2005) wordt weliswaar niet expliciet ingegaan op de visie en principes van Duurzaam Veilig, maar er wordt gewoon van uitgegaan dat wegen duurzaam veilig worden ingericht. Daartoe worden de belangrijkste verkeersveiligheidsknelpunten in het wegennet geïdentificeerd - m.n. kruisingen van gebiedsontsluitingswegen en fietsroutes. Vervolgens worden er duurzaam veilige oplossingen voorgesteld, m.n. ongelijkvloerse kruisingen en rotondes. In het recente verkeersveiligheidsplan 'Op weg naar nul' (2008) gebeurt dit ook door te kijken naar 'grey spots' (echte black spots kent Goes niet meer) en slachtofferongevallen op fietsroutes (pag. 8-11). Daar ligt de prioriteit, maar er is ook een algemener bovenliggend doel: "Het is aan de wegbeheerder de taak om de infrastructuur zo in te richten dat de kans op fouten minimaal is. Op weg naar nul betekent in dit geval dan ook op weg naar nul vermijdbare ongevallen" (pag. 5).

Ook de gemeente Middelburg (2004) zet in op het verkeersveiliger maken van een aantal (kruispunten op) hoofdwegen met relatief veel verkeersslachtoffers (ook in Middelburg is van echte black spots geen sprake meer) en op het inrichten van de wijken als 30km-gebieden. Over de daarbij te hanteren uitgangspunten vanuit het gedachtegoed van Duurzaam Veilig wordt in het plan niet gerept, maar algemener wordt de uitvoering van de tweede fase van Duurzaam Veilig als het vertrekpunt voor het verkeersveiligheidsbeleid genomen (pag. 24).

In het Mobiliteitsplan van de gemeente Noord-Beveland (2006) zijn ruim 2 pagina's gewijd aan het beschrijven van de uitgangspunten en principes van Duurzaam Veilige infrastructuur (pag. 9-11). Prioriteit heeft de aanpak van de grootste ongevallenconcentraties (hoewel die zeker geen black spot meer zijn) en van locaties waarover veel klachten binnenkomen: in beide gevallen 'aandachtslocaties' genoemd. Verder dienen alle kruispunten, wegvakken, komgrenzen en wijken in de loop der jaren duurzaam veilig te worden (her)ingericht (pag. 24 en 38-39).

In de actualisatie van het IVVP van de gemeente *Schouwen-en Duiveland* (2008) is vastgelegd dat de Duurzaam-Veilig-richtlijnen gelden als toetsingskader voor de verschillende reconstructies van kruispunten en wegvakken, alsmede voor inpassing en vormgeving van verkeersvoorzieningen in uitbreidingsplannen (pag.8). Voor iedere kern afzonderlijk wordt een 'verkeersplan op maat' gemaakt in een tempo van drie plannen per jaar (pag. 30). In het IVVP worden de belangrijkste wegen in de gemeente Schouwen-Duiveland getoetst aan deze Duurzaam-Veilig richtlijnen, maar voor de benodigde aanpassingen wordt wel een voorbeeld gemaakt: "De Duurzaam Veiligheid-filosofie blijft uitgangspunt van het beleid. Volledige inrichting van de wegen volgens deze filosofie is echter onuitvoerbaar en onbetaalbaar. Het stellen van prioriteiten is daarom noodzakelijk" (pag.4).

Het GebiedsvVP van *Sluis* (2002) zet in op "Verdere invoering Duurzaam Veilig wegennet conform het demonstratieproject Duurzaam Veilig" (pag. 61). Concreet gaat het om inrichting van woonkernen tot 30km-gebied, het buitengebied inrichten als 60km-gebied en een duurzaam veilige inrichting van rondwegen en gebiedsontsluitingswegen, incl. de belangrijkste kruisingen (pag. 95).

Het recente GVVP van *Tholen* (2008) zet de Duurzaam Veilig visie (integrale benadering, mens-voertuig-weg, infra èn gedrag) en de principes van Duurzaam Veilige infrastructuur (functionaliteit, homogeniteit, herkenbaarheid en vergevingsgezindheid) volledig centraal (pag. 19-21). Het beschrijft uitvoerig de wegfuncties van gebiedsontsluitingswegen en erf-toegangswegen en de bijbehorende inrichtingsprincipes voor deze wegtypen. (Zij het dat er bij de erftoegangswegen en 30 km/u gebieden ook direct voorbehouden worden gemaakt: wat betreft de praktische uitwerking is een sobere inrichting het devies). De gemeente heeft een prioriteitenlijst opgesteld voor de aanpak van onveilige situaties op basis van ongeval-lencijfers, snelheidsmetingen, binnengekomen klachten e.d. (echte black spots zijn er echter niet meer). Speciale aandacht gaat uit naar het veiliger maken van schoolomgevingen (pag. 52).

