

Ervaringen met werken aan een kosteneffectief verkeersveiligheidsbeleid

# Verkeersveiligheid in de regio in beeld

## Samenvatting

Decentrale overheden wensen meer inzicht in de kosteneffectiviteit van maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid. Verkeersadviesburo Diepens en Okkema heeft hiervoor het instrument 'Verkeersveiligheid in beeld' (VIB) ontwikkeld. Dit leent zich goed voor een gebiedsgewijze aanpak omdat wegbeheerders hierbij in workshops zowel hun eigen optimale maatregelmix als die van de regio kunnen vaststellen. Vorig jaar is VIB al in een aantal regio's toegepast. Hieruit blijkt onder meer dat de effectiviteit van het huidige beleid goed in beeld kan worden gebracht zodat kan worden nagegaan of met dit beleid de vastgestelde verkeersveiligheidsdoelen kosteneffectief kunnen worden gehaald. Als hulpmiddel voor afweging op lokaal niveau is het alleen interessant voor grotere gemeenten. Op het gebied van gebruikersvriendelijkheid en functionaliteit moet de VIB nog verder worden doorontwikkeld.

Ing. P.J.M. van den Bosch, Diepens en Okkema

Wat zijn de consequenties van uw huidige infrastructurele plannen voor de verkeersonveiligheid? Wat is de meest effectieve manier waarop de verkeersveiligheid de komende jaren kan worden verbeterd? Verkeersadviesburo Diepens en Okkema heeft met 'Verkeersveiligheid in beeld' een instrument ontwikkeld waarmee bovenstaande vragen kunnen worden beantwoord kunnen worden. Het instrument is vorig jaar bij meerdere regio's toegepast. De eerste resultaten zijn veelbelovend.

De rijksoverheid heeft de intentie om de aanpak van verkeersonveiligheid de komende jaren verder te decentraliseren naar gemeenten, provincies en kaderwetgebieden. De voordelen zijn navenant, maar ook worden deze overheden hiermee met twee problemen geconfronteerd:

1. De daling van het aantal doden in het verkeer stagneert en het aantal ziekenhuisgewonden neemt zelfs toe.
2. De beschikbare financiële middelen nemen af.

De verkeersveiligheidsdoelstellingen voor 2010 lijken daarmee moeilijk te realiseren. Decentrale overheden wensen daarom meer inzicht in de kosteneffectiviteit en hebben een toenemende behoefte aan meetbare resultaten van huidig en toekomstig verkeersveiligheidsbeleid.

Het instrument 'Verkeersveiligheid in beeld' (VIB) betreft een aanpak die is ontwikkeld om juist op het regionale en gemeentelijke schaalniveau te komen tot een effectieve aanpak van de verkeersonveiligheid. De VIB kan worden toegepast:

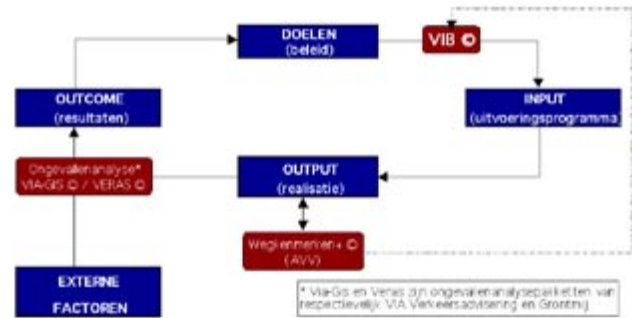
- om een gebiedsgericht (gemeente of regio) maatregelenpakket verkeersveiligheid samen te stellen op basis van meetbare resultaten;
  - om de kosteneffectiviteit van toekomstige maatregelen door te rekenen;
  - om het huidige verkeersveiligheidsbeleid te toetsen.
- Deze opties bieden bovendien de gelegenheid om zowel ambtelijk als bestuurlijk zo groot mogelijk bestuurlijk draagvlak te creëren.

