

**Brief aan de leden**  
T.a.v. de raad

**Datum**  
16 februari 2018

**Ons kenmerk**  
TLE/U201800040  
Lbr. 18/005  
**Contactpersoon**  
Paul.Picauly@vng.nl  
mvdvoet@ipo.nl

**Bijlage(n)**  
2

**Onderwerp**  
Verkeersveiligheid

### **Samenvatting**

Het gaat niet goed met de verkeersveiligheid in Nederland. Elke dag vallen er bijna 2 doden en ruim 58 gewonden in ons land. (629 doden en 21.400 gewonden in 2016). Op gemeentelijke en provinciale wegen vallen 85 % van de verkeersslachtoffers. Als wegbeheerder en in samenwerking met inwoners en lokale partijen kunt u bijdragen aan een veiliger Nederland.

In deze brief attenderen we u op beleidsontwikkelingen die relevant zijn voor alle overheden (Strategisch plan verkeersveiligheid 2030, Manifest verkeersveiligheid), benoemen we inhoudelijke beleidsuitgangspunten (infrastructuur, burgerbetrokkenheid, handhaving, monitoring) en gaan we in op de decentrale organisatiestructuur voor verkeersveiligheid (regionaal overleg op provinciaal niveau). Wij hopen dat ons gezamenlijk schrijven u basis biedt om verkeersveiligheid op de politieke agenda te plaatsen en elkaar te vinden op regionaal niveau.

Wilt u als bestuurder op de hoogte worden gehouden over bestuurlijke bijeenkomsten dan kunt u gebruik maken van de contactgegevens in het briefhoofd; ambtenaren kunnen gebruik maken van de informatie en bijeenkomsten vermeld op <https://www.verkeersveiligheid2030.nl>.

**Aan de leden**

**Datum**

16 februari 2018

**Ons kenmerk**

TLE/U201800040

Lbr. 18/005

**Contactpersoon**

Paul.Picauly@vng.nl

mvdvoet@ipo.nl

**Bijlage(n)**

2

**Onderwerp**

Verkeersveiligheid

Geachte heer/mevrouw,

Zoals u wellicht bekend, gaat het niet goed met de verkeersveiligheid in Nederland. Elke dag vallen er bijna 2 doden en ruim 58 gewonden in ons land. (629 doden en 21.400 gewonden in 2016). Op gemeentelijke en provinciale wegen vallen 85 % van de verkeersslachtoffers.

Vanuit uw politieke rol kunt u een grote bijdrage leveren om Nederland weer veiliger te krijgen. Zowel vanuit uw rol als wegbeheerder, in de samenwerking met inwoners en lokale partijen en dankzij het regionale maatwerk dat we kunnen leveren.

In deze brief attenderen we u graag op beleidsontwikkelingen die relevant zijn voor alle overheden, benoemen we inhoudelijke beleidsuitgangspunten en gaan we in op de decentrale organisatiestructuur voor verkeersveiligheid.

Wij hopen dat ons gezamenlijk schrijven u basis biedt om verkeersveiligheid op de politieke agenda te plaatsen, in contact te gaan met inwoners om samen te zoeken naar maatregelen en elkaar te vinden op regionaal niveau.

## **Beleidsontwikkelingen**

Om ons verkeer veiliger te maken en u te ondersteunen zijn 2 trajecten gestart;

1. maatschappelijke organisaties en overheden hebben zich verenigd onder het 'Manifest verkeersveiligheid'
2. rijk, provincies en gemeenten werken samen aan een 'Strategisch plan verkeersveiligheid 2030'

### *Manifest verkeersveiligheid*

Het manifest 'Verkeersveiligheid: een nationale prioriteit' is ondertekend door 34 partijen, waaronder VVN, SWOV, de Fietsersbond, het Verbond van Verzekeraars en de ANWB. Het manifest is benoemd in het regeerakkoord, loopt tot 2020 en heeft als uitgangspunt dat verkeersveiligheid een gezamenlijke inspanning is van overheid, politiek, wetenschap, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties. Als provincie en gemeente kunt u meedoen aan de uitvoering. Het document en contactgegevens vindt u op <https://www.swov.nl/nieuws/persbericht-maak-van-verkeersveiligheid-nationale-prioriteit>.