In het GVVP van *Vlissingen* (2004) worden twee sporen uitgezet voor de terugdringing van het aantal ongevallen. Het eerste betreft het identificeren en aanpakken van in de gemeente aanwezige 'black spots' (gedefinieerd als: kruispunten of wegvakken met minstens 10 ongevallen in 3 jaar tijd of minstens 5 ongevallen met een overeenkomstig kenmerk in 3 jaar tijd). Daarnaast "dienen de principes van Duurzaam Veilig verder te worden toegepast om de verkeersveiligheid te bevorderen". (pag. 25). In dat verband wordt expliciet aandacht geschonken aan de Duurzaam Veilig visie op verkeersveiligheid en de principes die daaraan ten grondslag liggen (pag. 27). In een bijlage van het GVVP zijn de duurzaam veilige inrichtings-criteria voor de verschillende wegcategorieën en kruispunten opgenomen. In een andere bijlage zijn de resultaten weergegeven van de toetsing van de belangrijkste wegen en kruispunten in de gemeente aan deze criteria.

#### Analyse:

De Zeeuwse gemeenten hebben de principes van Duurzaam Veilig aanvaard en nemen deze ook als uitgangspunt van hun beleid. Maar ze hebben de afgelopen jaren vooral gewerkt aan de 'sobere' uitvoering van de in het Startprogramma Duurzaam Veilig afgesproken maatregelen: categorisering van wegen en inrichting van 30km-gebieden. Ze beschikken alle over

een wegcategoriseringsplan, dat ook daadwerkelijk is geëffectueerd. Hoewel er in alle gemeenten nog gebiedsontsluitingswegen zijn waarvan de vormgeving nog niet in overeenstemming is met de functie en het gebruik, is men er wel overal in geslaagd het autoverkeer naar de meest geschikte wegen te sturen en het doorgaande autoverkeer uit verblijfsgebieden te weren. Ook zijn in het overgrote deel van de gemeenten alle wijken/kommen/dorpen inmiddels als 30-km gebieden ingericht, zij het op een sobere manier: maken poortconstructies, plaatsing borden en aanbrengen snelheidsremmende maatregelen op gevaarlijkste kruispunten en wegvakken. Maar daarmee houdt het dan wel op: verdergaande plannen zijn er eigenlijk niet meer. Uiteraard is het de bedoeling van iedere gemeente om onveilige wegvakken en kruisingen op termijn allemaal (duurzaam) veilig te maken. En daar is ook aan gewerkt - met succes: er zijn nauwelijks black spots meer! - en er wordt ook aan gewerkt. Maar politieke prioriteit heeft het vaak niet en vanwege de beperkte financiële middelen wordt meestal gewerkt langs de weg van onderhoudsschema's: pas als een weg toe is aan groot onderhoud, wordt het gelijk duurzaam veilig aangepakt. Voor de inrichting worden de bestaande CROW-publicaties toegepast als richtlijn voor het Duurzaam Veilig (her)inrichten van hun wegen. De gehanteerde CROW-richtlijnen bieden voldoende ruimte voor eigen keuzes en zijn op het gebied van verkeersveiligheid niet erg vooruitstrevend: pragmatisme en realiteitszin overheersen. En ook de plannen van de meeste Zeeuwse gemeente zijn zo te karakteriseren: pragmatisch en realistisch. De echte ambitie om een stap verder te gaan dan het Startprogramma van de eerste fase van Duurzaam Veilig, ontbreekt. Wat dat betreft is het inderdaad tijd om een flinke stap verder te gaan en lijkt dat ook nodig om de dalende trend op weg naar nul vermijdbare ongevallen door te kunnen zetten en versnellen. Duidelijk is dat er een andere strategie nodig is dan de verkeersonveiligelocatiebenadering aangezien er geen grote ongevallenconcentraties meer zijn. Er zal over de hele linie gestreefd moeten worden naar een inherent veilig verkeerssysteem.

