

# Impressie

Diner

Verkeersveiligheid



Amsterdam

5 november 2012

## Voorwoord

De Randstedelijke Rekenkamer organiseerde op 5 november een bijeenkomst voor Statenleden uit de Randstadprovincies die betrokken zijn bij of affiniteit hebben met het thema Verkeersveiligheid. Hoe zijn we daarop gekomen en waarom doen we dat?

Met de leden van onze programmaraad bespreken we periodiek naar welke onderwerpen wij onderzoek zullen doen. Belangrijke criteria voor de keuze van een onderzoeksonderwerp zijn: financieel belang, het bestuurlijk belang/de rol van de provincie en het maatschappelijk belang: wat betekent het voor de burgers? Verkeersveiligheid scoorde vorig jaar hoog op deze criteria.

Aan de andere kant bleek uit een eerste verkenning dat er al veel onderzoek op dit terrein gebeurt en de provincies op schema lijken te liggen bij het bereiken van de doelstellingen. In de laatste bijeenkomst van de programmaraad is dan ook aan de orde geweest of het thema zich zou lenen voor een presentatie van al vergaard feitenmateriaal.

Daarvan was deze avond het resultaat. De Rekenkamer heeft zelf geen onderzoek gedaan. Maar er waren deskundige sprekers aanwezig van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) en de ANWB, die inzicht boden in de recente ontwikkelingen. Toen de Rekenkamer zich verdiepte in het thema verkeersveiligheid bleken er namelijk twee opvallende zaken:

- 1) De doelen, die Randstadprovincies zich stellen zijn weliswaar tamelijk SMART: alle vier de Randstadprovincies hebben de landelijke doelstelling om het aantal dodelijke slachtoffers en ernstig gewonden terug te dringen tot minstens een bepaald streefniveau in 2020 vertaald in de eigen provinciale doelstellingen. Maar zijn deze doelen ook 'slim'? Want de SWOV constateert dat de registratie van ongevallen afneemt. Er blijkt daardoor een flinke vertekening te zijn van het aantal ongevallen.
- 2) De ANWB heeft met haar zusterorganisaties in Europa een meetsysteem ontwikkeld om de verkeersveiligheid – preventief – te meten met een soort sterrenkwalificatie. Zou dit – of een ander – systeem behulpzaam kunnen zijn bij de doelformulering op het gebied van verkeersveiligheid?



Voor de goede orde: de Rekenkamer gaat niet over welke doelstellingen Provinciale Staten formuleren. Artikel 183 van de Provinciewet bepaalt dat de Rekenkamer onderzoek doet naar de doelmatigheid, de doeltreffendheid en de rechtmatigheid van het door het provinciebestuur gevoerde bestuur. Onze missie is daarvan afgeleid: Het verbeteren van het functioneren van het provinciaal bestuur van de Randstadprovincies. In dat verband willen we PS ondersteunen bij hun kaderstellende rol. Nu dus op het gebied van verkeersveiligheid.

Het doel van de avond was daarom kennisoverdracht, kennisdelen tussen de Randstadprovincies en het verder verkennen van het onderwerp verkeersveiligheid. Het ging niet noodzakelijkerwijs om het trekken van conclusies of het nemen van besluiten. De vorm van een diner is gekozen, omdat daarmee een setting ontstaat, waarin de Statenleden ruim van gedachten kunnen wisselen met collega Statenleden uit de andere provincies en direct hun technisch inhoudelijke vragen kunnen stellen aan de aanwezige deskundigen.

Kortom: de Rekenkamer heeft dus zelf nog geen onderzoek gedaan naar verkeersveiligheid. De gegevens, die tijdens de avond zijn gepresenteerd en u op onze website vindt zijn afkomstig uit openbare bronnen. De gastsprekers zijn uitgenodigd op grond van hun deskundigheid. Over eventuele conclusies en aanbevelingen die zij formuleren, heeft de Rekenkamer geen oordeel.

Tijdens de avond zijn de drie w-vragen gevolgd:

Als vooraf het thema Doelstellingen: Wat wil de provincie bereiken?

Het hoofdgerecht stond in het teken van de kosten: Wat kost het?

Bij het toetje werd de vraag gesteld: Welke maatregelen zijn effectief?