### *Overheidsbrede aanpak Strategisch plan verkeersveiligheid 2030*

In het 'Strategisch plan verkeersveiligheid 2030' wordt het gezamenlijke en overkoepelende verkeersveiligheidsbeleid vastgelegd van Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen voor de periode 2018-2030 (in samenwerking met maatschappelijke partijen). In het plan wordt beschreven hoe we kunnen komen tot proactief en zogeheten risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid. Zo wordt er een beleidskader geboden om bijvoorbeeld om te gaan met een toename van smartphonegebruik in het verkeer en het gebruik van de elektrische fiets door onder andere senioren. Maar ook om als wegbeheerder in kaart te brengen waar zich mogelijke risico's voordoen en hoe deze aangepakt kunnen worden (zie kop 'inhoudelijke aandachtspunten').

De ontwikkeling van het plan vindt op dit moment plaats en wij nodigen u graag uit om hieraan deel te nemen. Ambtenaren kunnen gebruik maken van de informatie en bijeenkomsten vermeld op <https://www.verkeersveiligheid2030.nl>; wilt u als bestuurder op de hoogte worden gehouden over bestuurlijke bijeenkomsten dan kunt u gebruik maken van de contactgegevens in het briefhoofd.

## **Inhoudelijke aandachtspunten**

Samen met VNG en IPO hebben gemeenten en provincies documenten opgesteld waarin de uitgangspunten voor provinciaal en gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid zijn opgesteld ('Position paper verkeersveiligheid' VNG, 'Visie verkeersveiligheid' IPO). Deze documenten kunnen als basis dienen voor de gemeentelijk en provinciale collegeprogramma's en vindt u terug als bijlage bij deze brief. In beide stukken wordt aangegeven hoe u uw inzet op verkeersveiligheid kunt opbouwen op basis van 5 thema's, de "5 E's" genoemd:

1. **Infrastructuur en weginrichting ('engineering')**  
De toename van het aantal verkeersdeelnemers, de vele verschillende vervoersmodaliteiten (zoals speedpedelec, snorfiets en lightrail) en de behoefte om meer te sturen op ketenmobiliteit naast autogebruik, maken het nodig om een flexibeler verkeerssysteem te creëren.

Dit vraagt om experimenteerruimte zoals 'shared space', het beperken van grote verschillen in snelheid en massa waar modaliteiten mengen (bijvoorbeeld snel autoverkeer inperken of scheiden nabij fietsers) maar ook verkennen waar geïnvesteerd kan worden in de weginrichting. Om de huidige infrastructuur veiliger te krijgen, is het van belang te weten waar de grootste risico's zich bevinden. Waar is de kans op een ongeval het grootst en daarmee mijn maatregel het meest effectief?

## 2. Burgerbetrokkenheid ('empowerment') en voorlichting ('education')

Voorlichting is een essentieel onderdeel in het verbeteren van de verkeersveiligheid en voor onze kinderen, de weggebruikers van de toekomst, moeten we toe naar een nieuwe sociale norm. Zij moeten zich verantwoordelijk voelen voor hun gedrag in het verkeer wat vraagt om gerichte (permanente) verkeerseducatie en voorbeeldgedrag van ouders/opvoeders.

Ook gedragscampagnes kunnen hierin een rol spelen. In de uitvoering moeten burgers ook zelf goed toegerust en aangemoedigd worden om een actieve bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid (burgerbetrokkenheid). Hier ligt een belangrijke taak voor de gemeenten en provincies. De gedragsbeïnvloeding op regionaal en wijkniveau, het actief betrekken van burgers bij de verkeersveiligheidsvraagstukken in de wijk en het lokaal implementeren van gedragscampagnes zijn hier enkele voorbeelden van. Gedragsverandering moet in het algemeen een bredere focus krijgen en niet los staan van handhaving. De effecten van gedragscampagnes zijn vaak na een lange looptijd zichtbaar. Continuïteit is dan ook belangrijk. Succesvolle campagnes zouden op grote schaal moeten worden doorgevoerd. Gemeenten en provincies zetten zelf in op gedragscampagnes, 'veilige buurtlabels' en lokale initiatieven om te komen tot een nieuwe sociale norm in het verkeer.

