

Veilig op weg

Monitoring Startprogramma Duurzaam Veilig

Eindverslag

13 september 2005

Veilig op weg

Monitoring Startprogramma Duurzaam Veilig

Eindverslag

13 september 2005

Colofon

Uitgegeven door: Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Adviesdienst Verkeer en Vervoer

Informatie: Afdeling Veiligheid en Milieu
Telefoon: 010 – 282.5713
Fax: 010 – 282.5646

Uitgevoerd door: Goudappel Coffeng en Adviesdienst Verkeer en
Vervoer (AVV)
Datum: augustus 2005

Inhoudsopgave

Samenvatting 5

Inleiding 9

Voortgang afspraken 11

- 1.1 Tijdpad 11
- 1.2 Infrastructuur 13
- 1.3 Financiering 27
- 1.4 Handhaving 29
- 1.5 Educatie en communicatie 31
- 1.6 Flankerende maatregelen 32
- 1.7 Besluitvorming tweede fase 36

Veiligheidseffecten maatregelen uit het startpagina 41

Literatuurlijst 43

Bijlage 1: vragenlijst 47

Bijlage 2: schatting van de weglengten 51

Bijlage 3: berekening verkeersveiligheidseffecten 53

Om de realisatie van een Duurzaam Veilig verkeers- en vervoerssysteem een impuls te geven, is in 1997 een convenant over het Startprogramma Duurzaam Veilig afgesloten tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de koepelorganisaties van provincies en gemeenten en de Unie van Waterschappen. Het Startprogramma bestaat uit de eerste fase van de uitvoering van Duurzaam Veilig en liep, na een verlenging van een jaar, door tot 1 januari 2003. Het Startprogramma Duurzaam Veilig bevat 24 afspraken over de realisatie van een samenhangend pakket van maatregelen op het terrein van infrastructuur, handhaving, educatie, communicatie & voorlichting en flankerende maatregelen (kennis, audits, monitoring), ter verbetering van de verkeersveiligheid. Dit rapport geeft een overzicht van de feitelijk bereikte resultaten van het Startprogramma Duurzaam Veilig.

In deze samenvatting worden de resultaten weergegeven naar maatregeltipe. In hoofdstuk 3 wordt daarentegen per afspraak uit het convenant de resultaten beschreven.

Infrastructurele maatregelen

Categoriseringsplannen

Vooruitlopend op de Duurzaam Veilig weg-categorisering hebben veel wegbeheerders hun wegennet ingedeeld in verkeersaders en verblijfsgebieden. Vrijwel alle wegbeheerders hebben weg-categoriseringsplannen opgesteld. Doordat de voorbereiding van de plannen eerder was dan de CROW-publicatie 116 'Handboek Categorisering wegen op duurzaam veilige basis', wijkten veel plannen af van de systematiek uit de publicatie.

30 km/uur gebieden

De gewenste uitbreiding van 30 km-gebieden is ruimschoots gehaald. In totaal is ongeveer 19000 kilometer weglengte aan 30 km/uur gebied gerealiseerd. De subsidieregeling heeft dus geleid tot een flinke impuls, waarbij opgemerkt moet worden dat een deel van de uitbreiding door wegbeheerders buiten de subsidieregeling gerealiseerd is. Van een landelijke invoering van een snelheidslimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom is afgezien. In de aanvullende afspraken is bepaald dat in de maatregelenpakketten voor PVVP's en RVVP's de verdere ontwikkeling van 30 km/uur gebieden uitgewerkt zullen worden. Inmiddels is wel op 47% van de wegen binnen de bebouwde kom de snelheidslimiet 30 km/u.

Het aantal doden en geregistreerde ziekenhuisgewonden per km weglengte in 30 km/uur gebieden is duidelijk gedaald. De reductie in verkeersdoden is circa 27 en voor geregistreerde ziekenhuisgewonden circa 900.

60 km/uur gebieden

In de periode 1998 t/m 2002 is 10000 km 60 km-gebied gerealiseerd. De werkelijke inrichtingskosten bleken aanzienlijk hoger te zijn dan het richtbedrag, maar de gewenste kosteneffectiviteit is ruim gehaald. Uit evaluatieonderzoek in opdracht van de Unie van Waterschappen bleek het aantal slachtoffers op Duurzaam Veilig ingerichte 60 km-wegen met 25% te zijn afgenomen. Uit dit onderzoek blijkt dat per 1000km weglengte het aantal doden met circa 50% en het aantal geregistreerde ziekenhuisgewonden met 20% gedaald is. Dit heeft een besparing van circa 38 verkeersdoden en circa 75 geregistreerde ziekenhuisgewonden opgeleverd.

Voorrang op verkeersaders en voorrang fietsers van rechts

Het regelen van de voorrang op verkeersaders hangt nauw samen met de invoering van 'voorrang fietsers van rechts'. De belangrijkste concrete maatregel die wegbeheerders hebben genomen -naast het regelen van de voorrang op verkeersaders- is het accentueren van de kruisingen. Door een voorlichtingscampagne ('Geef het door, rechts gaat voor'), publicaties van het Infopunt Duurzaam Veilig en regionale bijeenkomsten is bekendheid gegeven aan de maatregel VFVR (Voorrang Fietsers Van Rechts), die op 1 mei 2001 is ingevoerd. Uit onderzoek van AVV (2003) naar de verkeersveiligheidseffecten van 'Bromfiets op de Rijbaan' bleek dat het aantal slachtoffers gelijk is gebleven, maar de ernst van de ongevallen is afgenomen.

Uniforme voorrang rotondes

Alle rotondes/verkeerspleinen met de oude voorrangregeling- verkeer van rechts gaat voor- zijn omgebouwd naar een regeling waarbij het gemotoriseerde verkeer op de rotonde voorrang heeft. Buiten de bebouwde kom zijn nagenoeg alle rotondes volgens de CROW-aanbevelingen uitgevoerd.

Bromfiets op de rijbaan

'Bromfiets op de rijbaan' is landelijk ingevoerd op 15 december 1999. Vanaf die datum mag een bromfietser niet meer op een 'verplicht fietspad' rijden. Uitzonderingen hierop worden aangegeven met het nieuwe bord 'verplicht fiets/bromfietspad' (G12a). Inmiddels is 'Bromfiets op de rijbaan' op ruim de helft van de verkeersaders ingevoerd. Via diverse kanalen is voorlichting gegeven over de nieuwe maatregel, onder het motto 'Brommers zichtbaar veiliger'. Uit onderzoek (AVV, 2001) is gebleken dat de verkeersveiligheid voor bromfietzers aanzienlijk is verbeterd door de maatregel.

Financiering

Bijna alle wegbeheerders hebben subsidieaanvragen ingediend. Door de hoge ambities inzake het areaal aan te passen 30 en 60 km/uur wegen werd het beschikbare subsidiebudget van 60 €miljoen ruim overschreden. De subsidie leidde dus tot een hoog ambitieniveau waardoor uiteindelijk door hogere eigen bijdragen van de wegbeheerders meer bereikt is dan verwacht.

Handhaving

De samenwerking tussen bestuurlijke en strafrechterlijke partijen is nog voor verbetering vatbaar. Via 'best practices' gaat de Stuurgroep IBO-V na hoe de samenwerking tussen deze partijen het beste tot stand kan komen. Daarnaast zijn sinds 1999 in alle politieregio's regioprojecten opgestart, toegesneden op de specifieke omstandigheden in de betreffende regio. Hierbij vindt een planmatige aanpak van de verkeershandhaving plaats gebaseerd op de landelijke speerpunten en toegesneden op de lokale situatie.

Educatie, communicatie en voorlichting

Het rijk heeft in samenwerking met de ROV's grootschalige voorlichtings-campagnes ('Geef het door, rechts gaat voor' en 'Brommers zichtbaar veiliger') opgezet. Daarnaast is de kadernota 'Naar een succesvolle invoering van permanente verkeerseducatie' opgesteld, waarin voor verschillende doelgroepen aanbevelingen zijn geformuleerd om permanente verkeerseducatie (PVE) verder vorm te geven. Tevens wordt in deze nota aanbevolen om een projectbureau PVE op te richten en een informatiepunt in te stellen. Het projectbureau is inmiddels deels ondergebracht bij het KpVV (kennisplatform Verkeer en Vervoer).

Flankerende maatregelen

Kennis

Het kennisplatform VERDI, opgericht in 1997, vormt een platform van kennis die bij decentrale overheden is ontwikkeld. VERDI stimuleert en faciliteert de kennisuitwisseling tussen de decentrale partners onderling en tussen het rijk en de decentrale overheden. In 2004 is het Kennisplatform VERDI opgeheven en is het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) ervoor in de plaats gekomen. Het Infopunt Duurzaam Veilig is in 1998 ingesteld als vraagbaak voor professionals op het gebied van verkeersveiligheid. Gebruikers hebben aangegeven tevreden te zijn over de producten (themagerichte brochures, nieuwsbrieven) en diensten (telefonische helpdesk, website) van het Infopunt Duurzaam Veilig. Het infopunt is sinds 2004 integraal ondergebracht bij het CROW.

Audits

In 1998 is een protocol ontwikkeld voor het uitvoeren van verkeersveiligheidsaudits en zijn auditors opgeleid. Vervolgens zijn vijf proefaudits gehouden bij projecten van verschillende wegbeheerders. Desondanks is tot op heden weinig gebruik gemaakt van verkeersveiligheidsaudits. De belangrijkste oorzaken hiervan zijn de extra werkzaamheden en de informele status.

Monitoring en evaluatie

Gedurende de eerste fase van Duurzaam Veilig heeft AVV de voortgang van de gemaakte afspraken uit het Startprogramma Duurzaam Veilig beschreven in drie voortgangsrapportages. Daarnaast is de zogenaamde COVER-evaluatie uitgevoerd. In deze evaluatie zijn de drie convenanten Verdi, Akkoord Decentralisatie Impuls regionaal verkeersveiligheidsbeleid (DI- akkoord) en Startprogramma Duurzaam Veilig gezamenlijk geëvalueerd.

Richtlijnen vormgeving

De 'Richtlijnen voor het Ontwerpen van Niet Autosnelwegen' (RONA) zijn in 2002 vervangen door het 'Handboek Wegontwerp', waarin de laatste inzichten ten aanzien van een Duurzaam Veilig wegontwerp zijn verwerkt. Ook de ASVV is in 2004 herzien. Om de herkenbaarheid van wegen te waarborgen heeft het NVVB (momenteel NMB) aan het CROW gevraagd 'essentiële kenmerken voor de herkenbaarheid' op te stellen. Deze richten zich op een aantal onderscheidende as- en kantmarkeringen. De kenmerken zijn opgesteld en in februari 2003 in het NMB vastgesteld. De wegbeheerders hebben afgesproken op hun wegen de Essentiële Herkenbaarheidskenmerken (EHK) aan te brengen. Voor de invoering wordt zoveel mogelijk aangesloten bij het beheer en onderhoud. Tevens is afgesproken om te bekijken of een versnelling van de invoer door de wegbeheerders mogelijk is.

Formeel is het Startprogramma, ofwel de eerste fase van Duurzaam Veilig, op 1 januari 2003 afgerond. Deze afronding markeert een belangrijk moment. In de praktijk van gemeenten, provincies en kaderwetgebieden is men natuurlijk nog volop aan de slag met de uitvoering van de eerste fase. Maar in het licht van de Duurzaam Veilig fase 2 is het een goed moment om terug te kijken en lering te trekken uit de eerste fase. Daarvoor is dit eindverslag bedoeld. Het geeft een overzicht van de feitelijk bereikte resultaten van het Startprogramma Duurzaam Veilig.

Startprogramma Duurzaam Veilig

Iedere dag eist het verkeer circa 3 doden en 50 ziekenhuisgewonden en worden ca. 250 mensen behandeld op een spoedeisende eerste hulpafdeling. Dat is nog steeds onacceptabel. Daarom zijn in het Startprogramma Duurzaam Veilig afspraken gemaakt om de verkeersveiligheid een extra impuls te geven. Het convenant 'Startprogramma Duurzaam Veilig' is op 15 december 1997 ondertekend door het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), Unie van Waterschappen (UvW) en het Interprovinciaal Overleg (IPO). Daarmee is het Startprogramma Duurzaam Veilig officieel van start gegaan. Het Startprogramma omvat de eerste fase van de Uitvoering van Duurzaam Veilig en liep (na verlenging van een jaar) door tot 1 januari 2003.

Het Startprogramma Duurzaam Veilig bevat 24 afspraken over een samenhangend pakket van maatregelen en activiteiten gericht op verbetering van de verkeersveiligheid. Het gaat hierbij om infrastructurele maatregelen, regelgeving, financiering, handhaving, educatie, voorlichting, kennisontwikkeling en -uitwisseling, monitoring en evaluatie, en de voorbereiding voor de tweede fase.

Organisatie Duurzaam Veilig op rijksniveau

De organisatie van Duurzaam Veilig op nationaal niveau bestond tot augustus 2001 uit de Bestuurlijke Regiegroep Duurzaam Veilig, met daaronder de coördinatiegroep Duurzaam Veilig Fase 1 en de Plangroep Duurzaam Veilig Fase 2. Na de opheffing van de Bestuurlijke Regiegroep viel het Startprogramma Duurzaam Veilig onder het Nationaal Verkeer- en Vervoerberaad (per 1 januari 2002). Dit is het hoogste bestuurlijk orgaan op het gebied van verkeer en vervoer waarin de drie koepels van de decentrale overheden en de minister van Verkeer en Waterstaat zijn vertegenwoordigd. Op ambtelijk niveau werd het Startprogramma aangestuurd door de Adviesgroep Verkeersveiligheid, waarin de koepels van de decentrale overheden en het Rijk zitting hadden. De voortgang van het Startprogramma

Duurzaam Veilig werd in beginsel besproken in de Adviesgroep Verkeersveiligheid en eventuele bestuurlijke zaken werden door deze groep geagendeerd voor bespreking en besluitvorming in het NVVB (het huidige NMB, Nationaal Mobiliteitsberaad).

Per 1 januari 2004 is de organisatie op nationaal niveau opnieuw gewijzigd. Bestuurlijk valt Duurzaam Veilig onder het Nationaal Mobiliteitsberaad (NMB). Op ambtelijk niveau wordt duurzaam veilig aangestuurd door het zogenaamde directeurenoverleg (verkeer en vervoer breed) van IPO, VNG, UvW en V&W. De agendacommissie Duurzaam Veilig bereidt de agendaonderwerpen voor met vertegenwoordigers vanuit de koepels.

Voorliggend rapport

Het voor u liggende eindrapport vat per afspraak de bereikte resultaten samen. Dit rapport is tot stand gekomen door het bestuderen van relevante publicaties en het consulteren van direct betrokken (beleids)ambtenaren. Daarbij is gebruik gemaakt van de drie voortgangsrapportages die door AVV zijn uitgegeven (AVV, 1998, 2000, 2003) evenals van de Cover-evaluatie die tussen medio 2000 en medio 2001 heeft plaatsgevonden. Goudappel Coffeng heeft in opdracht van AVV een vragenlijst opgesteld om aanvullende informatie over het eindresultaat van het Startprogramma te verkrijgen. Deze enquête is vervolgens door het CBS uitgezet onder wegbeheerders, waarna Goudappel Coffeng de gegevens geanalyseerd heeft. De vragenlijst is opgenomen in bijlage 1.

Door CBS is eveneens een weglengte enquête gehouden, vergelijkbaar met de enquête uit 1998, om inzicht te krijgen in de weglengte per peildatum 1 januari 2003.

In dit hoofdstuk worden achtereenvolgens de voortgang van de 24 afspraken uit het Startprogramma Duurzaam Veilig aan de orde. Per afspraak wordt eerst de afspraak (in vet) geciteerd en vervolgens de realisatie van de afspraak beschreven.