Ten slotte: de Rekenkamer wil niet agenda zettend zijn. Dat is niet onze rol. Of en hoeveel middelen er vrij gemaakt worden, is niet aan de Rekenkamer. Wij hebben de Statenleden kennis willen laten nemen van de nieuwste ontwikkelingen en al bestaand relevant onderzoek, zodat men dat beschikbaar heeft als verkeersveiligheid in de staten aan de orde is.

Wellicht dat er naar aanleiding van de bijeenkomst vragen zijn die u nader onderzocht zou wil zien. Dan kom ik graag terug op de vraag of en hoe de Rekenkamer met een onderzoek naar Verkeersveiligheid toegevoegde waarde zou kunnen bieden.

Ans Hoenderdos-Metselaar  
bestuurder/directeur Randstedelijke Rekenkamer

## Voorgerecht - doelen van verkeersveiligheid

### Inleiding

Het eerste deel van het diner was gericht op de doelen van verkeersveiligheid. Het Rijksdoel voor 2020 is maximaal 500 verkeersdoden en maximaal 10.600 verkeersgewonden. In een korte presentatie heeft Loes van den Broek van de Randstedelijke Rekenkamer aangegeven in welke beleidsdocumenten de Randstadprovincies dit doel hebben vertaald in het eigen beleid en welke zaken daarbij opvallen. Onderstaande tabel is opgenomen op de placemat voor het diner. U vindt deze en de gehele presentatie op de website van de Rekenkamer.

**Tabel 1 – Doelstellingen van de Randstadprovincies voor 2020**

	<b>Flevoland</b> (395.525 inwoners) (514 km provinciale weg)	<b>Noord-Holland</b> (2.709.822) (640 km)	<b>Utrecht</b> (1.237.117) (300* km)	<b>Zuid-Holland</b> (3.552.407) (535* km)
<b>Maximaal aantal doden</b>	4 per 100.000 inwoners	46 17 per 100.000	50% minder dan in 2002 21 per 100.000	45% minder dan in 2002 22 per 100.000
<b>Maximaal aantal gewonden</b>	62 per 100.000 inwoners	972 359 per 100.000	40% minder dan in 2002 304 per 100.000	34% minder dan in 2002 275 per 100.000

\* Dit is de lengte volgens begroting 2012. Volgens CBS: UT=381 km, ZH=704 km

Bronnen: SWOV, CBS, provinciale beleidsstukken

Vervolgens heeft Ferry Smith van de ANWB een presentatie gegeven over EuroRAP: een waarderingssysteem voor de veiligheid van wegen. Zijn gehele presentatie vindt u ook op de website van de Rekenkamer.

**EuroRAP**

**Road Protection Score:**

- Weginfrastructuur wordt beoordeeld middels RPS. 
- RPS wordt vertaald naar sterren die aangeven hoe veilig een weg is 
- Afzonderlijke scores voor bermongevallen, frontale aanrijdingen en kruispunt-ongevallen worden omgezet in één totaalscore   
  




**N000 Links**  **N000 Rechts** 

**Snelheid = 80 km/h**  
Harde obstakels (rechts) 0-3 meter  
Middenberm breedte 0-4 meter

**Snelheid = 80 km/h**  
Vangrail (rechts)  
Middenberm breedte 0-4 meter



### Discussie

Na de presentaties vond aan vier tafels discussie plaats. Hieronder een impressie van wat door enkele Statenleden is gezegd.

- Ondanks beleid dat gevoerd wordt, is het lastig om het gedrag van mensen te sturen. Er zijn technologieën voor verbetering van voertuigsystemen, maar de grootste winst is te halen in verandering van gedrag. Daarnaast wordt verwacht dat de auto over een aantal jaren de nieuwe weggebruiker zal zijn.
- Preventieve maatregelen kunnen wellicht meer ongelukken voorkomen dan curatieve maatregelen, maar zijn moeilijker te 'verkopen': de directe effectiviteit is moeilijker aan te tonen.
- Doelen kunnen misschien genuanceerder worden gesteld dan alleen een focus op aantallen slachtoffers. Eén door alle provincies gebruikt systeem met meer indicatoren draagt bij aan uniformiteit en vergelijkbaarheid tussen provincies.
- Iedere provincie heeft zijn eigen plan en specialisten. We zouden veel van elkaar kunnen leren.
- Aanpassingen aan de weg lijken in theorie te leiden tot een veiliger situatie, maar is niet altijd het geval. Er moet meer rekening gehouden worden met de plaatselijke situatie.
- Eenheid in uiterlijk van provinciale wegen is nodig. De wegen moeten veilig gedrag oproepen.
- Worden alle factoren van belang in Nederland meegenomen in het sterrenstelsel van EuroRAP?
- Is er een inspanningsverplichting, of een resultaatverplichting?