Daar waar verbredingskansen liggen kunnen gedragsmaatregelen voor verkeersveiligheid gecombineerd worden met initiatieven vanuit andere beleidsvelden. Door de sectorale aanpak los te laten, het zichtveld te verbreden en aan te haken bij initiatieven die zich richten op vergelijkbare doelgroepen vergroten we het bereik. Dit vraagt ook binnen eigen organisaties meer flexibiliteit en minder sectorale aansturing en financiering.

## 3. Handhaving ('enforcement')

Gemeenten hebben op dit moment te weinig handhavingsmogelijkheden voor verkeersveiligheid. Op nationaal niveau vindt hierover gesprek plaats en wordt de minister opgeroepen hierin verandering te brengen. Hierbij wordt gepleit voor meer bevoegdheden om BOA's te laten handhaven op lichte verkeersovertredingen op lokale wegen.

Zelf kunt u verkeershandhaving expliciet benoemen als aandachtsgebied in de veiligheidsplannen van de lokale en regionale veiligheidsdriehoek en kunt u in het driehoeksoverleg tussen burgermeester, politie en openbaar ministerie sturen op prioritering van verkeershandhaving.

Handhaving hoort daarbij niet te worden beschouwd als 'laatste redmiddel' om de verkeersveiligheid te verbeteren maar als actief sturingsinstrument en ter versterking van gedragsbeïnvloedingsmaatregelen.

#### 4. Monitoring en bijsturing ('evaluation')

Risicogestuurd en proactief beleid wordt de basis: ongevallen voorkomen in plaats van beheersen. In de luchtvaart, scheepvaart en het externe veiligheidsdomein is dit een normaal begrip. Verkeersveiligheid blijft achter in dit denken en beleid is gebaseerd op slachtoffers die zijn gevallen.

Met een benadering, gebaseerd op het sturen op risico's, proberen we te voorkomen dat een ongeval plaatsheeft. Door risico's in weginrichting, omgevingsfactoren (bijvoorbeeld de aanwezigheid scholen) en gedragsrisico's (bijvoorbeeld snelheidsovertredingen en alcoholgebruik) in kaart te brengen per locatie, kan er gericht beleid worden gevoerd en gericht worden geïnvesteerd waardoor de effectiviteit van maatregelen en de verkeersveiligheid toeneemt.

Als decentrale overheid kunt u hiermee zelf aan de slag waarbij het Strategisch plan verkeersveiligheid 2030 kaders biedt. Omdat u hierbij mede afhankelijk bent van de beschikbaarheid van een risicoprofiel voor uw areaal hebben IPO en VNG aangegeven dat hiervoor landelijke regie en financiën nodig zijn.

#### **Decentrale organisatiestructuur**

Het strategisch plan biedt naast een doelstelling voor verkeersveiligheid een voorstel voor een 'governancestructuur' (organisatiestructuur). Uitgangspunt moet zijn dat verkeersveiligheid geen beleid is waarbij de rijksoverheid regie voert over provincies en gemeenten, maar decentraal in onze eigen structuren wordt ingebed. Verkeersveiligheid is lokaal maatwerk.

De gedachten gaan dan uit naar een regionale overlegstructuur op provinciaal niveau, waaraan gedeputeerden en wethouders deelnemen. Eventueel wordt aangesloten bij al bestaande overleggen.

De agenda en resultaten van alle overheden worden vervolgens jaarlijks besproken tijdens een nationaal overleg. Dit nationale overleg moet daarbij mede dienen om vanuit regio's kenbaar te maken welke knelpunten zij ervaren in de beleidsbepaling en uitvoering en welke extra ondersteuning van het Rijk noodzakelijk is.

U als gemeente en provincie werkt voortdurend aan leefbare en veilige steden, dorpen en regio's. Verkeersveiligheid is hierin een integraal onderdeel en lokale kennis onontbeerlijk. Naast het inrichten en beheren van hun wegen maakt u het verschil omdat u dicht bij burgers en maatschappelijke partners staat.