## 2.4 Permanente gedragsbeïnvloeding

Naast infrastructurele verbeteringen gaat de Duurzaam Veilig visie ook uit van maatregelen ter verbetering van het gedrag van verkeersdeelnemers (beïnvloeding van kennis, houding en gedrag) door voorlichting, opleiding, handhaving en gedragsprikkelers. Ook voor de gemeenten is daarin een belangrijke rol weggelegd, zij het dat deze rol in de eerste fase van Duurzaam Veilig nog van ondergeschikt belang was. De laatste jaren wordt hiervoor steeds meer aandacht gevraagd. In de plannen van de Zeeuwse gemeenten is dit ook goed zichtbaar: in de 'oudere' GVVP-en van voor 2007 (Goes, Middelburg, Noord-Beveland, Sluis, Vlissingen) is er nog relatief weinig aandacht voor, terwijl er in de nieuwere plannen (Goes, Tholen) ook concrete maatregelen, tijd en budget voor gedragsbeïnvloeding zijn opgenomen.

Het recente verkeersveiligheidsplan van de gemeente Goes (2008) legt er al sterk de nadruk op dat naast de inrichting van de weg ook het gedrag van verkeersdeelnemers een belangrijke rol speelt (pag. 5). Het plan bevat diverse extra maatregelen en projecten op het gebied van gedragsbeïnvloeding van verkeersdeelnemers. De gemeente ziet het ook als zijn taak om hier - veelal samen met het ROVZ - veel meer inhoud, vorm en uitvoering aan te gaan geven en heeft hier ook menskracht en budget voor gereserveerd.



De gemeente Middelburg richt zich in zijn mobiliteitsplan op het "volledige palet van maatregelen waarover kan worden beschikt om de verkeersveiligheid te vergroten": veilige infrastructuur, handhaving, educatie en voorlichting (pag. 22). In het bijzonder zet de gemeente zich in op verbetering van de samenwerking met politie en justitie met het oog op een betere verkeershandhaving (pag. 24). Een uitwerking van de andere onderdelen ontbreekt echter.

De gemeente Noord-Beveland wil het verkeersgedrag positief beïnvloeden door een verdere intensivering van de verkeerseducatie op basisscholen en in het voortgezet onderwijs, intensievere voorlichting over verkeersmaatregelen, intensievere handhaving en een gerichte doelgroepenbenadering (pag. 38-39).

In het geactualiseerde IVVP van Schouwen-Duiveland is niets opgenomen over permanente gedragsbeïnvloeding.

In het GebiedsvVP van Sluis wordt weliswaar aangekondigd dat educatie en handhaving onderdeel uitmaken van de tweede fase van Duurzaam Veilig, maar er wordt nog geen verdere invulling aan gegeven (pag. 95).

Het GVVP van Tholen daarentegen stelt met nadruk dat de preventie van ongevallen en gevaarlijk gedrag niet alleen infrastructurele maatregelen vergen, maar ook gedragsbeïnvloedende maatregelen. Aanvaard wordt dat, als gevolg van de regionalisatie van het verkeersveiligheidsbeleid, "gedragsbeïnvloeding vooral lokaal en regionaal gestalte moet krijgen". "Dat betekent dat het een structureel onderdeel moet zijn of moet gaan vormen van het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid". Een aanpak "van de wieg tot het graf", "preventief en structureel" (pag. 22). In het GVVP worden maar liefst 28 projecten beschreven op het gebied van educatie, voorlichting en handhaving (pag. 53-57). De projecten richten zich op diverse thema's (alcohol/drugs/medicijnen, bestelverkeer, campagnes, handhaving) en doelgroepen (kinderen, jongeren, beginnende bestuurders, ouderen, minder validen). Bij 5 projecten is aangegeven dat deze in samenwerking met het ROVZ uitgevoerd zullen worden. In een bijlage is een planning opgenomen voor de uitvoering van alle projecten in de jaren 2009 t/m 2012. In totaal begroot de gemeente voor de 28 projecten een inzet van 850 eigen personeelsuren gedurende vier jaren (2009 t/m 2012), d.w.z. ruim 200 personeelsuren per jaar (pag. 69).

In het GVVP van Vlissingen - dat dateert van 2002 - wordt voor maatregelen en projecten op het gebied van voorlichting, educatie en handhaving primair verwezen naar het ROVZ en particuliere organisaties als 3VO en bewonersorganisaties (pag. 74).