1.1 Tijdpad

1. De besluitvorming over realisatie van Duurzaam Veilig zal in twee fasen plaatsvinden. De eerste fase bestaat uit de realisatie van een samenhangend pakket snel uitvoerbare maatregelen inzake infrastructuur en educatie, een programma van flankerende maatregelen, alsmede uit de voorbereiding van de besluitvorming over de tweede fase van de uitvoering van Duurzaam Veilig. Uitvoering van fase 1 vindt plaats in de periode 1997 tot en met 2001. Indien uit de evaluatie, zoals bedoeld in afspraak 21b, blijkt dat uitvoering van het hiervoor genoemde pakket maatregelen niet haalbaar is binnen het aangegeven tijdsbestek, kan fase 1 met een jaar worden verlengd. Uiterlijk in 2000 - bij verlenging van fase 1 uiterlijk in 2001 - vindt besluitvorming plaats over de tweede fase, die de integrale uitvoering van Duurzaam Veilig betreft.

In 1999 zal besluitvorming plaatsvinden over een actieplan voor de invoering van een snelheidslimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom en nog deze kabinetsperiode zullen partijen afspraken maken om een adequaat niveau van handhaving te realiseren.

Verlenging Duurzaam Veilig Fase 1

Uit de evaluatie bleek dat uitvoering van het gehele pakket maatregelen niet haalbaar was binnen het aangegeven tijdsbestek. Daarom is besloten om fase 1 met een jaar te verlengen, zodat deze doorliep tot 1 januari 2003. Voor de periode 2001 – 2003 heeft daarom een interim regeling gegolden die daarna nog verlengd is tot en met 2004.

Vorbereiding van besluitvorming over Duurzaam Veilig Fase 2

De voorbereiding van de besluitvorming over de tweede fase - de integrale uitvoering van Duurzaam Veilig - is in 1999 door de toenmalige 'Plangroep Duurzaam Veilig Fase 2' in gang gezet. In eerste instantie heeft onderzoek plaatsgevonden naar de mogelijke inhoudelijk componenten van Duurzaam Veilig Fase 2. Door SWOV is op basis daarvan een kostenberekening uitgevoerd en haalbaarheid van de doelstellingen (maximaal 750 doden en 14.000 ziekenhuisgewonden in 2010) vastgesteld. In tegenstelling tot het Startprogramma Duurzaam

Veilig is besloten voor de tweede fase niet een afzonderlijk convenant af te sluiten, maar de aanpak integraal onderdeel te laten zijn van het Nationale Verkeers- en Vervoersbeleid en op te nemen in het NVVP (nu de Nota Mobiliteit). Voor de financiering van de tweede fase werd een financiële claim ingediend bij de Interdepartementale Commissie voor het Economische Structuurbeleid (ICES). Als gevolg van de economische recessie is het beoogde ICES-geld niet beschikbaar gekomen. Wel is door herprioritering uit de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat een extra bedrag van 352 miljoen euro beschikbaar gesteld voor regionaal en lokaal verkeersveiligheidsbeleid voor de periode 2004 - 2010. Dit geld is vanaf 2005 via de BDU¹ beschikbaar gesteld. (Voor het tussenliggende jaar 2004 is nog één jaar de Interim-regeling Duurzaam Veilig gebruikt.) Uitgangspunt is dat de decentrale overheden zelf ten minste een zelfde bedrag uit eigen middelen beschikbaar stellen voor maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid. Daarnaast blijft het jaarlijkse bedrag van € 7,5 mln. voor ROV's ook vanaf 2005 beschikbaar, zij het dat dit bedrag dan via de BDU beschikbaar wordt gesteld. Door het niet beschikbaar komen van de ICES gelden was het noodzakelijk de verkeersveiligheidsdoelstellingen bij te stellen. De nu afgesproken slachtofferreductie (maximaal 900 verkeersdoden en 17.000 ziekenhuisgewonden in 2010) kan worden gehaald met de financiële middelen die voor verkeersveiligheid beschikbaar zijn gesteld. Om de doelstelling te halen zijn zowel regionale en lokale maatregelen alsook nationale maatregelen nodig. De verschillende overheden zullen zich gezamenlijk moeten inspannen om de doelstelling te kunnen halen. Het V&W-Project 'Duurzaam Veilig Fase 2' is medio 2003 omgedoopt in 'Project Decentralisatie Duurzaam Veilig 2'. Daarmee werd het doel van het project duidelijker dan voorheen tot uitdrukking gebracht, namelijk dat de andere overheden uiterlijk per 1 januari 2005 in staat zijn gesteld de verantwoordelijkheid op zich te nemen voor een integraal, regionaal verkeersveiligheidsbeleid. Fase 2 zal dus nu via de regionale maatregelenpakketten moeten worden uitgewerkt.

Snelheidslimiet 30 km/uur binnen de bebouwde kom

De Bestuurlijke Regiegroep heeft in 1999 besloten af te zien van een landelijke invoering van een snelheidslimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom. Er is voor gekozen om het 30 km/uur-beleid regionaal uit te werken in de provinciale en regionale verkeer- en vervoerplannen (zie ook afspraak 3).

Handhaving

Voor wat betreft handhaving wordt verwezen naar afspraak 12.

Samengevat:

- Fase 1 is verlengd tot 1 januari 2003.
- Voorbereiding tweede fase door de Plangroep Duurzaam Veilig fase 2 is in 1999 in gang gezet.

¹ Brede Doel Uitkering, zoals de verbrede GDU per 2005 heet.

-
- De herziene doelstelling (maximaal 900 verkeersdoden en 17.000 ziekenhuisgewonden in 2010) is afgestemd op de beschikbare financiële middelen.
 - Per 1 januari 2005 hebben de decentrale overheden de verantwoordelijkheid gekregen voor integraal, regionaal verkeersveiligheidsbeleid.
 - Invoering snelheidslimiet 30 km/uur binnen de bebouwde kom is (impliciet) van de baan geschoven.

1.2 Infrastructuur

Onderscheid in verkeersaders en verkeersluwe gebieden

2. Gemeenten, Provincies en Waterschappen maken zo spoedig mogelijk binnen hun wegennet een onderscheid tussen verkeersaders en verkeersluwe gebieden. Criterium bij het onderscheid tussen verkeersaders en verkeersluwe gebieden is dat op alle wegen binnen een verkeersluw gebied de afwikkeling van het autoverkeer ondergeschikt (gemaakt) is aan de overige functies. Het gaat hierbij om de toestand vanaf 2001.

Veel wegbeheerders hebben - vooruitlopend op het wegcategoryeringsplan - eerst hun wegennet ingedeeld in verkeersaders en verblijfsgebieden. Inmiddels hebben vrijwel alle wegbeheerders een wegcategoryeringsplan opgesteld (zie ook afspraak 17: wegcategoryering).

Actieplan snelheidslimiet 30 km/uur binnen bebouwde kom

3. Het Rijk bevordert een tijdige wijziging van de regelgeving opdat op een nader te bepalen tijdstip een algemene snelheidslimiet 30 km/uur voor de bebouwde kom kan worden ingesteld, waarbij de wegbeheerder de mogelijkheid heeft om uitzonderingen te maken door zelf wegen aan te wijzen waarvoor een maximumsnelheid van 50 km/uur, resp. 70 km/uur geldt. Het tijdstip van invoering wordt bepaald door het actieplan dat de gezamenlijke overheden uiterlijk 1999 zullen vaststellen.

Zoals reeds genoemd onder afspraak 1 is besloten af te zien van een landelijke invoering van een snelheidslimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom. De Bestuurlijke Regiegroep heeft in 1999 besloten de invoering van snelheidslimiet 30 integraal onderdeel te laten zijn van Duurzaam Veilig fase 2. Gaandeweg is de beeldvorming over hoe fase 2 er uit zou moeten zien gewijzigd. Van een concreet convenant naar een beleid op hoofdlijnen in de Nota Mobiliteit. Op grond van de decentralisatiegedachte paste het niet meer om concrete plannen over maatregelen die in de regio moeten worden uitgevoerd op nationaal niveau vast te leggen. Daarnaast bleek er bij de decentrale overheden weinig behoefte te bestaan om tot invoering van een algemene maximum snelheid van 30 km/u binnen de bebouwde kom over te

gaan, omdat op het moment van omzetting reeds een groot deel van de bebouwde kom is aangeduid als 30 km/uur gebied (bebording, (fysieke) markering van de poorten). Wijziging van de algemene limiet zou grote kostenconsequenties hebben. Wel zijn de gezamenlijke overheden in het kader van de landelijke afspraken Duurzaam Veilig, die in 2003 in het NMB zijn vastgesteld, overeengekomen dat in maatregelenpakketten voor PVVP's danwel RVVP's nadere afspraken zullen worden gemaakt over de verdere ontwikkeling van 30 km/uur gebieden.

Uitbreiding 30 km-gebieden

4.a. Teneinde een soepele overgang naar een algemene snelheidslimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom mogelijk te maken, zal in de tussentijd het areaal 30 km-gebieden zoveel mogelijk worden uitgebreid in aantal en omvang. Partijen maken met dit convenant dusdanige afspraken, dat betrokken wegbeheerders in de periode van 1998 tot en met 2001 een uitbreiding van minimaal 12.000 km weglengte aan 30 km/uur-gebied realiseren.

4.b. Onder de gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijk, IPO, VNG en UvW wordt begin 1998 een brochure over de sobere inrichting van 30 km-gebieden uitgebracht. De brochure wordt gefinancierd door het Rijk.

4.c. Het Rijk bevordert een aanpassing van de Uitvoeringsvoorschriften BABW dusdanig dat een vereenvoudiging van de eisen aan 30 km-zones wordt bewerkstelligd. Dit geschiedt in overleg met IPO, VNG en de UvW, rekening houdend met de inhoud van de onder 4b genoemde brochure.

4.a.

Realisatie 30 km-gebieden

Alle wegbeheerders hebben in het kader van de 'Regeling Duurzaam Veilig' bij de regionale directies van Rijkswaterstaat een subsidieaanvraag ingediend. De aanvragen voor 30 km-projecten omvatten ruim 30.000 km weglengte, terwijl het Startprogramma uitging van 12.000 km. Uit de tussenrapportages die vóór 1 januari 2000 bij de regionale directies van Rijkswaterstaat zijn ingediend, bleek dat de wegbeheerders het voornemen hadden om ruim 20.000 km aan 30 km-projecten te realiseren. Dit is aanzienlijk hoger dan de hierboven in het convenant genoemde doelstellingen. Het beschikbare subsidiebudget is daarom volgens een vooraf vastgestelde verdeelsleutel (zie afspraak 11) verdeeld. Hierdoor hebben veel wegbeheerders hun plannen bijgesteld. De meesten zijn voortvarend aan de slag gegaan. In totaal is op basis van de subsidieregeling en eigen bijdragen 19.000 kilometer weglengte aan 30 km/uur gebied gerealiseerd. Het areaal 30 km/uur binnen de bebouwde kom is daarmee per begin 2003 op 47% gekomen.

Inrichting 30 km-gebieden

Uit een enquête die in het kader van dit eindverslag onder wegbeheerders is gehouden (zie bijlage 1 voor de vragenlijst), blijkt dat vrijwel alle aangewezen 30 km/uur gebieden inmiddels in meer of

mindere mate Duurzaam Veilig zijn ingericht. Tweederde deel is momenteel sober ingericht, terwijl eenderde deel (191 respondenten) naar eigen zeggen van de wegbeheerders optimaal Duurzaam Veilig is ingericht. Onder een sobere inrichting verstaan wegbeheerders in de eerste plaats het markeren van de ingang van het verblijfsgebied met een poortconstructie. Daarnaast worden ook snelheidsremmende maatregelen zoals drempels en plateaus genoemd als kenmerk van een sobere inrichting van 30 km/uur gebieden. Bij een optimaal Duurzaam Veilige inrichting wordt de snelheidslimiet van 30 km/uur fysiek afgedwongen door snelheidsremmers (drempels, plateaus, wegversmalingen) op korte afstand van elkaar (bijvoorbeeld om de 75 meter). Daarnaast wordt voor een optimale Duurzaam Veilige inrichting ook de uitstraling van de weg belangrijk gevonden. Het wegbeeld mag niet uitnodigen tot snel rijgedrag. En door een goede aankleding van de weg zal de weggebruiker in een optimaal Duurzaam Veilige wegomgeving niet de intentie hebben om sneller te rijden dan 30 km/uur. De automobilist heeft dan het gevoel te gast te zijn in de omgeving en zal zijn rijgedrag aanpassen aan de verwachtingen van de overige weggebruikers.

Toekomstplannen

Voor de toekomst richten wegbeheerders zich op het (sober) inrichten van de resterende verblijfsgebieden (30 én 60 km-gebieden). Om de slag te maken naar een optimaal duurzaam veilige inrichting, streven zij ernaar zoveel mogelijk aan te sluiten en mee te liften met beheer- en onderhoudswerkzaamheden.

4.b. De 'Handleiding Startprogramma Duurzaam Veilig' is eind 1998 uitgebracht door het Infopunt Duurzaam Veilig en verspreid onder alle wegbeheerders. De uitgave bestaat uit drie afzonderlijke delen: 'Achtergronden', 'Uitwerking' en 'Voorbeeldmaatregelen'.



Hierin komen alle onderdelen van het Startprogramma aan de orde waaronder ook de sobere inrichting van 30 km/uur gebieden. Omdat uit onderzoek van de VNG destijds is gebleken dat er grote behoefte is aan voorbeelden van een sobere inrichting van 30 km- en 60 km/uur gebieden, is in januari 2000 een brochure van het Infopunt Duurzaam Veilig verschenen onder de titel 'Sobere inrichting 30- en 60 km/uur gebieden - Een illustratieve aanpak met praktijkvoorbeelden'. In 2003 is de brochure 'Traversen: doorgaande weg binnen de bebouwde kom, aanpak met voorbeelden' verschenen.

4.c. In de 'Handleiding Startprogramma Duurzaam Veilig' is eind 1998 reeds aangegeven op welke punten de inrichtingseisen voor 30 km-gebieden aangepast worden. Na notificatie bij de Europese Unie, is de wijziging van de Uitvoerings-voorschriften BABW (Besluit Administratieve Bepalingen inzake Wegverkeer) in september 1999 in de Staatscourant gepubliceerd.

De verkeersveiligheidseffecten.

Het aantal geregistreerde verkeersdoden en ziekenhuis op wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur is per 1000 km weglengte afgenomen van 2,2 over de periode 1997-1999 tot 1,3 over de periode 2001 t/m 2003. Voor ziekenhuisgewonden is dat een daling van 55 naar 22 per 1000 km weglengte. Een daling van respectievelijk 43% voor verkeersdoden en 60% voor ziekenhuisgewonden per 1000 km weglengte. De daling is groter dan de daling van 10% van het totaal aantal doden in Nederland in de periode 2001 t/m 2003 ten opzichte van 1997 – 1998.

Een besparing van het aantal doden en ziekenhuisgewonden is op basis van de verkeersongevallen niet te maken omdat de locaties van het areaal niet bekend zijn. Indien het areaal het aantal doden per 1000 km 2,2 gebleven was zou het aantal verkeersdoden 27 hoger geweest zijn, voor het aantal geregistreerde ziekenhuisgewonden zou het ruim 900 hoger zijn geweest.²

Samengevat:

- De gewenste uitbreiding van 30 km-gebieden is ruimschoots gehaald: Realisatie 19000 km (wensbeeld: minimaal 12.000 km).
- Het Infopunt Duurzaam Veilig gaf diverse brochures uit over de sobere inrichting van 30 km-gebieden: 'Handleiding Startprogramma Duurzaam Veilig', 'Sobere inrichting 30- en 60 km/uur gebieden' en 'Traversen: doorgaande weg binnen de bebouwde kom'.
- In 1999 zijn de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens aangepast.
- Het aantal doden en ziekenhuisgewonden per km weglengte op 30 km/uur gebieden is duidelijk gedaald. Hierdoor is een besparing van circa 27 doden en 900 ziekenhuisgewonden per jaar gerealiseerd.