“We hebben niet alleen vijf sterren wegen nodig, maar ook vijf sterren voertuigen en vijf sterren gedrag.”

“Op welke manier worden de prioriteiten bij elke provincie gesteld?”





# Hoofdgerecht - kosten van verkeersveiligheid

## Inleiding

Voor het uitvoeren van het verkeersveiligheidsbeleid zijn binnen iedere provincie middelen beschikbaar. Tijdens het hoofdgerecht heeft Wim Wijnen niet alleen weergegeven hoeveel middelen worden besteed aan verkeersveiligheid, maar ook wat een dodelijk slachtoffer en een gewond slachtoffer maatschappelijk gezien kost. (zie voor zijn gehele presentatie de website van de Rekenkamer)

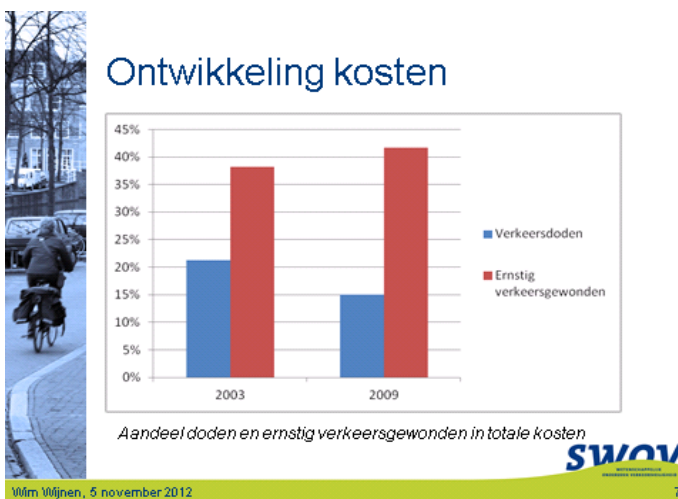


### Hoeveel kost een slachtoffer/ongeval?

Ernst	Kosten per slachtoffer (euro, 2009)
Verkeersdode	2.600.000
Ernstig verkeersgewonde	280.000
Licht gewonde	9.000
Overig gewonde	5.000
Uitsluitend materiële schade	4.000

SWOV

Wim Wijnen, 5 november 2012 5



### Kosten van ongevallen op provinciale wegen

	Alle wegen	Provinciale wegen	
		Totaal	Randstreekprovincies
Doden	1.900	430	140
Ernstig gewonden	5.200	490	180
<b>Totaal</b>	<b>7.100</b>	<b>920</b>	<b>310</b>

Kosten van verkeersongevallen (mln euro, 2009)

SWOV

Wim Wijnen, 5 november 2012 9

### Discussie

Na de presentatie vond aan vier tafels discussie plaats. Hieronder een impressie van wat door de aanwezige Statenleden is gezegd.

- Er wordt bij de presentatie van cijfers niet gecorrigeerd voor intensiteit, zoals dat ook niet altijd wordt gedaan voor bevolgingskrimp of -groei. Hierdoor komt de rendementsvraag in ander perspectief te staan.
- Het moet inzichtelijk zijn op basis waarvan besluiten worden genomen. Simplistische weergaven zijn niet erg, maar gebruikte aannames moeten tot het eind zichtbaar blijven.
- Politiek gezien is “de opbrengsten van een verkeersslachtoffer” geen argument; het is nl. niet duidelijk of de ‘opbrengsten van één ongeval minder’ ten gunste komen van de eigen provincie.
- Het bereiken van nul slachtoffers is irreëel, maar waar ligt de grens van voldoende inspanning voor de provincie?
- Het gaat om effectiviteit per maatregel, wat levert bijvoorbeeld een vangrail op?
- Om een afweging te maken tussen kosten en baten zijn veel indicatoren nodig om te bepalen waar het geld het meeste effect heeft. Gedragsbeïnvloeding kan hierbij een goede optie zijn die relatief kosteneffectief is.
- Welke vermindering in het aantal slachtoffers levert een investering op?
- Ethische discussie voorkomen door objectief te meten (sterrensysteem).
- Dat er een einde zit aan investeringen in verkeersveiligheid, is uit te leggen.