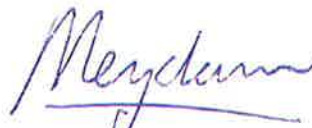
Wij vragen u daarom, samen met ons, de verkeersveiligheid te verbeteren. Een belangrijke stap hierin is om verkeersveiligheid op te nemen in uw voornemens voor de komende verkiezingen. Het strategisch plan en de 5 E's bieden daartoe aanknopingspunten. Het zou een belangrijke stap zijn als het thema uiteindelijk wordt benoemd als prioriteit in uw college programma en opgenomen wordt als onderdeel binnen de veiligheidsplannen van de (regionale -en lokale) driehoek.

Met vriendelijke groet,  
Vereniging van Nederlandse Gemeenten



**J. Kriens**  
Algemeen Directeur

Interprovinciaal Overleg



**H. Meijdam**  
Algemeen Directeur



## Positionpaper

# Verkeersveilige gemeenten

**Snelle elektrische fietsen, oudere verkeersdeelnemers, verschillende modaliteiten, een groei van het verkeer en gebruik van technologie. Dit is een greep uit ontwikkelingen die ervoor zorgen dat de complexiteit van het mobiliteitsdomein toeneemt. Tegelijkertijd zien we de laatste jaren een stijgende lijn in het aantal verkeersongevallen. Zonder maatregelen zal deze trend zich voortzetten. In deze maatschappelijke opgave werken gemeenten samen met andere betrokkenen aan een oplossing.**

### Strategisch plan verkeersveiligheid

Leefbare en veilige steden en dorpen; dat is waar gemeenten voortdurend aan werken. De verkeersveiligheidsopgave valt niet los te zien van het ruimtelijke -en sociale domein. In het strategisch plan verkeersveiligheid (SPV) hebben gemeenten zich, net als andere overheden, verbonden aan de doelstelling van 500 verkeersdoden en 12.600 gewonden in 2020. Deze doelstelling wordt niet behaald. In 2015 viel 61% van alle verkeersdoden op gemeentelijke wegen. Dit vraagt van alle partijen een grotere inzet op verkeersveiligheid. De gezamenlijke overheden maken daartoe in 2018 een nieuw strategisch plan verkeersveiligheid 2030. Dit document geeft de gemeentelijke inbreng weer voor het nieuwe nationale beleid en biedt basis voor de nieuwe collegeprogramma's.

### Verkeersveiligheidsissues

Gemeenten geven de volgende aandachtspunten aan:

- Verdichting
  - Toenemende verdichting binnen de bebouwde kom creëert een hoge mate van complexiteit voor de inrichting van de openbare ruimte en de diversiteit aan modaliteiten
- Registratie
  - Het gebrek aan de registratie van ongevallen ervaren gemeenten als groot probleem
- Financiën
  - Investeren in verkeersveiligheid, zowel weginrichting als de inzet van BOA's, is kostbaar en de beschikbare middelen zijn afgenomen of niet langer rechtstreeks beschikbaar (BDU)
- Handhaving
  - Op wegen die niet volledig volgens de juiste eisen zijn ingericht, wordt niet gehandhaafd door de politie. In 30 km gebieden handhaaft de politie niet. Tevens heeft verkeershandhaving geen prioriteit bij de politie en is er niet altijd een paragraaf verkeersveiligheid binnen de veiligheidsplannen van de lokale driehoek. Handhaving wordt te vaak benoemd als 'laatste redmiddel' in plaats van sturingsinstrument.
- Inrichtingseisen en categorieën
  - Toename van het aantal verkeersdeelnemers en -modaliteiten en een complexere omgeving maakt het nodig om een flexibeler systeem te creëren. De

ruimte indelen op basis van groepen (beperkt aantal categorieën) lijkt daarmee achterhaald. Ook zijn veel omgevingen ingericht vanuit een oude filosofie en lopen deze gebieden nu tegen inrichtingsgrenzen aan.