60 km/uur-gebieden buiten bebouwde kom

5.a. De bestaande 60 km-zones worden uitgebreid in aantal en omvang. De betrokken wegbeheerders realiseren in de periode 1998 t/m 2001 een uitbreiding van minimaal 3000 km weglengte.

5.b. Onder de gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijk, IPO, VNG en UvW wordt begin 1998 een brochure over de sobere inrichting van

² Het risico per 1000 km weglengte op 50 km/uur gebieden is toegenomen van 7,2 naar 10. Hieruit kan niet geconcludeerd worden dat de 50 km/uur gebieden onveiliger geworden zijn. Vermoedelijk waren de wegen die als 30 km/uur wegen zijn ingericht al veiliger geweest dan de 50 km/uur gebieden die niet ingericht zijn als 30 km/uur.

60 km-gebieden uitgebracht. De brochure wordt gefinancierd door het Rijk.

5.a.

Realisatie 60 km-gebieden

In eerste instantie was deze afspraak bedoeld voor de wegbeherende waterschappen, waarvoor een apart subsidiebudget van 6,8 miljoen euro (15 miljoen gulden) beschikbaar was gesteld. Kort na aanvang van het Startprogramma is besloten dat ook gemeenten en provincies subsidie konden aanvragen voor het realiseren van 60 km-gebieden. Het beschikbare budget voor de 30 km-gebieden kon hiervoor worden aangewend. Evenals bij de 30 km-gebieden geldt ook voor de 60 km-gebieden dat de aanvragen het beschikbare subsidiebedrag ruimschoots overschreden. Uit de eindverantwoording van de subsidieregeling 30 km- en 60 km-projecten die in 2003 heeft plaatsgevonden, blijkt dat in totaal over 10.000 km 60 km-wegen zijn gerealiseerd dankzij de subsidieregeling en de eigenbijdrage van de wegbeheerders. De uitbreiding heeft zowel plaatsgevonden op gemeentelijke, provinciale en waterschapswegen buiten de bebouwde kom. Circa tweederde van de wegen buiten de bebouwde kom in beheer van de waterschappen is ingericht als 60 km/uur weg. Bij gemeentelijke wegen is dat buiten de bebouwde kom bijna éénvijfde.

De wegbeherende waterschappen streven ernaar om het 60 km-programma in 2010 af te ronden. Naar schatting komen er nog 1.500 tot 2.000 km waterschapswegen voor herinrichting in aanmerking (Verkeerskunde, 2004).

Inrichting 60 km-gebieden

De uitvoering van de 60 km/uur gebieden loopt enigszins achter op de realisatie van de 30 km/uur gebieden. Dit komt naar voren uit een enquête (zie bijlage 1 voor de vragenlijst) die in 2003/2004 in het kader van dit eindverslag gehouden is onder alle wegbeheerders in Nederland. Bijna de helft van de wegbeheerders heeft de enquête teruggestuurd. Dit geeft een indicatie van de landelijke invoering van 60 km-gebieden. Ruim de helft van de 60 km/uur gebieden is op dit moment sober ingericht, terwijl zo'n 20% van de verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom optimaal Duurzaam Veilig ingericht is. Onder sobere inrichting van 60 km/uur gebieden verstaan wegbeheerders de aanwezigheid van poortconstructies en kantmarkering. Uit de enquête blijkt dat wegbeheerders vaak – in tegenstelling tot 30 km/uur gebieden – een divers beeld hebben van hoe een optimaal Duurzaam Veilig 60 km/uur gebied eruit ziet. Vaak genoemd worden - naast poortconstructies en kantmarkering - de fysieke remmers op kruispunten en eventueel op wegvakken (afhankelijk van de wegvaklengte), om een snelheid van 60 km/uur af te dwingen. Teveel drempels in het buitengebied wordt echter als ongewenst beschouwd.

Verkeersveiligheid 60 km-gebieden

Jaarlijks vallen er circa 340 verkeersdoden en circa 2.500 ziekenhuisgewonden op de 45.000 km potentiële erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. Praktijkonderzoek heeft aangetoond dat het

invoeren van 60 km-gebieden een positief effect heeft op de verkeersveiligheid. In opdracht van de Unie van Waterschappen zijn de verkeersveiligheidseffecten van deze gebieden jaarlijks gemonitord. De monitor strekt zich uit over de periode 2001 - 2004. Jaarlijks verschijnt een update. In 2004 is de derde en tevens laatste monitor verschenen (Via, 2004, zie ook Verkeerskunde 2004). Daaruit bleek dat met name op kruispunten maatregelen zijn genomen. Dit heeft geleid tot een daling van het aantal letselongevallen op kruispunten met 47%. Voor de flank-ongevallen op kruispunten is een significante daling waargenomen. Daarnaast is de ernst van de ongevallen minder zijn doordat de ongevallen plaatsvinden met een lagere snelheid. Op wegvakken daarentegen zijn weinig maatregelen genomen, waardoor er nauwelijks een reductie van wegvakongevallen is. Voor wat betreft de reductie van het aantal slachtoffers in 60 km-gebieden werd vanuit Duurzaam Veilig uitgegaan van een reductie van 10 á 20 procent van het totaal aantal slachtoffers. In de praktijk bleek de reductie in het aantal slachtoffers zelfs 27% te zijn. Ook dit is voornamelijk het gevolg van kruispuntmaatregelen. In het onderzoek wordt opgemerkt dat de 60 km-maatregel tot op heden zonder flankerend beleid is uitgevoerd. Naar verwachting kunnen flankerende maatregelen (handhaving, communicatie, voertuigtechnologie) het effect van de 60 km-maatregel aanzienlijk versterken. De werkelijke inrichtingskosten liggen aanzienlijk hoger dan het richtbedrag, maar de gewenste kosteneffectiviteit is ruim gehaald.

5.b. In de 'Handleiding Startprogramma Duurzaam Veilig' (1998, CROW) komen diverse onderdelen van het Startprogramma aan de orde waaronder de sobere inrichting van 60 km-gebieden. Om te voorzien in de behoefte aan voorbeelden van een sobere inrichting van 30 km- en 60 km-gebieden, heeft het Infopunt Duurzaam Veilig de brochure 'Sobere inrichting 30- en 60 km/u-gebieden – Een illustratieve aanpak met praktijkvoorbeelden' uitgegeven (Infopunt Duurzaam Veilig, 2000). Daarnaast heeft de Unie van Waterschappen ook in eigen beheer een brochure uitgegeven voor waterschapswegen in 60 km-gebieden.

De verkeersveiligheidseffecten.

Over de periode 1997/1998 was het aantal verkeersdoden per 1.000 km weg met een limiet van 60 km/uur nog 6,0 gemiddeld over de periode 2001 t/m 2003 is dat 2,6. Voor ziekenhuisgewonden is sprake van een daling van 33 naar 26 ziekenhuisgewonden per 1.000 km weglengte. Een daling van respectievelijk ruim 50% voor verkeersdoden en 20% voor ziekenhuisgewonden per 1.000 km weglengte. De daling is groter dan de daling van 10% van het totaal aantal doden in Nederland in de periode 2001 t/m 2003 ten opzichte van 1997 – 1998.

Een besparing van het aantal doden en ziekenhuisgewonden is op basis van de gegevens niet te maken. Indien het areaal het aantal doden per 1.000 km 6,0 gebleven was zou het aantal verkeersdoden circa 38 hoger geweest zijn, voor het aantal geregistreerde ziekenhuisgewonden zou het ruim 75 hoger zijn geweest.

Uit het onderzoek van Via (2004) bleek een gemiddelde reductie van 6,6 ernstig gewonden (doden plus ziekenhuisgewonden) op een onderzoeksgebied van 850 km waterschapswegen. Omgerekend naar de 10.000 km, die ongeveer gerealiseerd is, zou dat neerkomen op 175 ernstige gewonden. De AVV schatting (38 doden en 75 ziekenhuisgewonden) is in dat licht dus een sobere schatting

Samengevat:

- In de periode 1998 t/m 2002 is circa 10.000 km 60 km/u-gebied gerealiseerd;
- Wegbeheerders hebben een divers beeld van hoe een 60 km/u-gebied eruit moet zien.
- Op Duurzaam Veilig ingerichte waterschaps-60 km/u-wegen neemt het aantal slachtoffers af met 27% in de periode 2001-2004. Dit is met name te danken aan maatregelen op kruispunten.
- De werkelijke inrichtingskosten liggen aanzienlijk hoger dan het richtbedrag, maar de gewenste kosteneffectiviteit is ruim gehaald.
- Het Infopunt Duurzaam Veilig en de UvW gaven brochures uit over de inrichting van 60 km-gebieden.
- Het risico per km weglengte is op 60 km/uur is voor doden gedaald van 6,0 naar 2,6 per 1.000 km weglengte en voor ziekenhuisgewonden van 33 naar 26. Op basis hiervan wordt een minimale reductie geschat van 38 verkeersdoden en 75 ziekenhuisgewonden

6. Voorrang op verkeersaders

Eind 2000 is op alle kruispunten in wegen buiten de verkeersluwe gebieden, zoals bedoeld in afspraak 2, de voorrang door middel van verkeersborden dan wel andere infrastructurele maatregelen per locatie geregeld.

Het regelen van de voorrang op verkeersaders hangt nauw samen met de invoering van 'voorrang fietsers van rechts' (afpraak 9). Als voorwaarde voor 'voorrang fietser van rechts' was namelijk gesteld dat het wegennet zodanig moest worden aangepast dat de nieuwe voorrangsregel op een veilige manier ingevoerd kon worden. Daarbij ging het voornamelijk om het regelen van de voorrang op verkeersaders en het veiliger maken van risicovolle gelijkwaardige kruispunten. Aangezien 'voorrang fietsers van rechts' iets later is ingevoerd dan gepland, namelijk op 1 mei 2001 in plaats van uiterlijk in 2000, hebben de wegbeheerders het regelen van de voorrang op de verkeersaders daarop afgestemd.

Begin 2000, dus ruim een jaar voor de invoering van 'voorrang fietsers van rechts', is door AVV een enquête gehouden over de stand van zaken. Hieruit bleek dat de meeste wegbeheerders al bezig waren met de voorbereidingen en dat de meesten verwachtten dat zij hun voorrangsmaatregelen op tijd zouden treffen. In de loop van 2000 is van het Infopunt Duurzaam Veilig de brochure 'Voorrang fietsers van rechts en Voorrang op Verkeersaders – Handleiding voor de invoering' verschenen. Daarnaast zijn in de loop van 2000 regionale workshops

gehouden om de wegbeheerders te informeren en te stimuleren om tijdig voorrangmaatregelen te treffen.

Verkeersveiligheid

Eén jaar na invoering heeft AVV de effecten onderzocht van de maatregel 'voorrang fietser van rechts' en 'voorrang op verkeersaders' (AVV, 2003). Op de onderzochte verkeersaders nam het aantal letselongevallen na het regelen van de voorrang iets af, maar deze daling betrof vooral de wegvakken. Door de beperkte omvang van de steekproef kunnen geen uitspraken worden gedaan over de relatie tussen het regelen van de voorrang op verkeersaders en het ongevallenbeeld. De snelheid van het verkeer vlak voor de in de voorrang gezette kruispunten bleek in het algemeen iets toe te nemen, maar bleef nog steeds lager dan op het wegvak. Men mindert dus toch vaart bij de kruispunten ook al heeft men daar voorrang. Op basis van dit onderzoek kon geen verkeersveiligheidseffect van het regelen van de voorrang op de verkeersaders op de kruispunten worden vastgesteld. In het onderzoek wordt aanbevolen om de ontwikkeling van de voorrangsongevallen over meerdere jaren te volgen en later nogmaals te analyseren. Bij afspraak 9 wordt nader ingegaan op de verkeersveiligheidseffecten van 'voorrang fietser van rechts'. In 2005 wordt een nieuwe opdracht voor een evaluatie uitgevoerd

Samengevat:

- In 2000 publiceerde Infopunt Duurzaam Veilig de brochure 'Voorrang fietsers van rechts en Voorrang op Verkeersaders – Handleiding voor de invoering'.
- In 2000 werden regionale workshops gehouden om wegbeheerders te informeren en te stimuleren.
- Daadwerkelijke invoering afgestemd op 'voorrang fietsers van rechts' (1 mei 2001).
- Uit het onderzoek van AVV (2003) bleek een daling van de letselongevallen op de wegvakken. Op de kruispunten konden nog geen verkeersveiligheids-effecten vastgesteld worden.

Uniforme voorrang rotondes

7 a. Rijk, IPO, VNG en UvW streven naar een uniformering van de voorrangsregelingen op rotondes. Het Rijk bevordert, in overleg met de andere partijen, uiterlijk 1999 daartoe de regelgeving.

7 b. In verband hiermee zullen wegbeheerders uiterlijk eind 2000 de benodigde maatregelen treffen.

7a. De uitvoeringsvoorschriften BABW zijn inmiddels zodanig aangepast dat op alle rotondes en verkeerspleinen de voorrang geregeld dient te zijn door borden B6 (bijlage 1 RVV 1990) ten gunste van het gemotoriseerde verkeer op de rotonde.

7b. In 1998 verscheen de CROW-publicatie 'Eenheid in rotondes'. Hierin wordt aanbevolen fietsers op vrijliggende fietsvoorzieningen buiten de

bebouwde kom uit de voorrang te houden en binnen de bebouwde kom in de voorrang te houden. Uit onderzoek van SGB0 (2001) bleek dat 61% van de rotondes binnen de bebouwde kom de voorrangsregeling conform de aanbeveling van CROW zijn uitgevoerd. Buiten de bebouwde kom zijn nagenoeg alle rotondes conform de aanbeveling uitgevoerd. De verwachting is niet dat er op termijn 100% uniformiteit zal zijn, dit geldt vooral binnen de bebouwde kom. Een aantal provinciale wegbeheerders is principieel tegen de aanbevelingen en zal consequent de fietsers op de rotondes uit de voorrang houden en beveelt bovendien gemeenten aan dat op haar wegen ook te doen. Daardoor blijven er situaties bestaan waarin weggebruikers een voorrangsregeling aan zullen treffen die afwijkt van de aanbevelingen. Ook in die situaties blijft het van belang dat een weggebruiker direct kan zien welke voorrangsregeling geldt. Daarom is in 2002 de CROW-publicatie 'Fietsoversteken op rotondes' verschenen als supplement bij de 'Eenheid in rotondes'.

Het CBS heeft in 2004 een inventarisatie gemaakt van het aantal rotondes in Nederland. Uit de CBS enquête blijkt op basis van de responderende wegbeheerders dat binnen de bebouwde kom bijna alle rotondes verkeer op de rotonde voorrang heeft. Echter in de situaties dat er sprake is van een vrijliggend fietspad wordt in 41% van de gevallen de fietser buiten de voorrang gezet.

De resultaten per type rotonde zijn in onderstaande tabel weergegeven.

	buiten bebouwde kom		binnen de bebouwde kom	
	met VRI	zonder VRI	met VRI	zonder VRI
1. Aantal verkeerspleinen/rotondes met voorrang gemotoriseerd verkeer op rotonde met::				
a. vrijliggende fietspaden in de voorrang	0 (0%)	12 (3%)	4 (33%)	533 (38%)
b. vrijliggende fietspaden uit de voorrang	5 (56%)	331 (75%)	1 (8%)	377 (27%)
c. fietsverkeer op rotonde met fietsstroken	0	12 (3%)	0	320 (22%)
d. fietsverkeer op rotonde zonder fietsstroken	0	14 (3%)	0	74 (5%)
e. geen fietsverkeer	0	50 (11%)	0	75 (5%)
subtotaal	5	419	5	1379
2. Aantal verkeerspleinen/rotondes met voorrang voor gemotoriseerd verkeer van rechts en:	met VRI	zonder VRI	met VRI	zonder VRI
a. fietsverkeer op rotonde	0	0	0	9 (1%)
b. vrijliggende fietspaden	1 (11%)	9 (2%)	1 (8%)	11 (1%)
c. geen fietsverkeer	0	1 (0%)	0	0 (0%)
subtotaal	1	10	1	20
3. Aantal overige verkeerspleinen/rotondes	3 (33%)	12 (3%)	6 (50%)	27 (2%)
TOTAAL	9	441	12	1426

Bron: CBS

Tabel 1: resultaten inventarisatie rotondes op basis van de respons van de wegbeheerders.