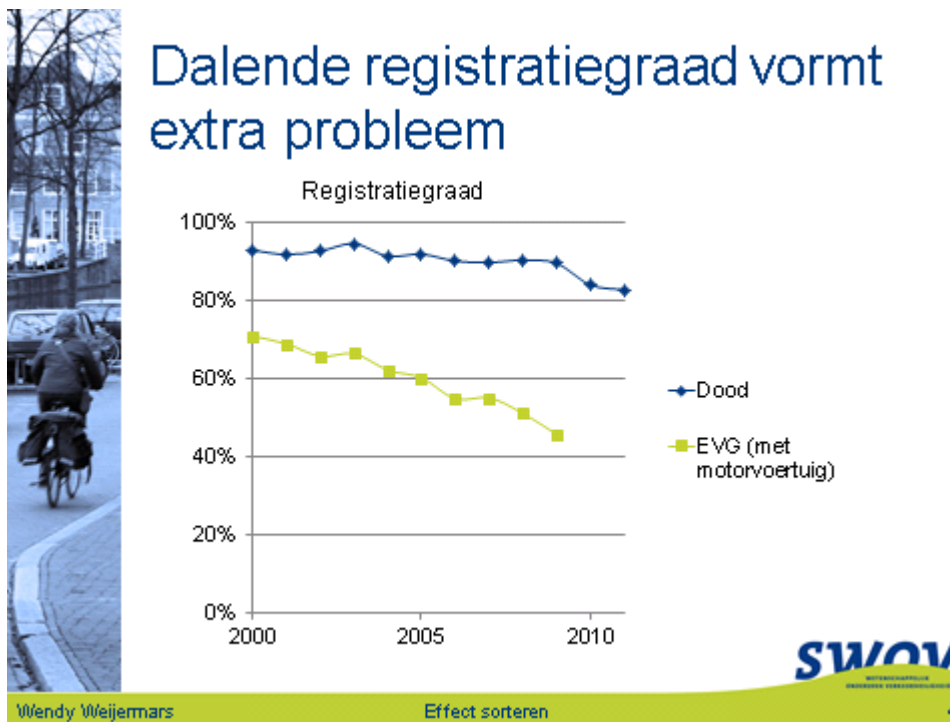
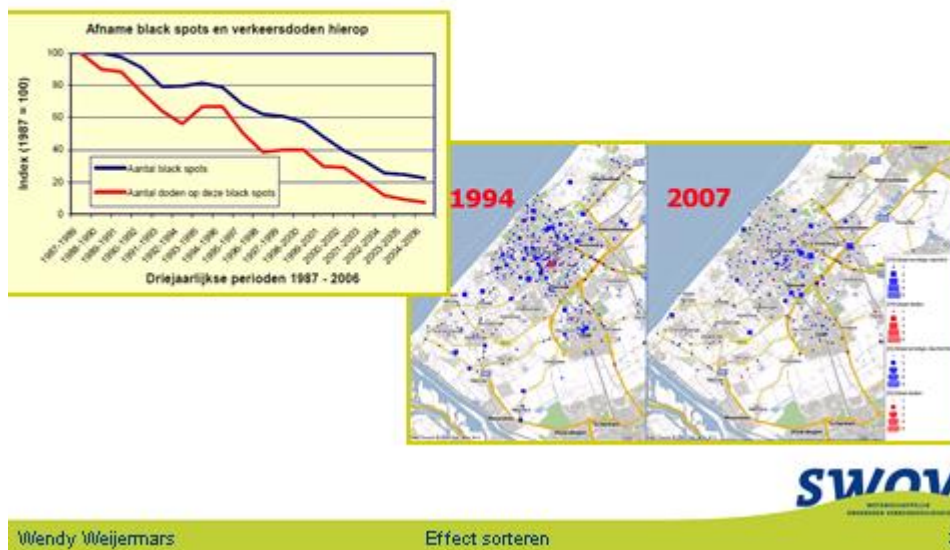
“Middelen uitgeven aan preventie is politiek gezien lastiger dan het uitgeven van middelen naar aanleiding van een verkeersongeluk.”