#### Analyse:

In de plannen van voor 2007 is er slechts beperkte aandacht voor gedragsbeïnvloeding in het kader van verkeersveiligheid. Maar in de recentere plannen pakken de gemeenten Goes en Tholen het zeker op: ze constateren niet alleen dat gedragsbeïnvloedende maatregelen nodig zijn maar zien daarin voor zichzelf ook een duidelijke rol weg gelegd. Duidelijk is ook dat ze daarbij op onderdelen ondersteuning vragen en verwachten van het ROVZ. Wat nu de rolverdeling is en moet zijn tussen gemeenten, provincie/ROVZ en rijk is echter nog niet erg duidelijk, zo lijkt het. Een heldere uitwerking van de visie 'van de wieg tot het graf' en van

de onderscheiden verantwoordelijkheden van de verschillende partijen ontbreekt nog. En daarmee ook de samenhang tussen de gedragsbeïnvloedende maatregelen en projecten die de gemeenten (willen gaan) uitvoeren. Hier ligt zeker een taak van de provincie.

## 2.5 Intensieve samenwerking tussen partners

Alle gemeenten beseffen dat voor de verbetering van de verkeersveiligheid samengewerkt moet worden met verschillende partners - en dat gebeurt ook al in de praktijk:

- samenwerking met het waterschap omdat de wegen buiten de bebouwde kom nu eenmaal niet in beheer zijn van de gemeente
- samenwerking met lokale belangenorganisaties ter verbetering van kwaliteit van het gemeentelijk beleid en in het kader van de uitvoering van specifieke projecten
- samenwerking met het ROVZ, vooral als het gaat om gedragsbeïnvloedende projecten

## 3. Verkeersveiligheidsbeleid provincie, waterschappen en rijkswaterstaat

### 3.1 Bestaande beleidsplannen op het gebied van verkeersveiligheid

1	Provincie Zeeland	PVVP 2008-2020 (actualisatie 2008)	Beleidsplan Verkeersveiligheid 2005-2010 (2005) Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid op Maat (2008) Regionaal Werkplan Verkeersveiligheid 2009 (2008) Zeeuws Manifest Verkeersveiligheid (2008)
2a	WZE	Beleidsplan Rationeel Wegbeheer (2005)	Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid 2007-2010 (2006)
2b	WSZV	Wegenbeleidsplan (2005)	-
3	Rijkswaterstaat Zeeland	Nota Mobiliteit (2005)	Visie Verkeersveiligheid (2008)

### 3.2 Doelstellingen verkeersveiligheidsbeleid

In het PVVP van de *provincie Zeeland* (actualisatie 2008) is voor de korte termijn de volgende beleidsdoelstelling opgenomen: "In 2010 zijn er 20% minder ernstige verkeersslachtoffers ten opzichte van het gemiddelde over de jaren 2001-2003. Dit komt neer op maximaal 321 ernstige verkeersslachtoffers, met als extra voorwaarde ten hoogste 21 verkeersdoden. Naar verwachting zal deze doelstelling na 2010 nog verder worden aangescherpt" (pag.54). Deze doelstellingen zijn een doorvertaling van de in de landelijke Nota Mobiliteit geformuleerde doelstellingen. Geconstateerd kan worden dat de doelstelling van 321 ernstige verkeersslachtoffers al in 2004 is gehaald (o.a. door invoering van een nieuwe landelijke berekeningswijze), maar dat het doel van 21 verkeersdoden tot nu toe slechts in 1 jaar is gehaald.

Daarnaast staat in het PVVP voor de langere termijn een meer ambitieuze doelstelling: "Zeeland is in 2020 de meest verkeersveilige provincie in Nederland doordat er GEEN vermijdbare ongevallen meer plaatsvinden" (pag. 54).

*Rijkswaterstaat Zeeland* heeft de doelstelling van nul vermijdbare ongevallen recentelijk overgenomen in zijn Visie Verkeersveiligheid (2008): "De ambitie is helder: wij willen toe naar nul slachtoffers (doden en/of gewonden) op het Zeeuwse wegennet (dus ook op niet-rijkswegen)" (pag.1). Maar rijkswaterstaat heeft daar wel een voorbehoud bij gemaakt: "Of en wanneer dat bereikt wordt, is afhankelijk van beschikbare middelen en (rijks)beleid, maar toewerken naar nul slachtoffers is uitgangspunt voor ons handelen" (pag. 1).

In het Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid 2007-2010 (2006) conformeert het *Waterschap Zeeuwse Eilanden* zich aan de doelstellingen van het toenmalige NVVP en PVVP: een daling van 20% ernstige verkeersslachtoffers in 2010 t.o.v. 2001-2003 (pag. 3). Daarnaast geldt: "In het nieuwe uitvoeringsplan verkeersveiligheid ligt het accent op de gewenste rijksnelheden en op de veiligheid van fietsende scholieren" (pag. 3).