Uit de inventarisatie blijkt dat er nog altijd 20 rotondes zijn met voorrang voor gemotoriseerd verkeer van rechts.

Samengevat:

- Buiten de bebouwde kom zijn nagenoeg alle rotondes volgens de CROW-aanbevelingen uitgevoerd. Binnen de bebouwde kom is dit niet het geval; een aantal wegbeheerders is principieel tegen de aanbevelingen.
- CROW heeft de publicaties 'Eenheid in rotondes' (1998) en 'Fietsoversteken op rotondes' (2002) uitgebracht.
- In het algemeen geldt binnen de bebouwde kom dat het verkeer op de rotonde voorrang heeft. Echter in 41% van de rotondes met een vrijliggend fietspad wordt de fietser uit de voorrang gehaald.

Bromfiets op de rijbaan

8 a. Het Rijk bevordert, in overleg met IPO, VNG en UvW, de tijdige aanpassing van regelgeving teneinde 'Bromfiets op de Rijbaan' uiterlijk in 1999 in te voeren.

8 b. In dat verband wijzen de betrokken wegbeheerders, desgewenst, een deel van de fietspaden aan als 'verplicht fiets-/bromfietspad' wanneer bij de overige fietspaden de bromfiets naar de rijbaan wordt verwezen.

Invoering

Ieder jaar vielen er onder bromfietzers zo'n 75 doden en bijna 2000 zwaargewonden. Dat moest nodig veranderen, bijvoorbeeld door ze een andere plaats in het verkeer te geven, namelijk niet meer op het fietspad, maar op de rijbaan. Drie jaar lang is dit met succes in verschillende steden uitgetoet. Deze proef wees uit dat het aantal letselongevallen met bromfietzers met 50% afnam. Vooral conflicten met afslaand en kruisend autoverkeer en de conflicten met fietsers op de fietspaden bleken te zijn opgeheven. Vanwege het succes van de proef is besloten 'Bromfiets op de rijbaan' landelijk in te voeren.

'Bromfiets op de Rijbaan' is op 15 december 1999 landelijk ingevoerd. Vanaf die datum mag een bromfietser niet meer op een 'verplicht fietspad' (aangeduid met bord G11 van bijlage 1 RVV 1990) rijden. Soms is het echter ongewenst om de bromfietser op de rijbaan te laten rijden. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn op solitaire fiets/bromfietsroutes, korte verbindingspaadjes en wegen met een snelheidslimiet van 70 km/uur of hoger. In die gevallen kan het bord G11 vervangen worden door het nieuwe verkeersbord G12a 'verplicht fiets/bromfietspad'. De invoering van de nieuwe verkeersborden hebben geleid tot aanpassing van de Uitvoeringsvoorschriften BABW en



bord G11: verplicht fietspad



*bord G12a: verplicht
fiets/bromfietspad*

de plaatsingsvoorschriften verkeersborden. Op 27 mei 1999 zijn de wijzigingen in het RVV 1990 en het BABW in de Staatscourant (nr. 268) gepubliceerd.

Kennisoverdracht

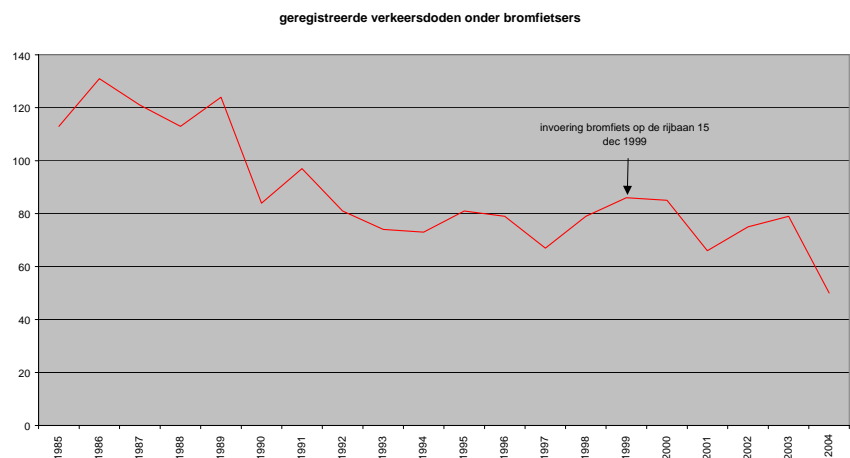
Via regionale bijeenkomsten en met de brochure van het Infopunt Duurzaam Veilig 'Bromfiets op de rijbaan – Handleiding voor de invoering' zijn de wegbeheerders voorgelicht over de wijze waarop de maatregel binnen hun gebied vormgegeven zou moeten worden. Dit betreft met name het maken van uitzonderingen en overgangsconstructies. De wegbeheerders hebben van het rijk hiervoor een tegemoetkoming in de kosten ontvangen (zie afspraak 10 lid c). De invoering is breed bekend gemaakt door de landelijke voorlichtingscampagne "Brommers zichtbaar veiliger". Het ROV-Utrecht heeft in september 2002 voor wegbeheerders een speciale studiedag over 'Bromfiets op de rijbaan' georganiseerd en heeft tevens hierover een brochure uitgebracht.

Realisatie

Uit een enquête die in het kader van dit eindverslag is gehouden, blijkt dat op ruim de helft van de totale lengte van de verkeersaders 'Bromfiets op de Rijbaan' is ingevoerd. De 170 gemeenten die hierover informatie beschikbaar hebben gesteld, hebben daarmee op 1772 kilometer weg bromfiets op de rijbaan ingevoerd. Gemiddeld heeft een gemeenten 18,5 kilometer fietspad in zijn beheersgebied, waarbij de bromfiets zich over 10,4 kilometer op de rijbaan bevindt. 15% van de ondervraagde wegbeheerders heeft het voornemen om het gebied waar bromfiets op de rijbaan geldt uit te breiden. Op iets minder dan de helft van de totale lengte van de verkeersaders bevindt de bromfiets zich nog op het fietspad.

Verkeersveiligheid

Sinds de invoering is het aantal letselongevallen met bromfietzers aanzienlijk gedaald. Uit een evaluatieonderzoek een jaar na invoering van 'Bromfiets op de rijbaan' bleek dat het aantal letselongevallen met bromfietzers op locaties waar zij van het fietspad naar de rijbaan zijn verhuisd is in 2000 is gedaald met 31% ten opzicht van het voorgaande jaar. Dit is een trendbreuk na jaren van stijging (AVV,



2001). De helft van deze daling kan toegeschreven worden aan de maatregel Bromfiets op de rijbaan. Dit komt neer op een slachtoffer besparing van 420. Deze overtuigende resultaten zouden een stimulans moeten zijn voor wegbeheerders die binnen de bebouwde kom nog uitzonderingen bij de invoering van 'Bromfiets op de Rijbaan' maken.

Samengevat:

- 'Bromfiets op de rijbaan' is ingevoerd op 15 december 1999;
- Het nieuwe bord 'verplicht fiets/bromfietspad' is ingevoerd.
- Via diverse kanalen (brochures, voorlichtingscampagne, studiedag) is voorlichting gegeven.
- Op ruim de helft van de verkeersaders is 'Bromfiets op de rijbaan' ingevoerd.
- De verkeersveiligheid voor bromfietzers is met een slachtoffer besparing van 420 aanzienlijk verbeterd.

Voorrang fietser van rechts

9. Het Rijk bevordert, in overleg met IPO, VNG en UvW, de wijziging van de verkeersregels waardoor, uiterlijk in 2000, de algemene voorrangsregel ('verkeer van rechts gaat voor') ook geldt voor fietsers, bromfietzers, bestuurders van een invalidervoertuig en overig langzaam verkeer.

Op 1 mei 2001 is de maatregel 'voorrang fiets van rechts' ingevoerd. Hiermee is de uitzondering van (brom)fietsers, snorfietzers en overig langzaam verkeer op de algemene voorrangsregel 'rechts gaat voor' op gelijkwaardige kruispunten opgeheven. Deze wijziging past in een fietsvriendelijk beleid en het uniformeren van de voorrangsregels in Europa.

Om de nieuwe voorrangsregel op veilige wijze in te voeren hebben de wegbeheerders de voorrang op verkeersaders met verkeerstekens geregeld (zie afspraak 6) en hebben zij maatregelen getroffen op knelpunten binnen de verblijfsgebieden. Deze maatregelen konden deels gefinancierd worden door het subsidiebudget voor fiets- en bromfietsmaatregelen (zie afspraak 10 lid c).

Voor de invoering

In 2000, dus voor invoering van de maatregel, is een onderzoek gehouden onder wegbeheerders naar de stand van zaken rondom de nieuwe voorrangsregel. Hieruit bleek dat het regelen van voorrang op verkeersaders op schema lag maar dat er onduidelijkheid was over de aanvullende maatregelen binnen de verblijfsgebieden (DTV, 2000). Om in deze informatiebehoefte van wegbeheerders te voorzien zijn regionale bijeenkomsten georganiseerd en heeft het Infopunt Duurzaam Veilig de brochure 'Voorrang fietser van rechts en Voorrang op verkeersaders – Handleiding voor de invoering' uitgegeven. Hiermee werden zij voorgelicht over de wijze waarop de voorrang op verkeersaders dient te worden geregeld en welke aanvullende maatregelen in verblijfsgebieden moeten worden getroffen. Vlak voor de invoering bleek dat 71% van de wegbeheerders maatregelen

hadden getroffen op de verkeersaders ten behoeve van het regelen van de voorrang (SGB0, 2001). De meest genoemde reden om geen maatregelen te treffen is dat de huidige voorrangssituatie op de verkeersaders voldeed. Daarnaast hadden 57% van de wegbeheerders aangegeven aanvullende infrastructurele maatregelen te hebben getroffen in verblijfsgebieden. Het nemen van maatregelen werd door veel gemeenten op dat moment overbodig bevonden, maar men had wel de intentie om deze maatregelen alsnog te treffen bij het verder inrichten van de verblijfsgebieden.

Concrete maatregelen

De belangrijkste concrete maatregelen die wegbeheerders genomen hebben in verblijfsgebieden voor de invoering van 'Voorrang fietser van rechts' zijn naast het aanpassen van de kruising (wijziging voorrangregels), het accentueren van de kruisingen door middel van plateaus, aangepaste markering en het (tijdelijk) plaatsen van borden. Een aantal wegbeheerders heeft dit gedaan in combinatie met voorlichting over de nieuwe maatregel. Dit komt naar voren uit de enquête die in het kader van dit eindverslag van het Startprogramma Duurzaam Veilig is gehouden. 86% van de wegbeheerders vindt de tot nu toe getroffen maatregelen voldoende. De overige 14% van de wegbeheerders heeft aangegeven nog niet klaar te zijn met de maatregelen. Als redenen hiervoor noemen zij: (1) 'Voorrang voor fietsers van rechts' zit nog niet goed tussen de oren; (2) er wordt nog te hard gereden en (3) een gebrek aan financiële middelen.

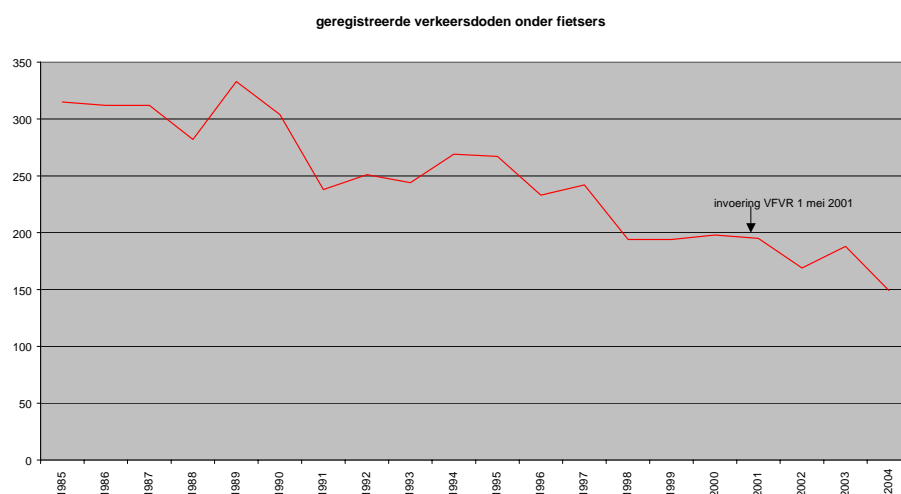
Gemiddeld is 7% van de kruispunten in verblijfsgebieden nog steeds geregeld. Het merendeel van de wegbeheerders (61%) is niet van plan om de voorrangssituatie op de geregelde kruispunten in de verblijfsgebieden te wijzigen. Zij handhaven de huidige situatie omdat zich momenteel weinig tot geen ongevallen voordoen op deze kruisingen. 39% van de wegbeheerders heeft wel het voornemen om de voorrangssituatie te veranderen. Dit hangt in veel gevallen samen de verdere uitbreiding van verblijfsgebieden: het vergroten van verblijfsgebieden impliceert immers minder geregelde kruispunten.

De wijzigingen in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) 1990 en het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) ten behoeve van de maatregelen uit het Startprogramma Duurzaam Veilig zijn op 27 mei 1999 in de Staatscourant (nr. 268) gepubliceerd. Deze wijzigingen betreffen met name de nieuwe verkeersregels in verband met 'bromfiets op de rijbaan' en 'voorrang fietser van rechts'. Aanvankelijk lag het in de bedoeling conform het convenant om de regel 'voorrang fietsers van rechts' per 1 december 2000 in te laten gaan. Na overleg met de Tweede Kamer heeft de minister de datum voor inwerkingtreding vastgesteld op 1 mei 2001. Hierdoor kregen de wegbeheerders iets meer tijd om de benodigde maatregelen te treffen. Bovendien was deze datum gunstiger ten opzichte van het winterseizoen. De invoering is breed bekend gemaakt door de landelijke voorlichtingscampagne "Geef het door, rechts gaat voor" (zie verder afspraak 13).



Verkeersveiligheid

Hoewel de nieuwe voorrangsregel in principe geen verkeersveiligheidsmaatregel is, was de verwachting dat het aantal voorrangsongevallen zou verminderen dankzij de vereenvoudiging van de voorrangsregels en de infrastructurele maatregelen. In een onderzoek dat AVV een jaar na invoering heeft gehouden, concludeert men echter dat een gunstig effect was uitgebleven (AVV, 2003). Het aantal voorrangsongevallen met letsel was ongeveer gelijk gebleven. Ook het aantal slachtoffers bleef in totaal



gelijk, maar de ernst van de ongevallen nam af. Het aantal doden daalde, maar het aantal ziekenhuisgewonden nam toe. Opvallend is verder dat het aantal voorrangsongevallen met letsel tussen gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer is toegenomen. Daarbij was de toename onder brom/snorfietsers groter dan die onder fietsers. De toename van het aantal slachtoffers onder langzaam verkeer kan te maken met het feit dat het wegennet onvoldoende is aangepast. Aanbevolen wordt dat wegbeheerders hun wegennet nader controleren op risicovolle kruispunten en daartoe maatregelen treffen.

Samengevat:

- 'Voorrang fietser van rechts' is ingevoerd op 1 mei 2001.
- De belangrijkste concrete maatregel (naast het wijzigingen van de voorrang) is het accentueren van de kruisingen.
- Kennisverspreiding vond vooral plaats door de voorlichtingscampagne ('Geef het door, rechts gaat voor'), een brochure van het Infopunt Duurzaam Veilig, en regionale bijeenkomsten.
- Aantal slachtoffers blijft gelijk, maar de ernst van de ongevallen neemt af.
- Het aantal voorrangsongevallen tussen gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer is toegenomen.