VIB is gebaseerd op de ervaringen die Diepens en Okkema heeft opgedaan met de ontwikkeling van regionale maatregelenpakketten Duurzaam Veilig in acht provincies en kaderwetgebieden. Bij toepassing van VIB kunnen de volgende stappen worden doorlopen:

- voorbereiden wegbeheerdersspecifieke data (NWB, wegencategorisering, ongevallenbestand);
- invoeren 'pijlpijn'-maatregelen en doorrekenen op kosteneffectiviteit;
- opstellen, invoeren en doorrekenen scenario's;
- opstellen 'Verkeersveiligheids Effect Rapportage'.

### VIB in de beleidscyclus

In figuur 1 is schematisch de beleidscyclus voor verkeersveiligheidsbeleid in een regio weergegeven. Binnen de beleidscyclus kunnen drie beleidsonderdelen worden onderscheiden, namelijk doelen, input en output.



1. VIB binnen de beleidscyclus

VIB vormt binnen deze beleidscyclus een hulpmiddel om van de gestelde doelen (beleid) te komen naar de input (uitvoeringsprogramma). Met behulp van VIB kunnen vooraf de verkeersveiligheidseffecten van maatregelen worden ingeschat en is direct inzichtelijk te maken of de geformuleerde doelen gehaald (kunnen) worden.

Reguliere ongevalanalysepakketten geven veelal achteraf inzicht in de effectiviteit van maatregelen. De resultaten van deze analyse kunnen worden gebruikt om de te beoogde doelen worden/zijn bereikt. Wegkenmerken+ van AVV brengt de gerealiseerde maatregelen in de vorm van wegkenmerken in beeld. Het resultaat van Wegkenmerken+ kan gebruikt worden als input voor VIB.

### Hoe werkt het?

VIB is een GIS-pakket. Op een geografische ondergrond kunnen op wegvak en kruispuntniveau maatregelen worden toegepast. Iedere maatregel heeft zijn eigen kostprijs en effect. Doordat ongevallencijfers gekoppeld zijn aan wegvakken en kruispunten ontstaat inzicht in de effectiviteit van het voorgenomen beleid. De basis voor de toe te passen maatregelen en effecten is de 'Maatregelwijzer Verkeersveiligheid' van het Infopunt Duurzaam Veilig (2001). Het maatregelpakket kan echter op maat worden ingesteld. De basis van het wegennet wordt gevormd door het Nationaal Wegen Bestand (NWB). Aan de hand van de wegencategorisering en de mobiliteitsgroei wordt de onveiligheid voor een referentiejaar berekend.

### Verkeersveiligheid in de regio

VIB leent zich goed voor een gebiedsgewijze aanpak omdat wegbeheerders hierbij in workshops zowel hun eigen optimale maatregelmix als die van de regio kunnen vaststellen. Op basis van de uitkomsten kunnen afspraken over afstemming van de uitvoering en plannen worden gemaakt. Vorig jaar is VIB al in een aantal regio's toegepast. Samen met de betreffende regio's zijn sessies 'op maat' georganiseerd, waarbij VIB specifiek werd ingezet voor die regio.

Doelen van de verschillende sessies waren:

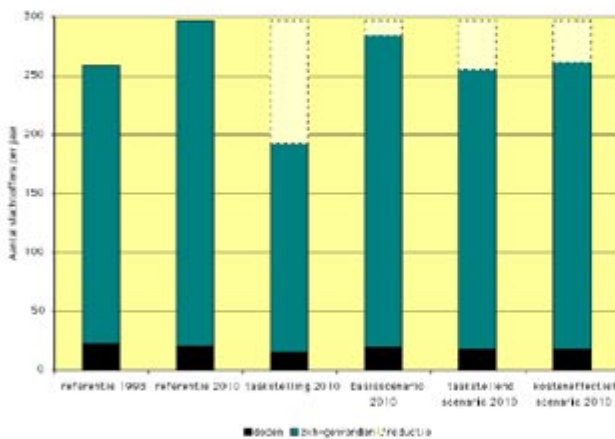
- inzicht krijgen in het begrip kosteneffectiviteit en de effecten die de verschillende verkeersveiligheidsmaatregelen hebben op de reductie van het aantal slachtoffers;
- inventariseren van de (on)mogelijkheden van Duurzaam Veilig 2 in het huidige financiële klimaat;

- eenheid aanbrengen in de regionale aanpak van DV2 en verschillende scenario's verkennen.