Het *Waterschap Zeeuws-Vlaanderen* heeft in het Beleidsplan Wegen 2005-2010 (2005) als streefbeeld voor verkeersveiligheid geformuleerd: "Het waterschap streeft binnen de mogelijkheden, zijnde de beschikbare middelen, naar een optimale verkeersveiligheid op de wegen welke bij haar in beheer en onderhoud zijn. Aan de diverse doelstellingen van reductie van het aantal doden en het aantal ernstig gewonden wil het waterschap een regionale invulling geven" (pag. 17)

#### Analyse:

De provincie en rijkswaterstaat hebben de nieuwe ambitie al verwerkt in hun meest een geactualiseerde versie van hun plannen. De waterschappen nog niet, omdat actualisatie is voorzien in 2010.

### **3.3 Duurzaam Veilige infrastructuur**

De *provincie Zeeland* werkt samen met de andere wegbeheerders aan een duurzaam veilige infrastructuur. Het beleid daarvoor is vastgelegd in Beleidsplan Verkeersveiligheid Zeeland (2005), het Wegencategoriseringsplan (inspraakversie 2009) en in het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid op Maat (2008).

Het Wegencategoriseringsplan is een gezamenlijk plan van alle wegbeheerders buiten de bebouwde kom: *de provincie, de twee waterschappen en rijkswaterstaat*. Er worden 5 wegfuncties onderscheiden:

- Nationale stroomfunctie (A58)
- Regionale stroomfunctie (N59 en N62)
- Gebiedsverbindende functie (bijv. N57)
- Gebiedsontsluitende functie
- Doorgaande plattelandsfunctie

Deze worden uitgewerkt in 3 typen stroomwegen (A, B en C) en 2 typen gebiedsontsluitingswegen (A en B).

Het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid op Maat (VoM) is de vertaling van het eindbeeld uit het categoriseringsplan naar de concrete inrichting van wegen. Het is ook een gezamenlijk plan van de provincie, de twee waterschappen en rijkswaterstaat. Het plan bevat 3 hoofdgroepen maatregelen:

- het aanbrengen van een beperkt aantal Essentiële Herkenbaarheidskenmerken (EHK) op alle wegen buiten de bebouwde kom in Zeeland
- het treffen van kruispuntmaatregelen, zoals het aanleggen van plateaus en rotondes
- het toepassen van bermverhardingen

VoM gaat uit van het principe dat vaak maatwerk nodig is en dat de meest kosteneffectieve maatregelen worden uitgevoerd. "VoM is het resultaat van een accentverschuiving in het beleid als gevolg van de verminderde landelijke en Zeeuwse financiële situatie. Een allesomvattende gebiedsgewijze aanpak, zoals bijvoorbeeld in West-Zeeuws-Vlaanderen het geval was, heeft plaatsgemaakt voor een op maatwerk en kosteneffectiviteit gebaseerde aanpak" (PVVP, pag. 53).

Daarnaast kent de provincie Zeeland nog reguliere infrastructuurprojecten waarbij verbetering van de verkeersveiligheid hoofddoel is of meelift, denk aan reconstructies van wegen en de aanleg van rondwegen.

Ook Rijkswaterstaat Zeeland kiest in zijn visie een pragmatische opstelling: "Uitgangspunt is de wegcategory en de daarbij behorende inrichting conform Duurzaam Veilig. Waar het optimale niet mogelijk is, moet het ter plaatse maximaal haalbare worden nagestreefd."

Voor de beide Zeeuwse waterschappen vormen het Wegencategoriseringsplan en het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid op Maat ook belangrijke beleidsdocumenten.

In het Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid 2007-2010 van het Waterschap Zeeuwse Eilanden komt de Duurzaam Veilig visie pas in een bijlage terug, waarbij wordt gewezen op de afspraken in het kader van het Startprogramma waaraan alle waterschappen zich hebben gebonden. In het uitvoeringsplan zelf is het streven naar een duurzaam veilige (her)inrichting van doorgaande plattelandswegen (P0- en P1-wegen) en 60 km verblijfsgebieden (P2- en P3-wegen) echter naar de achtergrond verdwenen. De gekozen strategie kenmerkt zich meer door een sobere aanpak en pragmatisme - passend binnen het rationeel wegbeheer dat het waterschap voert, waarbij de financiële consequenties van keuzes rond kwaliteitsniveau (sober-basis-goed-uitstekend) en beheersstrategieën (onderhoudsfrequenties), zwaar meewegen. Er wordt gebruik gemaakt van CROW-methodieken voor rationeel wegbeheer. Wel is er extra aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers, m.n. fietsers: bij grotere aantallen fietsers horen vrijliggende fietspaden, ook langs 60 km wegen. Ook wordt voorzichtig gestart met de landschappelijke inpassing van 60 km wegen.