1.3 Financiering

Financiering

10. De kosten van het Startprogramma als geheel worden voor 50% door het Rijk gedragen, en voor 50% door de andere overheden. De infrastructurele aanpassingen als bedoeld in de afspraken 4. t/m 9. zullen naar verwachting in totaal € 181,5 miljoen (f 400 miljoen gulden) aan uitvoeringskosten met zich meebrengen. Uitgaande van de daarin begrepen resultaatsverplichtingen, heeft het Rijk daarvoor in totaal maximaal € 90,8 miljoen (f 200 miljoen) in de ontwerpvergroting 1998 opgenomen. Dit bedrag zal in de vorm van een tijdelijke bijdrageregeling 'Uitvoeringsprogramma Duurzaam Veilig' ter beschikking worden gesteld:

- a. Voor de aanpassing van gemeentelijke en provinciale wegen is in totaal € 54,5 miljoen (f 120 miljoen) beschikbaar. Dit budget is bedoeld voor de realisatie van 30 km-gebieden, maar in bijzondere gevallen kan een deel worden bestemd voor de realisatie van 60 km-gebieden. Voor de aanpassing van waterschapswegen is in totaal € 6,8 miljoen (f 15 miljoen) beschikbaar. Dit bedrag is bedoeld voor de realisatie van 60 km-gebieden.
- b. Voor de aanpassing van wegen tot 30 km-gebied wordt de rijksbijdrage bepaald op maximaal € 4538,80 (f 10.000) per kilometer, met een maximum van 40% van de uitvoeringskosten gerekend over de gezamenlijke projecten per wegbeheerder. Voor de aanpassing van wegen tot 60 km-gebied wordt de rijksbijdrage bepaald op € 2268,9 (f 5.000) per kilometer.
- c. Voor de aanpassing van wegen in verband met 'voorrang per locatie' annex 'voorrang fietser van rechts' en 'bromfiets op de rijbaan' stelt het Rijk € 27,2 miljoen (f 60 miljoen) beschikbaar. Dit budget wordt door het rijk verdeeld over de afzonderlijke wegbeheerders naar rato van de weglengte in eigen beheer.
- d. Voor de infrastructurele aanpassing van rotondes wordt de rijksbijdrage geval voor geval vastgesteld, met een maximum van 50% van de uitvoeringskosten. In totaal is hiervoor € 2,27 miljoen (f 5 miljoen) beschikbaar.
- e. Op basis van de ervaringen met de uitvoering van de bijdrageregeling kunnen de partijen na 1998 de budgetverdeling als afgesproken in afspraken 10a tot en met 10d wijzigen.

30- en 60 km-projecten

Begin mei 1999 zijn de budgetten voor 30 km- en 60 km-projecten toegedeeld door de regionale directies van Rijkswaterstaat (zie afspraak 11). Ongeveer driekwart van de wegbeheerders heeft een voorschot aangevraagd en ontvangen. De meeste wegbeheerders hebben hun 100% subsidie benut. In een aantal gevallen is de subsidie niet geheel benut. De oorzaken daarvan, onder andere de administratieve belasting en het verantwoorden van de kosten, zijn divers

Uit de monitor 2003 van 60km/uur projecten (Via, 2003) bleek dat de werkelijke inrichtingskosten van de 60 km/u gebieden tot dusver bijna twee keer zo hoog lagen (€ 11.129 per kilometer) als het richtbedrag (€ 5.672 per kilometer). Hierin zitten ook enkele gebieden die uitgebreider zijn ingericht dan

de sobere 60 km/u gebieden. De kosten van een sober ingericht gebied bedragen € 6.882. De kosteneffectiviteit van alle gebieden tezamen bedraagt 16.000 euro per bespaard ernstig slachtoffer. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de verwachte kosteneffectiviteit van 18.000 euro per bespaard ernstig slachtoffer.

Voorrang fietser van rechts/Bromfiets op de rijbaan

De rijksbijdrage ten behoeve van fiets- en bromfietsmaatregelen is in 1998 uitgekeerd aan alle wegbeheerders die hiervoor subsidie hadden aangevraagd. Slechts 2 gemeenten hadden geen aanvraag ingediend. In totaal is ca. € 25,4 miljoen (f 56 miljoen) uitgekeerd. Uit een onderzoek van SGBO blijkt dat de wegbeheerders deze bijdrage hebben gebruikt voor 'voorrang op verkeersaders' (28% van de kosten), 'voorrang fietser van rechts' (40% van de kosten) en 'bromfiets op de rijbaan' (77% van de kosten).

Rotondes

Door de langlopende discussie over de voorrangsregeling voor fietsers en bromfietser op rotondes is het niet gekomen tot afspraken over de verdeling van de genoemde €2,27 miljoen (f 5 miljoen). Besloten is het bedrag te voegen bij de interimregeling Duurzaam Veilig.

Verdeling bijdragen aan 30 km- en 60 km-gebieden

11. De rijksbijdragen aan de realisatie van 30 km- en 60 km-gebieden worden verdeeld op basis van de ingekomen subsidieaanvragen.

- a. Gemeenten, provincies en waterschappen dienen hun aanvragen in vóór 1 januari 1999.**
- b. In geval van overintekening geldt een limiet per wegbeheerder. Voor gemeenten en provincies wordt de limiet bepaald naar rato van de weglengte van het eigen areaal binnen de bebouwde kom. Voor waterschappen wordt de limiet bepaald naar rato van de weglengte van het eigen areaal buiten de bebouwde kom.**
- c. Subsidie wordt verleend op voorwaarde dat de wegbeheerder uiterlijk in 1999 aantoonst dat daadwerkelijk tot realisatie overeenkomstig de aanvraag is besloten. Zoniet dan kan de subsidie geheel of gedeeltelijk worden ingetrokken.**
- d. Alleen projecten die na 1 juli 1997, de datum van de Intentieverklaring, zijn/worden gerealiseerd komen voor subsidie in aanmerking.**
- e. In 1999 kan worden besloten tot herverdeling van de budgetten, niet alleen tussen de programma's maar ook daarbinnen, opdat een zo groot mogelijk areaal 30-km cq. 60-km-gebied wordt aangelegd. Daarbij blijven reeds toegekende bijdragen ongewijzigd. Op dat moment kan, indien blijkt dat het beschikbare volume rijksbijdragen nog niet geheel toegekend heeft, het Rijk ook de hoogte van het bedrag per kilometer voor 30 km-gebieden bijstellen, teneinde een zo groot mogelijk areaal 30 km-wegen te realiseren. Dit gebeurt in gezamenlijk overleg, op grond van de ervaringen en mede op basis van de eerdere ramingen.**

Vrijwel alle wegbeheerders hebben vóór 1 januari 1999 een aanvraag voor 30 km- en/of 60 km-projecten ingediend. De aanvragen voor 30 km-projecten omvatten in totaal ruim 30.000 km weglengte, terwijl het Startprogramma

uitgaat van 12.000 km. Daarnaast zijn ook onverwacht veel aanvragen voor 60 km-projecten ingediend. In totaal is voor € 181,5 miljoen (f 400 miljoen) rijksbijdrage aangevraagd. Het beschikbare rijksbudget is toegedeeld volgens de bovengenoemde verdeelsleutels. De beschikkingen zijn begin mei 1999 door de regionale directies van Rijkswaterstaat naar de wegbeheerders verzonden. Bij veel wegbeheerders leidde dat tot grote teleurstelling omdat de rijksbijdrage (veel) lager uitviel dan zij hadden aangevraagd. Wel mogen zij de bijdrage ook gebruiken voor de financiering van 60 km-projecten.

Uit de tussenrapportages die vóór 1 januari 2000 bij de regionale directies van Rijkswaterstaat zijn ingediend, blijkt dat de wegbeheerders het voornemen hadden om ruim 20.000 km aan 30 km-projecten en 7.300 km aan 60 km-projecten te realiseren (inclusief de waterschappen). Dit is nog steeds aanzienlijk hoger dan de hierboven in het convenant genoemde doelstellingen. Uit de tussenrapportages bleek tevens dat de projectkosten aanzienlijk hoger liggen dan de basisberekening uit het convenant (zie afspraak 10 lid b). Uit een onderzoek van SGBO (2001) blijkt dat 36% van de kosten van 30 km-projecten en 18% van de kosten van 60 km-projecten worden gefinancierd met de rijksbijdrage.

Samengevat:

- Bijna alle wegbeheerders hebben subsidieaanvragen ingediend.
- het subsidiebudget is ruim overvraagd.

1.4 Handhaving

Handhaving

12. Partijen zijn het eens dat een effectieve handhaving van de verkeerswetgeving noodzakelijk is voor het behalen van de verkeersveiligheidsdoelstellingen en de realisering van een duurzaam veilig verkeers- en vervoerssysteem. Gemeenten en Provincies zullen de verkeershandhaving nadrukkelijker betrekken bij de prioriteitstelling van de politie, bijvoorbeeld in de regionale colleges bij de vaststelling van de jaarlijkse politiebeleidplannen en via het lokale driehoeksoverleg over de afstemming van de uitvoerende politietaken. In ROV-verband wordt dit regelmatig besproken. Daarnaast zal op basis van het Interdepartementaal Beleidsonderzoek Verkeerstoezicht en de daarin geschetste sporen van intensiever politie-toezicht enerzijds en van vormen van bestuurlijk toezicht anderzijds, een kabinetsstandpunt worden geformuleerd over de wijze waarop een effectieve verkeershandhaving gewaarborgd kan worden. Hierbij zullen ook concrete voorstellen worden geformuleerd over de wijze waarop en de weg waarlangs een verdere intensivering van de handhaving kan worden gerealiseerd. Op basis hiervan zullen Rijk, IPO, UvW en VNG, in ieder geval vóór 6 mei 1998, afspraken maken om een adequaat niveau van verkeershandhaving te realiseren.

Interdepartementaal Beleidsonderzoek Verkeerstoezicht

Eind 1997 heeft het kabinet besloten tot intensivering van de verkeershandhaving in de vorm van gebiedsgewijze projecten en tot nader onderzoek naar de kansen en risico's van bestuurlijke varianten voor verkeershandhaving. Naar aanleiding van het kabinetsstandpunt is de Stuurgroep IBO-V (Interdepartementaal Beleidsonderzoek Verkeerstoezicht) ingesteld, waarin Justitie, BZK, V&W, DG-Rijkswaterstaat, IPO, VNG en UvW participeren.

De samenwerking tussen de bestuurlijke en strafrechtelijke partijen verliep niet optimaal, waardoor kansen voor een meer effectieve en efficiënte verkeershandhaving bleven liggen. De stuurgroep IBO-V gaat na om via 'best practices' in de vorm van pilots na te gaan hoe die samenwerking het best tot stand kan komen. De eerste pilots zijn in Zeeland en Utrecht van start gegaan. In interdepartementaal verband wordt samen met bestuurlijke partners onder andere gewerkt aan een communicatieplan om de samenwerking te verbeteren. Er zijn inmiddels ook bestuursovereenkomsten ontwikkeld om een en ander vorm te geven.

Regioprojecten

In het kader van de intensivering van de verkeershandhaving zijn in de zomer van 1999 de eerste 8 zogenaamde regioprojecten gestart, in 2000 is het aantal uitgebreid tot 17 en in 2001 zijn ook in de laatste politieregio's regioprojecten van start gegaan. De regioprojecten, die overigens niet direct voortvloeien uit het convenant Startprogramma Duurzaam Veilig, zijn steeds toegesneden op specifieke omstandigheden in de betreffende regio. Het gaat hierbij om een planmatige aanpak van de verkeershandhaving, toegespitst op de vijf landelijke speerpunten (snelheid, roodlicht, alcohol, gordel- en helmdraagplicht). In onderling overleg bepalen Openbaar Ministerie, politie en het decentrale bestuur op basis van ongevalanalyses hoe zij de handhaving vormgeven.

Bestuurlijke handhaving

Rijksuniversiteit Groningen heeft de kansen en risico's van bestuurlijke handhaving onderzocht.

Sinds juni 2005 ligt het concept-wetsvoorstel invoering bestuurlijke boete fout parkeren/stilstaan en enkele kleine verkeersovertredingen bij de Tweede Kamer.

Samengevat:

- Sinds 1999 zijn in alle politieregio's regioprojecten opgestart voor een planmatige aanpak van verkeershandhaving.
- De samenwerking tussen bestuurlijke en strafrechtelijke partijen verloopt nog niet optimaal. Daarom zijn pilots opgestart.
- Het concept-wetsvoorstel bestuurlijke boete voor kleine verkeersovertredingen ligt sinds juni 2005 bij de Tweede Kamer

1.5 Educatie en communicatie

Educatie, communicatie en voorlichting

13. Bij de uitwerking van het Startprogramma zal veel zorg besteed worden aan de communicatie met (organisaties van) de diverse categorieën verkeersdeelnemers. Het Rijk zal in samenwerking met de partners in de ROV's zorgdragen voor een grootschalige voorlichtingscampagne om de verkeersdeelnemers op de hoogte te brengen van de veranderingen van de verkeersregels. Deze voorlichting zal aangevuld worden met educatieve activiteiten op basisscholen en het voortgezet onderwijs. Rijk, Provincie, Gemeenten en waar relevant Waterschappen maken daarover voor 1 maart 1998 afspraken in ROV-verband.

Voorlichting over nieuwe verkeersregels

In verband met de invoering van 'Bromfiets op de rijbaan' en 'Voorrang fietsers van rechts' heeft het Rijk in samenwerking met de ROV's voor beide maatregelen een grootschalige voorlichtingscampagne ontwikkeld en uitgevoerd onder het motto 'Brommers zichtbaar veiliger' en 'Geef het door, rechts gaat voor'. Beide campagnes werden uitgevoerd via een breed scala aan kanalen en middelen (zoals Postbus 51-spots, internet, landelijke en regionale dagbladen, weekbladen, huis-aan-huisbladen, folders en affiches). In de regio's zorgen de ROV's voor het regionale maatwerk. Voor het voortgezet onderwijs zijn CD-rom's met een lesbrief, tv-spotje en een internetgame verspreid. Aanvullend op de landelijke publiekscampagne heeft een aantal ROV's extra materialen ontwikkeld en activiteiten ontplooid.

Educatiebeleid

De gezamenlijke regionale en provinciale organen voor de verkeersveiligheid hebben vanuit het Landelijk Overleg Verkeers Educatie (LOVE) uitgangspunten voor beleid beschreven om te komen tot een succesvolle invoering van permanente verkeerseducatie voor de volgende doelgroepen:

- 0 tot 4 jarigen
- 4 tot 12 jarigen
- 12 tot 16 jarigen
- beginnende bestuurders 16 tot 25 jarigen
- rijbewijsbezitters 25 tot 60 jarigen
- ouderen vanaf circa 60 jaar

Deze uitgangspunten zijn beschreven in de kadernota "Naar een succesvolle invoering van permanente verkeerseducatie – uitgangspunten voor beleid" (2002). In deze nota is een aantal aanbevelingen per doelgroep geformuleerd om permanente verkeerseducatie (PVE) verder vorm te geven. Tevens wordt in deze nota aanbevolen om een projectbureau PVE op te richten en een informatiepunt in te stellen. Het projectbureau is inmiddels deels ondergebracht bij het KpVV (kennisplatform Verkeer en Vervoer).