- **Menging**

Bij een toename van verkeersmenging, neemt onveiligheid toe. Snelheid en massa spelen hierin een belangrijke rol. Tegelijkertijd speelt het gevoel van onveiligheid een belangrijke rol: verkeersdeelnemers kunnen zich onveilig voelen terwijl objectief de veiligheid juist toeneemt (shared space principe). Wanneer is menging echt onveilig? Hoe leg je burgers uit dat dit bijdraagt aan de verkeersveiligheid?

- **Gedrag verkeersdeelnemers**

Gemeenten zien een groeiende onveiligheid vanwege afleiding in het verkeer door smartphones, het negeren van roodlicht en eenvoudige handelingen zoals achterom kijken bij inhalen of oversteken. Ook doen kinderen op jongere leeftijd vaak onvoldoende praktijkervaring op, zowel in de les als doordat zij naar school worden gebracht.

### **Beïnvloedingsfeer gemeenten**

Naast het inrichten en beheren van hun wegen maken gemeenten het verschil als overheid die het dichtst bij de burgers staat en daardoor burgers kan betrekken in het samen vergroten van de verkeersveiligheid ('empowerment'). Burgerparticipatietrajecten en het opstellen van omgevingsvisies bieden daar extra kansen voor. Daarnaast kunnen gemeenten via hun BOA's extra capaciteit aan de handhaving bieden. Tot slot is de lokale kennis van gemeenten een essentiële schakel in het verkeersveiligheidsbeleid. Immers bij vrijwel alle verkeersbewegingen wordt op het gemeentelijk wegennet de 'first' en 'last' mile gemaakt.

### **Uitgangspunten**

Om die unieke rol die de gemeente heeft, goed en effectief te kunnen vervullen, zijn er een aantal uitgangspunten noodzakelijk:

1. **Het is een gezamenlijke opgave;**

Gemeenten alleen kunnen deze opgave niet oplossen. Er dient meer alliantievormend -en opgavegericht te worden gewerkt. Er zijn veel meer en -andere partijen nodig om echt het verschil te maken. Partijen die nu niet structureel aan tafel zitten. Daarom willen gemeenten dat er decentraal een overlegstructuur wordt ontwikkeld die aansluit bij deze veranderende vraag. Om bestuurlijke drukte te voorkomen, kunnen de huidige regionale -verkeer en vervoerberaden hiervoor benut en uitgebreid worden.

2. **Er moet meer inzet op handhaving komen;**

Gemeenten pleiten voor meer bevoegdheden om – náást de politie- lichte verkeersovertredingen op lokale wegen te kunnen handhaven. Ook dringen gemeenten aan een verkeersveiligheidsparagraaf op te nemen in de veiligheidsplannen van de lokale driehoek. Op nationaal niveau dient verkeershandhaving weer een prioriteit te worden, hier roepen de gemeenten de nieuwe Minister van Veiligheid & Justitie toe op. Daarbij verdient het aanbeveling een interbestuurlijk onderzoek uit te voeren hoe de huidige handavingsketen, van lokale driehoek tot agent op de straat, in de praktijk functioneert. Tot slot zou handhaving niet langer als sluitstuk moeten worden gezien. Handhaving en gedragsbeïnvloedingsmaatregelen gaan hand in hand en versterken elkaar. Gemeenten willen in gesprek met de politie komen tot risicovolle locaties waarop gehandhaafd wordt. Daarom zou politie ook deel uit moeten maken van de nieuwe governancestructuur.

3. **Er moet meer flexibiliteit in inrichtingseisen en wet- en regelgeving komen;**

Om de diverse voertuigen in de toekomst te kunnen faciliteren, dient er flexibiliteit in het systeem te worden gebracht. Geen wet- en regelgeving op basis van voertuigcategorie, maar op basis van impact (snelheid, massa); geen inrichtingseisen op basis van wegcategorie maar op basis van functie in de omgeving en vanuit een toekomstbestendig en robuust uitgangspunt (hou rekening met ontwikkelingen bij het wegontwerp, maak zo flexibel mogelijk). Dit creëert de nodige experimenteer-ruimte om aan de vraag van de toekomst te voldoen (bijv. fietspad 2.0)

4. **We verbinden de opgave met andere ambities;**

Geen enkele opgave staat op zich. Naast eigenstandige maatregelen combineren we maatregelen gericht op het voorkomen van ongevallen. Verkeersveiligheid en mobiliteit kennen een sterke wisselwerking met het sociale domein (actieve oudere die langer blijven fietsen en daarmee een kwetsbare groep vormen) en het ruimtelijk domein. Verkeersveiligheidsaanpassingen dienen meegenomen te worden in ruimtelijke aanpassingen. Met de komst van de Omgevingswet en de omgevingsvisies wordt een kans gecreëerd om pro actief het verkeersveiligheidsbeleid mee te laten wegen en de betrokkenheid van burgers ('empowerment') te stimuleren.