Ook het Waterschap Zeeuws-Vlaanderen maakt gebruik van de CROW-methodieken voor rationeel wegbeheer. In het plan wordt wel uitgelegd dat het duurzaam veilig inrichten van wegen een positieve invloed heeft op de verkeersveiligheid, maar ook hier overheersen vervolgens rationaliteitsredeneringen (pag. 20). In het Dynamisch deel van het beleidsplan

wordt bovendien opgemerkt: "Vanwege de (beperkte) financiën wordt voortdurend een afweging gemaakt tussen wat strikt noodzakelijk is en wat eventueel kan worden uitgesteld"(pag. 8).

#### Analyse:

Over het Wegencategoriseringsplan is brede consensus, de in 2002 afgesproken categorisering is ook werkelijkheid geworden en het functioneert ook al aardig naar behoren - natuurlijk zijn er op diverse plekken nog verbeteringen nodig aan de inrichting van de weg, maar het functionele categoriseringsprincipe van Duurzaam Veilig is inmiddels consequent doorgevoerd. In het Uitvoeringsprogramma met projecten ter verbetering van de inrichting van deze wegen, lijken kosteneffectiviteit en rationaliteit echter de boventoon te voeren. Niet verkeerd en begrijpelijk, maar de effectiviteit van prioritering op basis van kosteneffectiviteit (reductie van ongevallen t.o.v. kosten) neemt nu eenmaal af. Ook straalt een beleid dat is gebaseerd op kosteneffectiviteit niet de ambitie uit die past bij een doel van nul vermijdbare ongevallen. Bovendien zijn de lopende programma's rond EHK en bermverhardingen zo goed als uitgevoerd. En sowieso: het aanbrengen van EHK en bermverharding is nog iets heel anders dan een duurzaam veilige inrichting. Er is dus echt een flinke koerswijziging nodig om de gewenste ambitie van een inherent veilige infrastructuur waar te kunnen maken.

### **3.4 Permanente gedragsbeïnvloeding**

Het beleid van de provincie Zeeland op het gebied van gedragsbeïnvloeding is uitgewerkt in het Beleidsplan Verkeersveiligheid Zeeland 2005-2010 (2005) en het jaarlijkse Regionaal Werkplan van het ROVZ.

Het ROVZ heeft in het Beleidsplan Verkeersveiligheid Zeeland in willekeurige volgorde 13 speerpunten geformuleerd (pag. 13+14), betrekking hebbend op zowel infrastructurele- als gedragsprojecten:

1. bromfietzers in de leeftijd 16-17 jaar en in mindere mate ook de leeftijd van 18 en 24 jaar
2. fietsers en dan met name in de leeftijdscategorieën 4-11 jaar, 12-15 jaar en 65+
3. automobilisten (46% van alle slachtoffers) met name in de leeftijd van 18-24 jaar en 25-34 jaar
4. bestuurders van bestel- en vrachtwagens
5. verkeersonveiligheid als gevolg van landbouwverkeer
6. verkeersonveiligheid op Walcheren
7. verkeersonveiligheid en toerisme
8. flankongevallen en geen voorrang verlenen
9. enkelvoudige ongevallen
10. alcohol in het verkeer
11. verkeersveiligheid en snelheid op 80 km wegen
12. onderzoek naar verkeersonveiligheid op 30 en 60 km wegen
13. verkeersonveiligheid op 50 km wegen

Jaarlijks worden in het Regionaal Werkplan bovendien een aantal clusters benoemd die in een bepaald jaar extra aandacht krijgen. In 2009 zijn dat:

- a. vaker veilig fietsen
- b. alcohol, drugs en medicijnen
- c. ernstige enkelvoudige ongevallen
- d. bedrijfsleven
- e. landbouwverkeer
- f. rotondes
- g. scootmobiel
- h. Integrale Verkeershandhaving Zeeland (IVZ)
- i. rijsnelheid
- j. overige projecten (een negental projecten)

Op het gebied van gedragsbeïnvloeding voert het ROVZ met verschillende partners (wegbeheerders, politie en OM en belangenorganisaties als VVN, Fietsersbond en ZLTO) diverse projecten uit op het gebied van communicatie, educatie en handhaving gericht op een breed scala van doelgroepen.