Samengevat:

- Het Rijk heeft in samenwerking met de ROV's een grootschalige voorlichtingscampagne voor 'Bromfiets op de rijbaan' en 'Voorrang fietsers van rechts' ontwikkeld.
- In aanvulling hierop hebben ROV's extra materialen ontwikkeld en activiteiten ontplooid.
- Uitgangspunten voor educatiebeleid zijn beschreven in de kadernota "Naar een succesvolle invoering van permanente verkeerseducatie – uitgangspunten voor beleid" (2002). Hierin wordt de aanbeveling gedaan om een projectbureau PVE op te richten en een informatiepunt in te stellen. Een deel is ondergebracht bij het KpVV

1.6 Flankerende maatregelen

Kennis

14. Het kenniscentrum verkeer en vervoer dat opgericht wordt in het kader van het VERDI-convenant, zal door middel van onderzoek het verkeers- en vervoersbeleid faciliteren. Hieraan gekoppeld wordt een informatiepunt specifiek voor Duurzaam Veilig opgericht, waar uitwisseling plaatsvindt van praktijkkennis en ervaringen die opgedaan worden bij de initiatieven op lokaal, regionaal en nationaal niveau. De diverse overheidslagen zijn verantwoordelijk voor de goede communicatie binnen hun eigen gelederen. De Provincies zijn daarnaast ook verantwoordelijk voor de onderlinge informatie-uitwisseling van de ROV's en de bijdragen van de ROV's aan het informatiepunt. Het Rijk zal vanuit haar verantwoordelijkheid voor de kennis op het gebied van verkeersveiligheid, en bij wijze van proef, het informatiepunt tijdelijk financieren.

VERDI

Het Kennisplatform VERDI, dat is opgericht in 1997, komt voort uit het VERDI-convenant. In dit convenant hebben het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Binnenlandse Zaken de decentralisatie van verkeers- en vervoertaken en -middelen geregeld. Daarbij is tevens vastgelegd dat het rijk haar kennisverzameling en -



verspreiding ten dienste stelt van de uitvoering op decentraal niveau. Kennisplatform VERDI vormde een platform van kennis die bij decentrale overheden is ontwikkeld. Het stimuleerde en faciliteerde de kennisuitwisseling door de aanwezige kennis passief en actief beschikbaar te stellen en fungeerde daarbij als kennismakelaar en -bemiddelaar tussen de decentrale partners onderling en tussen het rijk

en de decentrale overheden. Dit gebeurde virtueel via een website en fysiek door het fungeren als ontmoetingsplaats voor medewerkers verkeer en vervoer op themadagen. Daarnaast gaf VERDI minimaal vier keer per jaar de nieuwsbrief Know-How uit. Per 1 januari 2004 is het Kennisplatform VERDI opgeheven. In plaats daarvan is het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) in het leven geroepen, dat een ruimere taakstelling heeft dan het Kennisplatform VERDI. De aansturing van het nieuwe KpVV door de decentrale overheden is duidelijk sterker dan bij VERDI het geval was. Ook heeft het nieuwe kennisplatform een eigen onderzoeksbudget. De rol van intermediaire opdrachtgever voor kennisontwikkeling bij decentrale overheden wordt eveneens versterkt.

Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer

Begin 1998 is bij CROW in samenwerking met SWOV het Infopunt Duurzaam Veilig ingesteld als vraagbaak voor professionals op het gebied van verkeersveiligheid. De diensten en producten van het Infopunt DV waren:

- permanente telefonische helpdesk (tot 1 januari 2004)
- website op internet (duurzaam.veiligverkeer.com)
- nieuwsbrief Signalen (4x per jaar)
- publiceren van themagerichte brochures:
 - Handleiding Startprogramma Duurzaam Veilig, Deel I, II en III (1998)
 - Ideeënbundel Duurzaam Veilig in Ontwikkeling (1998)
 - Handreiking Infrastructuur met beleid (1998)
 - Handreiking Infrastructuur in uitvoering (1998)
 - Duurzaam veilig verkeer in gemeentebeleid - Handreiking Educatie (1998)
 - Duurzaam Veilige inrichting van wegen buiten de bebouwde kom – een gedachtevorming (1999)
 - Duurzaam Veilig: De volgende stap (1999)
 - Bromfiets op de rijbaan – Handleiding voor de invoering (1999)
 - Sobere inrichting van 30 en 60 km/u gebieden, een illustratieve aanpak met praktijkvoorbeelden (2000)
 - Duurzaam Veilige inrichting van wegen binnen de bebouwde kom – een gedachtevorming (2000)
 - Voorrang fietsers van rechts en voorrang op verkeersaders – handleiding voor de invoering (2000)
 - Maatregelwijzer Verkeersveiligheid 'Er is meer dan je denkt' (2001)
 - verkeersveiligheidsaudit – Informatie over de mogelijkheden en toepassing (2001)
 - Traverse: Doorgaande weg binnen de bebouwde kom. Aanpak met voorbeelden (2003)
 - Samen werken aan een Duurzaam Veilige schoolomgeving (2003)

Uit een telefonisch onderzoek (SGBO, 2001) naar het functioneren van het Infopunt Duurzaam Veilig bleek dat bijna alle ondervraagden de producten en diensten van het Infopunt DV kenden en er gebruik van

maakten. In het algemeen was men hier tevreden tot zeer tevreden over.

Hoewel de looptijd van het Infopunt Duurzaam Veilig gelijk liep met het Startprogramma was met een jaar verlengd. Sinds 1 januari 2004 is het Infopunt onderdeel van CROW. De helpdesk is vanaf die datum niet meer telefonisch bereikbaar, maar alleen nog per e-mail.



(Thema)programma's

In de regio's is veel gebruik gemaakt van de jaarlijkse programma's die door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer in samenwerking met de koepels en ROV's zijn ontwikkeld. Hierbij stonden de volgende thema's centraal: het Startprogramma (1998), invoering 'bromfiets op de rijbaan' (1999), invoering 'voorrang fietsers van rechts' (2000) en 2^e fase Duurzaam Veilig (2001).

Samengevat:

- Kennisplatform VERDI is in 1997 opgericht om kennisuitwisseling tussen het rijk en de decentrale overheden te stimuleren.
- In 2004 is het Kennisplatform VERDI opgeheven en is het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) opgericht.
- In 1998 is het Infopunt Duurzaam Veilig ingesteld als vraagbaak.
- Gebruikers waren tevreden over het Infopunt Duurzaam Veilig.

Audit

15. De overheden zullen voor 1 maart 1998 in samenwerking met het bedrijfsleven (adviesbureaus) een protocol ontwikkelen voor de uitvoering van verkeersveiligheidsaudits. Het Rijk betaalt de kosten van de ontwikkeling van de audit. VNG, IPO, UvW en het Rijk zullen de introductie van de audit onder de aandacht brengen van de uitvoerende wegbeheerders. De kosten van het gebruik van de audit worden gefinancierd door de gebruikers zelf.

Protocol

De SWOV heeft in 1998 een protocol ontwikkeld voor het uitvoeren van verkeersveiligheidsaudits voor infrastructurele plannen. In 1998 en 1999 zijn vijf proefaudits gehouden bij projecten van verschillende wegbeheerders. Hiertoe is bij de SWOV een aantal auditors opgeleid. Een deel van de kosten van de proefaudits is vergoed door het rijk. Wegbeheerders die een audit hebben laten uitvoeren waren in het algemeen positief over de resultaten.

Cursus verkeersveiligheidsaudit

DTV Consultants heeft in samenwerking met de SWOV een cursus verkeersveiligheidsaudit ontwikkeld voor het opleiden van auditors. In 2001/2002 hebben twee cursussen plaatsgevonden.

Er is pas sprake van een verkeersveiligheidsaudit als voldaan is aan de volgende drie eisen:

1. Er is een schriftelijk verzoek voor een verkeersveiligheidsaudit, ondertekend door de opdrachtgever;
2. Er is een - door de auditor ondertekend - auditrapport inclusief de naam/namen van de auditors en de opdrachtgever, gebruikte documenten, samenvatting van de belangrijkste resultaten en aanbevelingen;
3. er is een schriftelijke terugmelding van de opdrachtgever naar de auditor(s) over welke adviezen wel/niet zijn overgenomen.

Verder is er in 2001 een brochure van het Infopunt Duurzaam Veilig over de verkeersveiligheidsaudit opgesteld, die de wegbeheerders kunnen bestellen.

Bekendheid verkeersveiligheidsaudit

Het POV Zuid-Holland wilde de verkeersveiligheidsaudit meer promoten en heeft daartoe alle wegbeheerders in haar gebied benaderd met een enquête. Doel van deze enquête was enerzijds het beter onder de aandacht brengen van de verkeersveiligheidsaudit en anderzijds het inventariseren van knelpunten. Uit deze enquête kwam naar voren dat eenderde deel van de wegbeheerders weet wat verkeersveiligheidsaudits zijn, een derde deel er wel eens van gehoord heeft en eenderde deel het niet kent. Tot op heden is weinig gebruik gemaakt van de verkeersveiligheidsaudits. Het eerste knelpunt is de 'koudwatervrees' van wegbeheerders, waardoor bestuurlijk draagvlak ontbreekt. Een tweede knelpunt is de onduidelijke status van de verkeersveiligheidsaudit. Er is geen secretariaat dat de verkeersveiligheidsaudits coördineert.

Om meer bekendheid te geven aan de verkeersveiligheidsaudit is in 2003 een website (www.verkeersveiligheidsaudit.nl) opgezet. Deze website biedt actuele en achtergrondinformatie over verkeersveiligheidsaudits en heeft tot doel de verkeersveiligheidsaudit grotere bekendheid te geven. Daarnaast staan op deze site de auditors vermeld. Ook de site van het Infopunt Duurzaam Veilig geeft informatie over verkeersveiligheidsaudits.

Samengevat:

- In 1998 is een protocol ontwikkeld voor het uitvoeren van verkeersveiligheidsaudits en zijn auditors opgeleid.
- Tot op heden is er weinig gebruik gemaakt van verkeersveiligheidsaudits; knelpunten daarbij zijn 'koudwatervrees' en de onduidelijke status.

1.7 Besluitvorming tweede fase

Richtlijnen vormgeving

16. Het Rijk zal in samenspraak met de overige wegbeheerders ervoor zorg dragen dat voor 1 maart 1998 CROW-ontwerpcriteria inzake de vormgeving van wegen gereed zijn. Het Rijk onderwerpt, in samenwerking met betrokken overheden, deze ontwerpcriteria aan een praktijktoets bij de huidige demonstratieprojecten Duurzaam Veilig en tijdens experimenten bij geplande nieuwe werken. Uiterlijk 1 januari 1999 zullen de gezamenlijke overheden definitieve ontwerpcriteria inzake de vormgeving van wegen vaststellen. De kosten voor het onderzoek op nationaal niveau worden gedragen door het Rijk.

Herziening RONA en ASVV

De 'Richtlijnen voor het Ontwerpen van Niet Autosnelwegen' (RONA) zijn herzien. Hiervoor in de plaats is 2002 het 'Handboek Wegontwerp' van het CROW gekomen, waarin de laatste inzichten ten aanzien van een Duurzaam Veilig wegontwerp zijn verwerkt. Hierbij is vastgehouden aan de categorie-indeling volgens CROW-publicatie 116. Voor wegen binnen de kom is in 2004 de CROW-publicatie 'Aanbevelingen Stedelijke Verkeersvoorzieningen' (ASVV) herzien. Deze is tevens op cd-rom uitgebracht worden.

Essentiële kenmerken voor de herkenbaarheid van wegen

Het 'Handboek Wegontwerp' en de ASVV hebben het karakter van een "gereedschapskist", waarmee de ontwerper afhankelijk van lokale omstandigheden en beschikbare budgetten het meest optimale ontwerp kan samenstellen. Daardoor is de kans groot dat de voor Duurzaam Veilig noodzakelijke herkenbaarheid van wegen in gevaar komt. Om die reden heeft het Nationaal Verkeers- en VervoersBeraad (NVVB) aan CROW gevraagd 'essentiële kenmerken voor de herkenbaarheid' op te stellen. Op 11 december 2003 hebben V&W en de decentrale koepels besloten tot het aanbrengen van een beperkt aantal essentiële kenmerken voor de herkenbaarheid van wegen, te weten een aantal onderscheidende as- en kantmarkeringen. Uit kostenoverwegingen zal de invoering ervan noodgedwongen zoveel mogelijk plaatsvinden in het kader van beheer en onderhoud. Een werkgroep krijgt de opdracht om voorstellen uit te werken voor een versnelling, zodat de totale implementatieperiode niet 15 jaar maar bijvoorbeeld 7 jaar duurt.

Samengevat:

- De RONA is in 2002 vervangen door het Handboek Wegontwerp;
- De herziene ASVV is in 2004 verschenen.
- De 'essentiële kenmerken voor de herkenbaarheid van wegen' richten zich op een aantal onderscheidende as- en kantmarkeringen.
- Voor de uitvoering hiervan wordt zoveel mogelijk aangesloten bij beheer- en onderhoud.

Wegcategorisering

17.a. Uiterlijk in 2000 zullen Gemeenten, Waterschappen, Provincies en Rijk hun wegen categoriseren. De in 1997 gepubliceerde concept-CROW-richtlijnen zijn daarbij leidraad. Zij zullen hun categorisering op elkaar afstemmen, zodat per regio een beeld ontstaat van een duurzaam veilig wegennet. Provincies hebben een coördinerende taak bij dit proces.

17.b. De wegbeheerders spreken de intentie uit om aanleg-, beheers- en onderhoudswerkzaamheden te benutten om de functie en de vormgeving van wegen in overeenstemming te brengen met de beoogde categorie-indeling.

Categoriseringsplannen volgens CROW-richtlijnen

Vrijwel alle gemeenten hebben een wegcategoryeringsplan opgesteld, evenals provincies, waterschappen en Rijkswaterstaat. Het grootste deel van de plannen is bestuurlijk vastgesteld rond 1999, zo bleek uit de enquête die in het kader van dit eindverslag is gehouden (zie bijlage 1 voor de vragenlijst). Naar eigen zeggen hebben de meeste wegbeheerders zich gehouden aan de richtlijnen die CROW geeft in publicatie 116 'Handboek categorisering van wegen op duurzaam veilige basis'. Uit de toetsing van een aantal categoriseringsplannen aan deze CROW-publicatie bleek echter dat de meeste van deze plannen afweken van de systematiek uit het eerdergenoemde handboek. Dit kwam doordat veel van die plannen al waren voorbereid voordat de publicatie uitkwam. Het stappenplan om te komen tot een wegcategoryering is nauwelijks gebruikt. Wegbeheerders gaven aan in sommige gevallen behoefte te hebben aan meerdere uitvoeringsvormen per wegcategorye. Vrijwel alle wegbeheerders gebruiken het categoriseringsplan als basis voor de verdere planvorming.

Coördinerende taak provincies

De provincies hebben hun coördinerende taak opgepakt. Uit de COVER-Evaluatie blijkt dat daar qua proces en inhoud per regio verschillend mee om is gegaan. In de enquête die in het kader van dit eindverslag is gehouden (zie bijlage 1 voor de vragenlijst) geven gemeenten aan redelijk tevreden te zijn over de wijze waarop de provincie haar coördinerende, stimulerende en faciliterende rol bij de uitvoering van het categoriseringsplan heeft uitgevoerd. Ook over de wijze waarop de provincie de uitvoering van het categoriseringsplan heeft gecoördineerd zijn gemeenten redelijk tevreden.

Samengevat:

- Vrijwel alle gemeenten hebben een categoriseringsplan opgesteld.
- Doordat de voorbereiding van de plannen eerder was dan de publicatie, wijken veel plannen af van de systematiek uit CROW-publicatie 116.
- Wegbeheerders blijken behoefte te hebben aan meerdere uitvoeringsvormen per wegcategorye.
- Wegbeheerders gebruiken het categoriseringsplan als basis voor de verdere planvorming.
- gemeenten zijn redelijk tevreden over de rol van de provincie bij de uitvoering van de categoriseringsplannen.

Alternatieve financiering

18. Het Rijk heeft advies gevraagd aan de SER over alternatieve financiering. Op basis hiervan zullen vóór 1-1-1999 voorstellen ontwikkeld worden voor een nieuwe financierings- systematiek op het gebied van de verkeersveiligheid.