De ervaringen die hiermee zijn opgedaan in West-Twente, West-Overijssel en drie Brabantse regio's, zijn interessant voor andere regio's en gemeentelijke wegbeheerders.

### Workshops VIB West-Twente

Voor de Regio West-Twente is in juni vorig jaar een VIB-workshop gehouden. Doel hiervan was om inhoud te geven aan de samenwerking tussen wegbeheerders en andere maatschappelijke partners en om op korte termijn te komen tot een gedragen regionaal maatregelenpakket voor het RUP-gebied West-Twente. In deze workshop hebben wegbeheerders gewerkt aan een 'taakstellend' en een 'kosteneffectief' maatregelenpakket voor de periode 2003-2010. Het infrastructurele deel van het maatregelenpakket werd door de deelnemers 'live' achter de computer samengesteld met VIB. Opvallend was dat in geen van de daar samengestelde scenario's de oorspronkelijke taakstelling van de besparing van het aantal slachtoffers wordt bereikt. Het basisscenario (maatregelen die al op de lokale agenda stonden) scoort wat dat betreft het minst, het taakstellende scenario het best.



2. Slachtofferreductie in drie scenario's

In het basisscenario ligt de nadruk op de realisatie van (sobere) maatregelen op erftoegangswegen, zowel binnen als buiten de bebouwde kom.

In het taakstellend scenario zijn alle erftoegangswegen minimaal sober ingericht. Daar waar ongevallen plaatsvinden is gekozen voor een duurzaam veilige inrichting. Daarnaast worden de gebiedsontsluitingswegen aangepakt en nationale stroomwegen tot autosnelweg omgebouwd.

In het kosteneffectieve scenario wordt met circa 45 procent van de kosten van het taakstellende scenario bijna hetzelfde effect behaald. In het kosteneffectieve scenario worden dan ook alleen maatregelen getroffen op die plekken waar ook daadwerkelijk ongevallen gebeuren. Wegbeheerders kiezen selectief voor de aanleg van 30 en 60 km/uur-gebieden en er worden relatief veel maatregelen op gebiedsontsluitingswegen genomen.

Conclusies: in de kosteneffectiviteiten van de verschillende wegbeheerders zitten grote verschillen. Vooropstaat dat met infrastructurele maatregelen alleen, de taakstelling niet wordt gehaald. De vraag is of mensgerichte maatregelen het gat op kunnen vullen. In een volgende stap kan per wegbeheerder in kaart worden gebracht wat de beschikbare financiële middelen zijn. Mede op basis van de nu opgestelde scenario's kan vervolgens een maatregelenpakket worden samengesteld.

### Verkenning maatregelenpakket DV West-Overijssel.

De provincie Overijssel werkt al een aantal jaren aan de zogenaamde RUP-aanpak. RUP staat voor Regionale Uitvoeringsprogramma's. Het streven is om te komen tot uitvoeringsprogramma's per RUP-gebied voor zowel infrastructuur, handhaving, educatie en voorlichting. Per RUP-gebied zijn workshops gehouden met wegbeheerders, politie, Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid en 3VO. Bij deze workshops is VIB als hulpmiddel ingezet. De maatregelenpakketten die tijdens de workshops zijn doorgerekend zijn globaal en nog niet volledig geoptimaliseerd. De uitkomsten zijn het resultaat van een eerste rekenexercitie en geven een eerste idee van de te verwachten kosten en effecten.

In alle RUP-gebieden blijft de taakstelling - zoals bepaald bij de regionale doorvertaling van de NVVP-taakstelling - bij het alleen realiseren van de zogenaamde infrastructurele 'pijlijnprojecten', ver buiten bereik. Ook wanneer het aantal infrastructurele maatregelen wordt uitgebreid en aanvullend sterk wordt ingezet op educatie en handhaving, blijft het halen van de taakstelling moeilijk. Eigenlijk lijkt alleen in het gebied de Kop van Overijssel de taakstelling binnen bereik. Naast infrastructurele maatregelen zijn maatregelen op het gebied van educatie en handhaving wel noodzakelijk.