5. **We moeten toe naar een nieuwe sociale norm;**

De kinderen van nu zijn de weggebruikers van de toekomst. Willen zij opgroeien met een nieuwe sociale norm in het verkeer (voor bijv. smartphonegebruik) en zich verantwoordelijk voelen voor hun gedrag in het verkeer, dan is dit de groep die bereikt moet worden. Gedragsverandering moet in

het algemeen een bredere focus krijgen en niet los staan van handhaving. De effecten van gedragscampagnes zijn vaak na een lange looptijd zichtbaar. Continuïteit is dan ook belangrijk. Succesvolle campagnes zouden op grote schaal moeten worden doorgevoerd. Gemeenten zetten zelf in op gedragscampagnes, 'veilige buurtlabels' en lokale VVN initiatieven om te komen tot een nieuwe sociale norm in het verkeer.

6. De financiële structuur en omvang moet in verhouding zijn met de opgave;  
Om oplossingen te kunnen bieden aan de opgave is het van belang dat de financiële structuur aansluit. Met de afschaffing van de BDU gelden, bepalen provincies het beleid en de financieringsbeslissingen. Gemeenten zijn daardoor afhankelijk geworden van de beleidsbeslissingen van de provincies. Voor een gemeente met veel oppervlakte en polderwegen maar weinig inwoners is het daarnaast moeilijker aanpassingen in de weginrichting vanuit het gemeentefonds te financieren. Vroeger kon er aanspraak worden gemaakt op een duurzaam veilig subsidie, maar die is afgeschaft. Gemeenten pleiten daarom voor voldoende middelen die zij rechtstreeks tot hun beschikking hebben om te investeren in veilige wegen.
7. Risicogestuurd beleid wordt de basis;  
Ongevallen voorkomen in plaats van beheersen; in de luchtvaart, scheepvaart en het externe veiligheidsdomein is dit een normaal begrip. Ook de politie maakt met behulp van big data

risicoprofielen over waar en wanneer inbraken gebeuren en patrouilleert vervolgens extra. Verkeersveiligheid blijft achter in dit denken. We maken beleid op basis van slachtoffers. Daarvoor moeten die slachtoffers dus eerst vallen; reactief dus. Met een benadering, gebaseerd op het sturen op risico's, proberen we te voorkomen dat een ongeval plaatsheeft. Door risico's in weginrichting, omgevingsfactoren (bijv. aanwezigheid scholen, etc) en gedragsrisico's als snelheidsovertredingen en alcoholgebruik in kaart te brengen per locatie, kunnen investeringsbeslissingen uiteindelijk beter worden genomen (investeer daar waar men het grootst risico loopt) en neemt de effectiviteit van maatregelen toe (welke maatregel is waar noodzakelijk). Gemeenten zijn daarbij afhankelijk van de beschikbaarheid van een risicoprofiel voor hun areaal. Hiervoor zijn landelijke regie en financiën nodig.

#### Tot slot

Veilig verkeer begint bij mensen en gedrag. Gemeenten gaan als eerste overheid hierover met mensen in gesprek en zorgen vanuit hun rol als wegbeheerder voor veilig verkeer in de buurt. Ongeacht of iemand per auto, speed pedelec of te voet reist.

Waar dit niet anders kan vragen wij om aanvullende financiële ruimte, maatwerk mogelijkheden, een flexibeler wetgevingskader en ruimte om te handhaven.

Januari 2018



# 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 collegeprogramma'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 **snelheidsgedrag** 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 concretisering 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 infrastructuur-elementen 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.