Uit het advies dat de SER in september 1999 uitgebracht, blijkt dat de mogelijkheden voor alternatieve financiering beperkt zijn. Het rendement van investeringen in verkeersveiligheid liggen tussen de 6% en 22%, dus ver boven de rendementseis van 4%. De Raad constateert dat de huidige financiële middelen niet toereikend zijn voor de ambities van Duurzaam Veilig. De Raad stelt voor de uitkeringen uit Gemeente- en Provinciefonds af te stemmen op normen voor de veilige inrichting van infrastructuur. De Raad is geen voorstander van een afzonderlijk Fonds Duurzaam Veilig voor het verkrijgen van additionele financiën. Tenslotte is de Raad van mening dat Verkeersveiligheid als integraal onderdeel van het ontwerp van een kwalitatief goede infrastructuur beschouwd moet worden. Per 1 januari 2005 is de Wet BDU Verkeer en Vervoer in werking getreden. Via de BDU wordt een integrale afweging van maatregelen op de meest geëigende bestuurlijke niveaus beoogd. In de BDU zijn de uitkeringen inzake Duurzaam Veilig integraal opgenomen.

Looptijd

19. Dit convenant heeft een looptijd t/m 31 december 2001 (bij verlenging van fase 1 t/m 31 december 2002). Het treedt in werking met ingang van de dag na ondertekening.

De looptijd van het convenant is door de Bestuurlijke Regiegroep met een jaar verlengd. De eerste fase is na een verlenging afgelopen.

Organisatie

20. Rijk, IPO, VNG en UvW participeren in een Bestuurlijke Regiegroep Duurzaam Veilig. Onder deze Regiegroep kunnen meerdere werkverbanden functioneren. Ten behoeve van de Regiegroep zal voor een periode van 4 jaar een bijstandsteam geformeerd worden, waarvoor het Rijk jaarlijks € 285.882 (VNG € 163.361, IPO € 68.067 en Unie van Waterschappen € 54.454)³ beschikbaar stelt op basis van een jaarlijks door de Regiegroep op te stellen werkplan.

Bij de aanvang van het Startprogramma is een Bestuurlijke Regiegroep Duurzaam Veilig ingesteld, waaronder twee ambtelijke werkgroepen vielen, namelijk de Coördinatiegroep Fase 1 en de Plangroep Fase 2.

³ in guldens: fl 630.000 (VNG: fl 360.000; IPO: fl 150.000 en Unie van Waterschappen: fl 120.000).

Voor de ondersteuning was een 'bijstandsteam' (later omgedoopt tot Realisatieteam) bestaande uit medewerkers van IPO, VNG en UvW in het leven geroepen. Voor de looptijd van het Startprogramma was hiervoor bij de betrokken organisaties extra personeel aangetrokken, waarvoor het Rijk jaarlijks een bijdrage beschikbaar heeft gesteld. De Bestuurlijke Regiegroep Duurzaam Veilig is in mei 2001 opgeheven. De bestuurlijke besluitvorming heeft daarna plaatsgevonden in het Nationaal Verkeer- en Vervoer Beraad (NVVB het huidige NMB)). Ook de Coördinatiegroep en de Plangroep zijn beide in 2001 opgeheven. Op ambtelijk niveau werd het Startprogramma daarna aangestuurd door de Adviesgroep Verkeersveiligheid.

Monitoring

21 a. De Regiegroep bewaakt de voortgang in de uitvoering van de gemaakte afspraken. Jaarlijks (voor het eerst vóór 1 september 1998) wordt de voortgang aan het LOVV gerapporteerd en besproken tijdens het bestuurlijk overleg verkeersveiligheid. Tijdens dit overleg worden indien noodzakelijk aanvullende afspraken gemaakt. Wegbeheerders zullen globale gegevens verstrekken ten bate van de monitoring van de uitvoering van de afspraken.

21 b. Begin 2000 vindt een evaluatie plaats van de werking van het convenant en de resultaten die in fase 1 zijn bereikt door een onafhankelijk onderzoeksbureau onder begeleiding van de Regiegroep. Het rijk zal dit evaluatie-onderzoek financieren.

21a. voortgangsrapportages

AVV heeft in overleg met de convenantpartners drie voortgangsrapportages opgesteld: 'Gezamenlijk van start ...' (1998) en 'Gezamenlijk aan de slag ...' (2000) en 'Gezamenlijk op de goede weg... ' (2003). Deze zijn besproken in de Bestuurlijke Regiegroep Duurzaam Veilig. Over de jaren 2000 en 2001 is afgezien van een voortgangsrapportage in verband met de COVER-Evaluatie. Deze voorliggende eindrapportage vat de bereikte resultaten uit de diverse voortgangsrapportages samen.

21 b. Cover-evaluatie

De COVER Evaluatie was een initiatief van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het IPO, de VNG, de Samenwerkende Kaderwetgebieden en de Unie van Waterschappen. In deze evaluatie zijn de drie convenanten Verdi, Akkoord Decentralisatie Impuls regionaal verkeersveiligheidsbeleid (DI- akkoord) en Startprogramma Duurzaam Veilig gezamenlijk geëvalueerd. Voor alle drie de convenanten is nagegaan of de onderliggende afspraken zijn nagekomen en of de afspraken tot de beoogde resultaten hebben geleid. Tenslotte had de Cover-evaluatie tot doel om aanbevelingen te doen voor het beleid. De COVER-evaluatie is begin 2000 gestart en de resultaten zijn medio 2001 opgeleverd. Het onderzoek omvatte een feiten- en meningenonderzoek, een zelfanalyse en een visitatie van verschillende doelgroepen (kaderwetgebieden, gemeenten, provincies, waterschappen en rijk en koepelorganisaties). In 2001 is het eindrapport "Verkeersveiligheid in gedecentraliseerde banen;

investering en cultuur en structuur" verschenen van de
visitatiecommissie onderleiding van prof. dr. J.C. Terlouw. Daarnaast
verscheen per convenant een achtergronddocument (Goudappel
Coffeng, 2001).

Geschillen

**22. Geschillen die niet in de Regiegroep of het LOVV kunnen worden
opgelost, worden tijdens bestuurlijk overleg tussen de Minister, het
IPO, de VNG en de UvW besproken.**

Er zijn geen geschillen voorgekomen.

Verandering

**23. Partijen kunnen in overleg treden over (de noodzaak van)
verandering van het convenant. Partijen treden in overleg binnen 3
weken nadat een partij de wens daartoe aan de andere partijen
schriftelijk heeft meegedeeld.**

Verandering van het convenant anders dan de looptijd is niet aan de
orde geweest.

Opzegging

**24. Elke partij mag dit convenant met inachtneming van een
opzegtermijn van 3 maanden schriftelijk opzeggen, indien een
zodanige verandering van omstandigheden is opgetreden dat dit
convenant billijkheidshalve op korte termijn behoort te eindigen.**

Opzegging van het convenant is niet aan de orde geweest.

Veiligheidseffecten maatregelen uit het startpagina

Het startprogramma Duurzaam Veilig bevat zowel proceselementen en (beleids)uitvoeringsmaatregelen. De processen zijn een noodzakelijke voorwaarde voor het realiseren van de maatregelen. De categorisering van wegen biedt zo een basis voor onder andere de inrichting van 30 en 60 km/uur wegen. Het organiseren van de gedeeltelijke financiering van de uitvoering van het verkeer- en vervoers-beleid teneinde de in de Nota Mobiliteit afgesproken doelstellingen te bereiken is eveneens een vereiste om te komen tot beleidsuitvoering. Aan deze faciliterende zaken kunnen echter geen directe beleidseffecten worden toegekend.

Aan een aantal andere maatregelen zijn wel directe verkeersveiligheidseffecten toegekend. Hieronder volgt een samenvatting van de eerder vermelde effecten:

Inrichting 30 km/uur-gebieden

Geschat wordt dat er door de inrichting van 30 km/uur gebieden een jaarlijkse daling van minstens 27 doden en 900 ziekenhuisgewonden gerealiseerd is.

Inrichting 60 km/uur-gebieden

Geschat wordt dat er door de inrichting van 60 km/uur gebieden een jaarlijkse daling van minstens 38 doden en 75 ziekenhuisgewonden gerealiseerd is.

Voorrang op verkeersaders

Er is sprake van een daling van de letselongevallen op de wegvakken. Op de kruispunten konden geen verkeersveiligheidseffecten worden vastgesteld.

Bromfiets op de rijbaan

Uit de evaluatie van BOR bleek een aanzienlijke daling van 15% van het aantal letselongevallen met bromfietzers ten gevolge van de invoering van BOR. Dit komt overeen met een slachtoffer besparing van 420.

Voorrang fietser van rechts

De maatregel was geen verkeersveiligheidsmaatregel. Het aantal slachtoffers is gelijk gebleven maar ernst van ongevallen is afgenomen.

	doden	ziekenhuisgewonden
realisatie 30 km gebieden	> 27	> 900
realisatie 60 km gebieden	> 38	> 75
voorrang op verkeersaders		> 0
Bromfiets op de rijbaan	> 0	> 0
Voorrang fietser van rechts	> 0	> 0

Totaal verkeersveiligheidseffect startprogramma Duurzaam Veilig

Literatuurlijst

Aan de start, Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer 1997-2000, populaire versie van de intentieverklaring. Gezamenlijke uitgave van Vereniging van Nederlandse Gemeenten, Unie van Waterschappen, Interprovinciaal Overleg en Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1997.

Aanzet tot een auditprotocol, SWOV, Leidschendam, 1998.

Achtergronddocument Startprogramma Duurzaam Veilig, Cover-evaluatie, uitgevoerd door Goudappel Coffeng en B&A groep in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Deventer, 2001.

Beenker, N. et al. Waterschap gaat door met 60 km-gebieden. In: Verkeerskunde nummer 2, 2004.

Bromfiets op de rijbaan – Handleiding voor de invoering, Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer, Ede, 1999.

Convenant Startprogramma Duurzaam Veilig, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Interprovinciaal Overleg, Vereniging van Nederlandse Gemeenten en Unie van Waterschappen, 1997.

DTV, Monitoring Voorrang fietser van rechts – een onderzoek onder wegbeheerders naar de stand van zaken bij de voorbereiding van de invoering van de regel Voorrang fietsers van rechts, 2000.

Duurzaam Veilig – de volgende stap, Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer, Ede, 1999.

Duurzaam Veilig fase 1, een onderzoek naar de stand van zaken. SGBO, Den Haag, 2001.

Duurzaam veilig verkeer in gemeentebeleid - Handreiking Educatie, Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer, Ede, 1998.

Duurzaam Veilige inrichting van wegen binnen de bebouwde kom – een gedachtevorming, Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer, Ede, 2000.

Duurzaam Veilige inrichting van wegen buiten de bebouwde kom – een gedachtevorming, Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer, Ede, 1999.

Eenheid in rotondes (publicatie 126), CROW, Ede, 1998.

Evaluatie 60 km/uur projecten, monitor 2003, uitgevoerd door Via Verkeersadvies in opdracht van Unie van Waterschappen, Vught, 2003.

Evaluatie 60 km/uur projecten, eindrapport, uitgevoerd door Via Verkeersadvies in opdracht van Unie van Waterschappen, Vught, 2004.

Evaluatie verkeersveiligheidseffecten 'Bromfiets op de rijbaan', een onderzoek naar letselongevallen met bromfietzers een jaar na de landelijke invoering, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 2001.

Evaluatie verkeersveiligheidseffecten 'voorrang fietsers van rechts' en 'voorrang op verkeersaders', een onderzoek naar verkeersongevallen één jaar na de landelijke invoering, de Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Rotterdam, 2003.

Gezamenlijk op de goede weg... Monitoring Startprogramma Duurzaam Veilig, derde voortgangsrapportage, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Rotterdam, 2003.

Gezamenlijk op weg... Monitoring Startprogramma Duurzaam Veilig, tweede voortgangsrapportage, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Rotterdam, 2000.

Gezamenlijk van start... Monitoring Startprogramma Duurzaam Veilig, eerste voortgangsrapportage, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Rotterdam, 1998.

Handboek categorisering wegen op duurzaam veilige basis (publicatie 116), CROW, Ede, 1997.

Handleiding startprogramma Duurzaam Veilig, Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer, deel I (Achtergronden), deel II (Uitwerking), deel III (Voorbeeldmaatregelen), Ede, 1998.

Handreiking Infrastructuur in uitvoering, Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer, Ede, 1998.

Handreiking Infrastructuur met beleid, Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer, Ede, 1998.

Ideeënbundel Duurzaam Veilig in Ontwikkeling, Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer, Ede, 1998.

Ideeënbundel: Duurzaam Veilig in ontwikkeling, Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer, Ede, 1998.

Investeren in verkeersveiligheid, SER, 1999

Maatregelwijzer Verkeersveiligheid 'Er is meer dan je denkt' verkeersveiligheidsaudit – Informatie over de mogelijkheden en toepassing, Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer, Ede, 2001.

Monitoring Startprogramma Duurzaam Veilig, uitgevoerd door Korbee & Hovelynck, in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Bilthoven, 1999.

Monitoring Startprogramma DV - interviewronde regio's (tussenrapportage), SWOV, Leidschendam, 1998.

Monitoring Voorrang Fietsers van Rechts, een onderzoek onder wegbeheerders naar de stand van zaken bij de voorbereiding van de invoering van de regel Voorrang Fietsers van Rechts, DTV consultants, Breda, 2000.

Nieuwsbrief, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag, 2004.

PROV 2001, Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid, TT02-52, uitgevoerd door Traffic Test in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Veenendaal, 2002.

Regeling subsidies uitvoeringsprogramma duurzaam veilig, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag, 1998.

Regionale Bijeenkomsten Duurzaam Veilig Fase 2, uitgevoerd door Korbee & Hovelynck in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Bilthoven, 2001.

Samen werken aan een Duurzaam Veilige schoolomgeving, Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer, Ede, 2003.

Sobere inrichting van 30 en 60 km/u gebieden, een illustratieve aanpak met praktijkvoorbeelden, Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer, Ede, 2000.

Sobere maatregelen in een zone-60, Unie van Waterschappen, Den Haag, 1998.

Traverse: Doorgaande weg binnen de bebouwde kom. Aanpak met voorbeelden (brochure), CROW, Ede, 2003.

Verkeersveiligheid in gedecentraliseerde banen; investeren in cultuur en structuur, eindrapport Cover evaluatie, Den Haag, 2001.

Voorrang fietsers van rechts en voorrang op verkeersaders – handleiding voor de invoering, Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer, Ede, 2000.

Witte, E. & H. Korbee, Stimuleren Verkeersveiligheidsaudit. Korbee & Hovelynck, De Bilt, 2003.

Witte, E. & H. Korbee, Verkeersveiligheidsaudit in de praktijk. Tussenrapportage. Korbee & Hovelynck, De Bilt, 2003.

Bijlage 1: vragenlijst



Centraal Bureau voor de Statistiek
Divisie Bedrijfs-economische Statistieken
Sector Statistische Analyse Heerlen
Taakgroep Verkeer en Vervoer



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Weglengte en rotondemeting 2003

Startprogramma Duurzaam Veilig

BSH K115



Gaarne terugzenden voor 5-12-2003 in
bijgevoegde portvrije retourenvelop.
Wilt u controleren of het codenummer in
het venster zichtbaar is?