In de provincie Zeeland wordt verkeershandhaving de afgelopen jaren steeds gericht ingezet. Dit is een gevolg van de intensievere samenwerking tussen betrokken partners binnen het kader van het programma Integrale Verkeershandhaving Zeeland (IVZ) en de ontwikkelde handhavingmodules en bijbehorende monitoring.

Ook *Rijkswaterstaat Zeeland* hecht in zijn visie een groot belang aan gedragsbeïnvloeding van verkeersdeelnemers: "We zien gedrag als dé bepalende factor voor de verkeersveiligheid. Het wordt deels afgedwongen door de aanwezige infrastructuur, maar zit grotendeels in attitude en gedragingen van de verkeersdeelnemers" (pag.1). Een uitwerking hiervan ontbreekt echter nog.

Het *Waterschap Zeeuwse Eilanden* erkent ook het belang van gedragsmaatregelen, zij het dat de invulling hiervan nog vrij beperkt is. Samen met ROVZ en andere partners wil het waterschap een campagne voeren gericht op het verbeteren van het fietsgedrag van schoolfietsers, met als speciale aandachtspunten: doorgang versperren, zonder licht rijden, gevaarlijk verkeersgedrag en zwerfvuil (pag. 17).

Het *Waterschap Zeeuws-Vlaanderen* stipt gedragsmaatregelen wel aan in zijn wegenbeleidsplan, maar verwijst al snel door naar het ROVZ (pag. 21).

#### Analyse:

Wat betreft het beleid van het ROVZ moet geconstateerd worden dat:

- 13 speerpunten en 10 clusters met extra aandachtspunten wel erg veel is
- de speerpunten bovendien ongeveer alles dekken dat met verkeersonveiligheid te maken heeft
- de speerpunten een weinig systematische opbouw kennen: onderscheidingen naar vervoerwijze, leeftijd, verplaatsingsmotief, geografisch gebied, ongevaltype, ongevaloorzaak e.d. lopen door elkaar heen

- de verhouding tussen speerpunten en clusters onduidelijk is
- er binnen de speerpunten en clusters een prioriteitsvolgorde ontbreekt

Kortom: het lijkt er op dat alles belangrijk is, dat alles even belangrijk is, er dus aan alles wel wat wordt gedaan, maar er geen sprake is van doelgericht effectief beleid. Het lijkt zaak meer richtinggevend beleid te formuleren, met duidelijkere prioriteiten.

Ook moet worden geconstateerd dat het nog ontbreekt aan een heldere uitwerking van de Duurzaam Veilig visie van permanente gedragsbeïnvloeding 'van de wieg tot het graf' en daarmee aan een heldere structuur voor, c.q. samenhang tussen, mogelijke gedragsbeïnvloedende maatregelen en projecten. Hier ligt zeker een opgave voor het nieuwe beleidsplan, zodat ook de samenhang met de infrastructurele projecten en de rolverdeling met de samenwerkende partners duidelijker kan worden neergezet.

### **3.5 Intensieve samenwerking tussen partners**

Provincie, waterschappen en rijkswaterstaat werken reeds intensief, naar tevredenheid en met succes samen op alle vlakken van het verkeersveiligheidsbeleid in de provincie. Stuk voor stuk erkennen ze het belang hiervan, op talloze plekken in hun plannen komt dit naar voren en allemaal wensen ze deze intensieve samenwerking te continueren.

#### Analyse:

De samenwerking tussen deze partners lijkt op papier - d.w.z. inhoudelijk qua beleidsplannen - al optimaal.