Conclusies: op basis van de resultaten van de gehouden workshops is het moeilijk om 'harde' conclusies te trekken ten aanzien van de maatregelenpakketten Duurzaam Veilig voor de vier RUP-gebieden in West-Overijssel. Dit heeft vooral te maken met het feit dat niet alle wegbeheerders in staat zijn geweest om input te leveren voor de maatregelenpakketten. De nu uitgevoerde berekeningen worden door de provincie beschouwd als een eerste verkenning van mogelijkheden. Op basis van de beschikbare financiële middelen voor de komende jaren per regio kan uiteindelijk een meer 'reëel' maatregelenpakket worden ontwikkeld.

### Regionale maatregelenpakketten GGA regio's Noord-Brabant

Voor de GGA-regio's Midden-Brabant, Noordoost-Brabant en 's-Hertogenbosch zijn regionale maatregelenpakketten verkeersveiligheid opgesteld voor de periode 2003-2006. Deze bevatten naast infrastructurele maatregelen ook 'mensgerichte' maatregelen. Het infrastructurele pakket is met behulp van VIB samengesteld tijdens workshops met wegbeheerders.

De belangrijkste conclusie over het infrastructureel maatregelpakket is dat het opstellen van een regionale visie een groeiproces is. Samenwerking, afstemming en prioritering op basis van kosteneffectiviteit is niet iets wat in één workshop kan worden bereikt. Het oorspronkelijk uitgestippelde proces en het tijdpad zijn dan ook bijgesteld. De resultaten moeten worden gezien als een goed inzicht in waar de regio op dit moment staat. Van hieruit kan men verder. Daarvoor is politieke wil echter onontbeerlijk. Ambtelijk staat de noodzaak van een goed regionaal verkeersveiligheidsbeleid niet ter discussie. Toch zal er een proces van bewustwording van de nieuwe accenten in de tweede fase van Duurzaam Veilig op gang gebracht moeten worden. Tevens zal de introductie van kosteneffectiviteit moeten doordringen tot alle beleidsmakers. De regio's hebben naar aanleiding van de sessie ervoor gekozen eerst regionale maatregelpakketten voor mensgerichte maatregelen op te stellen.

### Conclusies VIB in de regio

Samenwerking op regionaal niveau op het gebied van infrastructuur blijkt nog lang niet vanzelfsprekend en vraagt nog veel aandacht. Voeg daar de behoefte aan een regionaal kosteneffectief beleid aan toe en duidelijk wordt dat er nog een lang traject te gaan is.

Na anderhalf jaar VIB kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- VIB is een goed hulpmiddel om vooraf de consequenties van maatregelen in beeld te brengen. Uitgebreide verkeersveiligheidsanalyses kunnen nog altijd het beste met bestaande ongevalanalysepakketten worden uitgevoerd.
- Met VIB kan de effectiviteit van het huidige beleid goed in beeld worden gebracht zodat kan worden nagegaan of met dit beleid de vastgestelde verkeersveiligheidsdoelen kosteneffectief gehaald kunnen worden.
- Met VIB kunnen verschillende scenario's worden ontwikkeld en op hun effecten worden vergeleken.
- VIB is uitdrukkelijk een instrument dat gebruikt dient te worden om de globale consequentie van beleidskeuzes op regionaal schaalniveau in beeld te brengen. Als hulpmiddel voor afweging op lokaal niveau is het alleen interessant voor grotere gemeenten.
- Door als betrokkenen samen scenario's in workshopverband te laten samenstellen, ontstaat er inzicht in de consequenties van keuzes en de rol van de verschillende actoren daarin en wordt duidelijk welke alternatieven mogelijk zijn.
- Het ontbreken van (voldoende) inzicht in de effecten van mensgerichte maatregelen zorgt voor een onvolledig inzicht in de te behalen slachtofferreductie.
- De regionale wens om een kosteneffectief maatregelpakket op te stellen en de lokale politieke agenda's (uitvoeringsprogramma's) bijten elkaar nog vaak.
- Op het gebied van gebruikersvriendelijkheid en functionaliteit moet de VIB nog verder worden doorontwikkeld.