# Nagerecht - effectiviteit van maatregelen voor verkeersveiligheid

## Inleiding

De provincie kan infrastructurele maatregelen nemen, maar ook maatregelen voor voorlichting en handhaving om het gedrag te beïnvloeden. Dit kwam naar voren in de presentatie van Wendy Weijermars van de SWOV, waarin ook voorbeelden zijn gegeven van de effectiviteit van verschillende maatregelen. Ook haar presentatie vindt u op de website van de Rekenkamer.

## Waarom de black spot aanpak niet meer werkt...





## Effecten andere maatregelen

Maatregel	Doden	EVG
Handhaving	-10% tot -40%	-5% tot -30%
ISA	Max -60%	Max -50%
Educatie		?
Geloofwaardige snelheidslimiet		?
Parallelweg		Ca. -15%*
30 km/uur zones		-20 tot -30%
60 km/uur zones		Ca. -25%
Vrijliggend fietspad		Ca.-25%/Ca.-60%*
Drempels/plateaus		Ca. -30%*
Ongelijkvloerse kruispunten		Ca. -50%*
Rotonde (bubeko)		Ca. -70%*

\* letselongevallen

SWOV

Wendy Weijermars

Effect sorteren

10

### Discussie

Na de presentatie vond aan vier tafels discussie plaats. Hieronder een impressie van wat door de aanwezige statenleden is gezegd.

- Wat zijn de omstandigheden waarin de meeste ongelukken plaatsvinden? Zijn dat de weersomstandigheden of roekeloos gedrag van weggebruikers?
- Wellicht zouden de wegbeheerders er voor moeten zorgen dat de ongevallenregistraties op orde zijn.
- Voorstellen voor het verbeteren van verkeersveiligheid zijn niet altijd onderbouwd met effectiviteit van maatregelen; wellicht zijn er trends die door de provincies van elkaar worden overgenomen.
- Er is verbazing over bijvoorbeeld de effectiviteit van camera's.
- Onveiligheid ligt niet aan de staat van de weg, maar aan het onverantwoord gedrag van gebruikers.
- Er is een betere inrichting van wegen nodig, bijv. waar dieren oversteken die voor gevaar kunnen zorgen.
- Gaat het niet meer om veiligheidsbeleving?
- Beslissingen zijn vaak gebaseerd op gepresenteerde informatie, waar gebruikte aannames onzichtbaar zijn.
- Iedere situatie is specifiek en heeft passende maatregelen nodig.



"De afweging hoe hard je mag rijden, is een politieke keuze. Het feit is dat op bepaalde wegen slechts 80 km gereden mag worden, terwijl harder best zou kunnen. Vroeger waren die wegen autowegen."

## Deelnemers aan het Diner Verkeersveiligheid

### Flevoland

dhr. H. van Ravenzwaaij SP  
dhr. J. van Dijk CU

### Utrecht

dhr. H. Graaff CDA  
dhr. H. Konings VVD  
mevr. A. Vlam VVD

### Noord-Holland

mevr. A. Brummer - van der Drift VVD  
dhr. M. Versteeg PvdA  
dhr. W. Cool D66  
dhr. S. van Berkum GroenLinks  
dhr. J. van Hooff PVV  
dhr. F. Zoon PvdD  
dhr. B. Bouberg Wilson Ouderenpartij

### Zuid-Holland

dhr. E. Schuringa VVD  
dhr. M. Bal CDA  
dhr. H. van Santen VVD  
mevr. A. van Egmond GroenLinks

### SWOV

mevr. L. Aarts  
mevr. W. Weijermars  
dhr. W. Wijnen

### ANWB

dhr. F. Smith  
dhr. R. van den Hout