## **4. Conclusies: inzichten voor fase 2**

Gemeenten nemen de verkeersveiligheidsdoelstellingen van 'hogere' overheden over. Dat zullen zij ook zeker doen met de nieuwe doelstellingen uit het Zeeuws Manifest - ze hebben dit Manifest immers ook allemaal ondertekend. Belangrijker dan een afspraak over het doel zijn echter afspraken over bijpassende concrete beleidsmaatregelen. Dat heeft het recente verleden bewezen. De landelijke afspraken in het kader van het Startprogramma Duurzaam Veilig hebben gewerkt, want zijn keurig nagekomen. De wegencategorisering is een feit. Ook zijn in het overgrote deel van de gemeenten alle wijken/kommen/dorpen inmiddels als 30-km gebieden ingericht, zij het op een sobere manier. Er zijn heel wat kruispunten voorzien van rotondes. Afspraken maken over concrete maatregelen - mits daarvoor ook extra middelen beschikbaar worden gesteld - werkt blijkbaar! Daardoor is er in de afgelopen 10 jaren veel vooruitgang geboekt! Er zijn nauwelijks 'black spots' meer! Maar nu deze maatregelen zijn ingevoerd dreigt de klad er in te komen. Er is geen nieuw programma meer. Bestaande plannen stralen weinig nieuwe ambitie meer uit. Pragmatisme en (financieel) realisme zijn het devies geworden.

Het werken met een concreet maatregelenprogramma heeft ook bij provincie, waterschappen en rijkswaterstaat gewerkt. Er is gezamenlijk een wegencategoriseringsplan opgesteld

en geëffectueerd. De Essentiële Herkenbaarheidskenmerken zijn binnenkort op alle wegen buiten de bebouwde kom in Zeeland aangebracht. Het eerste bermverhardingsprogramma loopt op zijn eind. De waterschappen zijn binnenkort klaar met het op een sobere manier realiseren van 60 km gebieden. Ook op de wegen buiten de bebouwde kom zijn er nauwelijks 'black spots' meer! Kortom, ook hier is veel gebeurd met succes! Maar ook hier dreigt de klad er in te komen als het gaat om het tempo waarin en de wijze waarop de (her)inrichting van wegen wordt aangepakt. Ook hier voeren pragmatisme en (financieel) realisme inmiddels de overhand.

Het is dan ook echt tijd voor een nieuw ambitieus infra-programma op weg naar nul vermijdbare ernstige verkeersslachtoffers. Een programma dat een nieuwe grote stap zet op weg naar inherent duurzaam veilige infrastructuur. Waarbij black spots en slachtofferdoelen veel minder leidend zijn voor beleid, maar er generiek gestreefd wordt naar een duurzaam veilige inrichting van infra. Voor gemeenten gaat het er dan als eerst stap vooral om de kruispunten van GOW's werkelijk duurzaam veilig oversteekbaar te maken en 30 km gebieden werkelijk duurzaam veilig in te richten. Voor waterschappen om het werkelijk duurzaam veilig inrichten van 60 km gebieden. En voor provincie, rijkswaterstaat en waterschappen om het duurzaam veilig inrichten van 80 km wegen. In alle gevallen is vooral het bereiken van snelheidsverlaging het devies.

Door middel van een gezamenlijk systeem van kwaliteitsbeoordeling en -monitoring zou vastgesteld kunnen worden welke kruispunten/wegen/gebieden wel en welke nog niet voldoen aan de duurzaam veilig norm. De introductie van kwaliteitszorg zou er voor kunnen zorgen dat allerlei kleinere infrastructurele onvolkomenheden die gemakkelijk, goedkoop en snel gedaan kunnen worden om de verkeersveiligheid te verbeteren, ook werkelijk gedaan worden.

Maar ook op het gebied van gedragsbeïnvloeding is er nog een belangrijke slag te slaan. De meeste gemeenten doen wel wat, maar niet erg gestructureerd. Ze willen er waarschijnlijk best meer aan doen - vinden ook dat dit moet en kan - maar er is behoefte aan een meer systematische benadering met een duidelijke rolverdeling. Datzelfde geldt voor de waterschappen. Het is zaak om in het kader van het nieuwe beleidsplan verkeersveiligheid te komen tot een heldere uitwerking van de Duurzaam Veilig visie van permanente gedragsbeïnvloeding 'van de wieg tot het graf', zodat er meer structuur en samenhang komt in het programma van gedragsbeïnvloedende maatregelen en projecten, en helderheid over de rolverdeling in de uitvoering daarvan.

Binnen het infrastructurele en gedragsmatige programma is het in ieder geval zaak om duidelijke prioriteiten te stellen. Weliswaar zal er tot op zekere hoogte aan alle aspecten van verkeersveiligheid enige aandacht geschonken moeten worden, maar het moet duidelijk zijn waar de meeste aandacht, tijd en geld naar toe moeten gaan. Het ROVZ heeft daarbij vooral een aanjaag- en ondersteuningsfunctie. Om die goed te kunnen vervullen, zal verder geïnvesteerd moeten worden in intensivering van de kennis van het verkeers(veiligheids)beleid.