Contactpersoon: Telefoon Fax
de heer F. Mullenders (045) 570 64 39 (045) 570 62 79

Wegbeheerder:

Volgnummer:

I Lengte van wegen in beheer en onderhoud van de wegbeheerder		Lengte op 1 januari 2003 in gehele hectometer			
		buiten de bebouwde kom		binnen de bebouwde kom	
1. Verharde wegen			hm		hm
Verdeling naar maximum toegestane snelheid:		a. ≤ 30 km (inclusief de lengte van wegen binnen woonerven)			
		b. 50 km	hm		hm
		c. 60 km	hm		hm
		d. ≥ 70 km	hm		hm
		totale lengte verharde wegen	hm		hm
2. Onverharde wegen	totale lengte onverharde wegen		hm		hm
		Aantallen			
1. Aantal verkeerspleinen/rotondes met voorrang gemotoriseerd verkeer op rotonde en:		buiten de bebouwde kom met VRI	zonder VRI	binnen de bebouwde kom met VRI	zonder VRI
	a. vrijliggende fietspaden in voorrang				
	b. vrijliggende fietspaden uit voorrang				
	c. fietsverkeer op rotonde met fietsstroken				
	d. fietsverkeer op rotonde zonder fietsstroken				
	e. geen fietsverkeer				
2. Aantal verkeerspleinen/rotondes met voorrang voor gemotoriseerd verkeer van rechts en:					
	a. fietsverkeer op rotonde				
	b. vrijliggende fietspaden				
	c. geen fietsverkeer				
3. Aantal overige verkeerspleinen/rotondes					

Contactpersoon	
Naam:	<input type="text"/>
Afdeling:	<input type="text"/>
Datum:	<input type="text"/>
Telefoon:	<input type="text"/>
Handtekening:	<input type="text"/>



Centraal Bureau voor de Statistiek
 Divisie Bedrijfs-economische Statistiek
 Sector Statistische Analyse Heerlen
 Taakgroep Verkeer en Vervoer
 Telefoon Fax
 (045) 570 64 39 (045) 570 62 79



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Enquête
 wegbeheerders

2003
 ALGEMENE INFORMATIE

K115

Gaarne terugzenden voor 5-12-2003 in
 bijgevoegde portvrije retourenvelop.
 Wilt u controleren of het codenummer in
 het venster zichtbaar is?

Wegbeheerder van: _____
 Volnummer: _____
 Naam: dhr/mw _____
 Email: _____ Telefoon: _____

Categoriseringsplannen

Vul hier het rapportcijfer in

U dient het van toepassing zijnde antwoord te omcirkelen en eventueel nader toe te lichten!

1. Heeft u een categoriseringsplan opgesteld?
 - a. Ja
 bestuurlijk vastgesteld in het jaar .
 - b. Nee (ga naar vraag 4)
2. Is dit categoriseringsplan opgesteld volgens de CROW-richtlijnen
 (handboek wegcategoryering, publicatie 116)?
 - a. ja
 - b. nee, want _____
3. Wordt het categoriseringsplan gebruikt als basis van de verdere planvorming?
 - a. Ja
 - b. Nee, want _____
4. Deze vraag bestaat uit vijf deelvragen die gaan over de coördinerende taak van de provincie bij de uitvoering van het categoriseringsplan.
 - a. De wijze waarop de provincie haar coördinerende taak bij de uitvoering van het categoriseringsplan in het algemeen heeft uitgevoerd, geef ik het cijfer: _____
 - b. De wijze waarop de provincie ons heeft gestimuleerd bij de uitvoering van het categoriseringsplan geef ik het cijfer: _____
 - c. De wijze waarop de provincie ons heeft gefaciliteerd bij de uitvoering van het categoriseringsplan geef ik het cijfer: _____
 - d. De wijze waarop de provincie in haar coördinerende taak bij de uitvoering van het categoriseringsplan voor afstemming heeft gezorgd met andere categoriseringsplannen geef ik het cijfer: _____
 - e. De wijze waarop de provincie de uitvoering van het categoriseringsplan heeft gecoördineerd, hebben wij als positief/negatief ¹ ervaren, omdat: _____

**) doorhalen wat niet van toepassing is*

Bromfiets op de rijbaan

Lengte op 1 januari 2003 in gehele *hectometer*

5. Hoeveel hectometer (brom)fietspad is in uw beheersgebied beschikbaar langs verkeersaders waar:
 - a. bromfiets op de rijbaan is ingevoerd?
 - b. de bromfiets zich nog op het fietspad bevindt?

(N.B.: de lengte van a plus b is de totale lengte van de verkeersaders waarlangs een fietspad is)
6. Bent u als wegbeheerder voornemens het gebied waar bromfiets op de rijbaan geldt uit te breiden?
 - a. ja, namelijk met ca.: _____
 - b. nee _____

_____ hm
 _____ hm
 _____ hm

Voorrang fietsers van rechts en voorrang op verkeersaders	Lengte op 1 januari 2003 in gehele <i>hectometer</i>
<p>7. Hoeveel hectometer weglengte van verkeersaders zijn in uw beheersgebied beschikbaar waarop kruisingen in de voorrang zijn gezet?</p> <p>8. Hoeveel hectometer weglengte van verkeersaders zijn in uw beheersgebied beschikbaar waarop kruisingen <u>niet</u> in de voorrang zijn gezet?</p> <p>9. Hoeveel kruisingen op verkeersaders zijn in uw beheersgebied tussen 1-1-1998 en 1-1-2003 in de voorrang gezet? Circa _____ kruisingen</p>	<p>_____ hm</p> <p>_____ hm</p>
Voorrang fietsers van rechts in verblijfsgebieden	Vul hier het percentage in
<p>10. Welke maatregelen heeft u als wegbeheerder getroffen in verblijfsgebieden voor de invoering van 'Voorrang fietser van rechts'? (vul belangrijkste in)</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>11. Zijn deze maatregelen voldoende toereikend? a. Ja b. Nee, want:</p> <p>_____</p> <p>12. Hoeveel procent van de kruispunten in uw totale verblijfsgebied zijn nog geregelde kruispunten?</p> <p>_____ %</p> <p>13. Bent u als wegbeheerder voornemens om in de komende tijd daarin veranderingen aan te brengen? a. Ja b. Nee <i>Kunt u uw antwoord bij zowel 'ja' als 'nee' hieronder toelichten?</i></p> <p>_____</p>	<p>_____ %</p> <p>_____ %</p> <p>_____ %</p>
30 km/uur en 60 km/uur gebieden	Vul hier het percentage in
<p>14. Hoeveel procent van de aangewezen <u>30 km/uur gebieden</u> in uw beheersgebied is <u>sober</u> ingericht? Kunt u deze sobere uitvoering omschrijven?</p> <p>_____</p> <p>15. Hoeveel procent van de aangewezen <u>30 km/uur gebieden</u> in uw beheersgebied is <u>optimaal duurzaam veilig</u> ingericht? Wat is naar uw beleving een optimaal duurzaam veilig ingericht 30 km/uur gebied?</p> <p>_____</p> <p>16. Hoeveel procent van de aangewezen <u>60 km/uur gebieden</u> in uw beheersgebied is <u>sober</u> ingericht? Kunt u deze sobere uitvoering omschrijven?</p> <p>_____</p> <p>17. Hoeveel procent van de aangewezen <u>60 km/uur gebieden</u> in uw beheersgebied is <u>optimaal duurzaam veilig</u> ingericht? Wat is naar uw beleving een optimaal duurzaam veilig ingericht 60 km/uur gebied?</p> <p>_____</p> <p>18. Welke concrete plannen heeft u voor de toekomstige uitvoering van Duurzaam Veilig in uw beheersgebied?</p> <p>_____</p>	<p>_____ %</p> <p>_____ %</p> <p>_____ %</p> <p>_____ %</p>
<p>HARTELIJK DANK VOOR UW MEDEWERKING</p> <p><i>Wilt u dit vragenformulier vóór 5 dec 2003 terugsturen naar het CBS? U kunt hiervoor gebruik maken van de bijgevoegde portvrije enveloppe.</i></p>	

Bijlage 2: schatting van de weglengten

De weglengte meting betreft de weglengten in beheer van gemeenten, provincies en waterschappen. In 2003 heeft het CBS op verzoek van AVV de weglengte meting van 1998 herhaald. Doordat de weglengtemeting 1998 een sterke relatie had met de subsidieregeling in het kader van het Startprogramma was de respons bijna 100%. Bij de laatste weglengten inventarisatie heeft 73% van de wegbeheerders de weglengten ingevuld. Deze 73% van de wegbeheerders beheert circa 66% van het wegennet. Doordat niet alle wegbeheerders hun weglengte gerapporteerd hebben is de verdeling van de weglengte van 2003 geschat.

In tabel 1 staan de weglengtes 1998 in kilometers. De totale lengte verharde wegen is 112.622 kilometer waarvan 48% buiten de bebouwde kom en 52% binnen de bebouwde kom.

weglengte in kilometers		
totaal verhard	112622	100%
totaal buiten de bebouwde kom	54070	48%
totaal binnen de bebouwde kom	58553	52%
Buiten de bebouwde kom <30 km/u	43	0%
Buiten de bebouwde kom 50 km/u	706	1%
Buiten de bebouwde kom 60 km/u	1364	3%
Buiten de bebouwde kom 70 km/u en hoger	51176	95%
Buiten de bebouwde kom onverhard	10117	
buiten de bebouwde kom onbekend	780	1%
Binnen de bebouwde kom <30 km/u	8508	15%
Binnen de bebouwde kom 50 km/u	48048	82%
Binnen de bebouwde kom 60 km/u	79	0%
Binnen de bebouwde kom 70 km/u en hoge	632	1%
Binnen de bebouwde kom onverhard	601	
Binnen de bebouwde kom onbekend	1285	2%

tabel 1 weglengten in kilometers in 1998

Schatting van de weglengte 2003.

Voor de schatting van de weglengten 2003 is er vanuit gegaan dat de weglengten zoals op gegeven door de waterschappen juist was. Op basis van de percentages van de weglengten naar maximum snelheid van de responderende provinciale en gemeentelijke wegbeheerders is de weglengte 2003 berekend door toepassing op de weglengten 1998 (zie tabel 2 kolom 2 en 3). In die zin is dus de weglengte van die twee laatste groepen wegbeheerders constant verondersteld. Omdat de kans aanwezig was dat de responderende wegbeheerders een actiever

herinrichtingbeleid hebben gevoerd is een soberdere schatting van de berekende weglengten aangenomen. Daarom is een berekening gemaakt van de weglengten waarbij de weglengten die van 2003 ontbraken de weglengte van 1998 is ingevuld. Dit geeft dan een grof beeld van de minimale lengten (zie tabel 2 in de kolom '2003 met 1998'). Op basis van die lengten is door AVV een schatting gemaakt van de weglengten waarbij gekozen is voor een onderschatting in plaats van een overschatting.

Op basis van de schatting van de weglengten tabel 2 kan geconcludeerd worden dat in 2003 het aandeel wegen 60 km/uur buiten de bebouwde kom is toegenomen tot 21% terwijl dat in 1998 nog circa 3% was. De lengte van het areaal 60 km./uur wegen is daarmee tussen 1998 en 2003 toegenomen met bijna 10.000 kilometer. Binnen de bebouwde kom is het areaal 30 km/uur toegenomen tot circa 27500 kilometer een aandeel van 47% binnen de bebouwde kom. In 1998 was dat aandeel nog 15%.

weglengte in kilometers	op basis van respons 2003		op basis van 2003 aangevuld met 1998		schatting weglengten	
totaal verhard	111838	100%	109579	100%	111680	100%
totaal buiten de bebouwde kom	53266	47%	51534	47%	53100	48%
totaal binnen de bebouwde kom	58572	52%	58046	53%	58580	52%
Buiten de bebouwde kom <30 km/u	103	0%	81	0%	90	0%
Buiten de bebouwde kom 50 km/u	319	1%	467	1%	360	1%
Buiten de bebouwde kom 60 km/u	12406	23%	9904	19%	11240	21%
Buiten de bebouwde kom 70 km/u en hoger	39908	74%	41081	80%	40830	77%
Buiten de bebouwde kom onverhard	18483		15958		10280	
buiten de bebouwde kom onbekend	530	1%			570	1%
Binnen de bebouwde kom <30 km/u	30934	53%	23828	41%	27500	47%
Binnen de bebouwde kom 50 km/u	26001	44%	33570	58%	29560	50%
Binnen de bebouwde kom 60 km/u	40	0%	35	0%	35	0%
Binnen de bebouwde kom 70 km/u en hoger	446	1%	613	1%	520	1%
Binnen de bebouwde kom onverhard	1197		1020		600	
Binnen de bebouwde kom onbekend	1152	2%			965	2%

tabel 2 geschatte weglengte per 1-1- 2003

Bijlage 3: berekening verkeersveiligheidseffecten

In deze bijlage wordt de berekening van de veiligheidseffecten op 30 en 60 km/uur wegen toegelicht.

Op basis van de weglengten en de verkeersongevallencijfers zijn de aantallen verkeersdoden en ziekenhuisgewonden per 1000 km weglengte⁴ berekend. Om toevalligheden zoveel mogelijk uit te schakelen is voor 1998 gewerkt met het gemiddelde van de ongevalsgegevens uit 1997 t/m 1999 en voor 2003 met 2001 t/m 2003.

In tabel 1 en 2 staan de verkeersdoden en ziekenhuisgewonden per 1000 km weglengte naar maximumsnelheid voor 1998 en 2003

verkeersdoden per 1000km weglengte	1998	2003
wegen met snelheid van maximaal 30 km/u	2,22	1,26
wegen met 50 km/u	7,25	10,28
wegen met 60 km/u	6,01	2,60
wegen met snelheden > 70 km	13,59	14,91

tabel 1 verkeersdoden per 1000 km weglengte

ziekenhuisgewonden per 1000km weglengte	1998	2003
wegen met snelheid van maximaal 30 km/u	55,40	22,00
wegen met 50 km/u	121,34	172,30
wegen met 60 km/u	32,57	25,84
wegen met snelheden > 70 km	100,07	111,34

tabel 1 ziekenhuisgewonden per 1000 km weglengte

Op 30 km/uur wegen is het risico naar weglengte voor verkeersdoden gedaald met ruim 40% en voor ziekenhuisgewonden met circa 60%. Op 60 km/uur wegen zijn die percentages voor verkeersdoden 57% en 21%.

De risicocijfers voor 50 km/uur wegen zijn gestegen met circa 40% voor doden en ziekenhuisgewonden. Op wegen met een snelheid hoger dan 70 km/uur doet zich een zelfde verschijnsel voor. Het is echter niet aannemelijk dat de wegen op deze laatste twee categorieën wegen onveiliger zijn geworden. Vermoedelijk zijn de wegen die

⁴ meestal wordt gewerkt met slachtoffers (doden, ziekenhuisgewonden) naar voertuigkilometers, omdat die hier niet bekend zijn wordt gewerkt met weglengten

geschikt waren voor ombouw naar 30 en 60 km/uur wegen al veiliger dan de 50 en 80 km/uur wegen die niet omgebouwd zijn naar resp. 30 en 60 km/uur wegen.

Berekening van de reductie in slachtoffers.

Voor de reductie van het aantal slachtoffers op 30 km/uur wegen zou het verschil gelden van het risico van 50 km/uur in 1998 en 30 km/uur in 2003 vermenigvuldigt met de weglengte (in duizend km). Het is echter zoals hierboven gesteld aannemelijk dat de heringerichte 30 km/uur wegen voor de herinrichting al veiliger waren dan de wegen die als 50 km/uur weg ingericht zullen blijven, de gebiedsontsluitingswegen.

Voor de berekening van de effecten is daarom uitgegaan van de meest sobere schatting nl. het risico van de 30 km/uur wegen in 1998.

Dat levert voor het geschatte areaal 30 km/uur gebieden een reductie op van 27 verkeersdoden en 921 ziekenhuisgewonden. Indien rekening wordt gehouden met minimum lengte en de maximum lengte in tabel 2 van bijlage 2 dan ligt de reductie het aantal verkeersdoden tussen 18 en 34 verkeersdoden en 717 en 1112 ziekenhuisgewonden.

Voor de 60 km/uur gebieden is de reductie van het aantal verkeersdoden op basis van de geschatte weglengte 38 en 76 ziekenhuisgewonden. Op basis van de minimum en maximum weglengten liggen de effecten tussen de 30 en 45 voor de verkeersdoden en tussen 32 en 113 ziekenhuisgewonden.

Benadrukt wordt nogmaals dat de schattingen uitgaan van een voorzichtige benadering. Er is dus een grotere kans op onderschatting van het effect. De onderschatting zal bij 60 km/uur wegen groter zijn dan bij 30 km/uur wegen.