

Verslaglegging NVVC

Sessietitel: *Meten is weten! Handvatten voor een proactieve verbetering van de verkeersveiligheid.*

Sprekers: Letty Aarts (SWOV) en Hans Drolenga (SWECO)

Sessievoorzitter: Marianne Dwarshuis (ANWB)

De kennissessie werd omstreeks 11:30 uur geopend door Marianne Dwarshuis. Na een korte introductie lichtte zij programma van de sessie toe. Letty Aarts begon met vertellen over de proactieve aanpak en lichtte deze toe aan de hand van een aantal voorbeelden. Daarna ging Hans Drolenga verder in op een praktijkvoorbeeld, namelijk VIND. Hierna was er ruimte voor discussie. Tussendoor was er ruimte voor vragen.

Letty Aarts vertelde over de aanleiding voor de proactieve of risicogestuurde aanpak als input voor beleid. De aanleiding werd aan de hand van een grafiek toegelicht. De verminderde registratiegraad door verandering in beleid bij de politie, die sinds 2009 van kracht is, vormde een van de aanleidingen voor het opstellen van proactieve instrumenten. Een andere reden was het succes dat met beleid is geboekt (Education, Enforcement en Engineering). De drie E's vormen tevens de basis van de Duurzaam Veilig maatregelen. Hierna werd proactief beleid afgezet tegen reactief beleid. Belangrijkste verschil tussen de twee is dat proactief beleid voorspellend van aard is, dus als er bijvoorbeeld een onveilig beoordeeld kruispunt is met een hoge ongevalskans, dan is het aannemelijk dat er na verloop van tijd een ongeval plaats zou kunnen vinden. De mate van (on)veiligheid wordt dan ook wel uitgedrukt aan de hand van 'Safety Performance Indicators', afgekort 'SPI'. Een SPI geeft weer welke gevaren er aanwezig zijn in het verkeer.

Vervolgens gaf Letty een overzicht van enkele bekende indicatoren. De indicatoren zijn te groeperen binnen gedrag, infrastructuur, voertuigveiligheid en traumazorg. Ook noemde ze een aantal concrete voorbeelden van SPI's. De voorbeelden die aan bod kwamen waren hoge snelheid en gevaarlijke fietsinfra. Na deze voorbeelden legde ze een koppeling met de beleidspiramide en waar in de beleidscyclus de SPI's kunnen worden geplaatst.

Om beleidsmakers een goed beeld te geven van de proactieve aanpak in de praktijk zijn er een tweetal concrete praktijkvoorbeelden behandeld. Voorbeeld één was voor een wegbeheerder met vooral wegen buiten de bebouwde kom. Waar en met welke verkeersveiligheidsproblemen heeft hij te maken? De wegbeheerder heeft in dit geval drie mogelijke proactieve of risicogestuurde instrumenten om dit verkeersveiligheidsvraagstuk inzichtelijk te krijgen. De instrumenten die de wegbeheerder in dit geval kan gebruiken zijn EuroRAP, ProMev en VIND. Deze instrumenten maken gebruik van kenmerken van de inrichting en snelheidsgedrag. Het aardige van deze indicatoren is dat ze gemakkelijker een link mogelijk maken met andere beleidsterreinen en het advies is dan ook om dit te benutten om die andere beleidsterreinen erbij te betrekken, bijvoorbeeld vanuit assetmanagement. Voorbeeld twee was voor een regievoerder. Als uitgangspunt hierbij werd de gangbare fietsveiligheidsproblematiek genomen, die vooral speelt in gemeentes. Instrumenten die in dit voorbeeld zijn bedoeld zijn in te zetten om een beeld te krijgen van onveilige locaties zijn CycleRap (vooral gericht op enkelvoudige fietsongevallen) en Promev (meer gericht op de interactie tussen fiets en andere modaliteiten). CycleRap (gericht op enkel de fietsveiligheid) en Promev (meer gericht op de interactie tussen fiets en andere modaliteiten). Ook in dit voorbeeld werd er een aantal beleidsterreinen benoemd om erbij te betrekken, bijvoorbeeld via assetmanagement.

Na deze voorbeelden kwamen de beschikbare proactieve instrumenten nog aan bod met een toelichting. De instrumenten waren EuroRap (RPS), Safe Cycle Network (CycleRap), ProMev (Netwerktoets, Routetoets, DV-meter, VSGS en maatwerklaag), Regionale monitoring van SPIs (meetnetten voor rijden onder invloed van alcohol, weg- en fietsinfrastructuur en snelheid), de Zweedse uitwerking (Vision Zero gekoppeld aan SPIs) en de recente Amsterdamse uitwerking (NetworkSafetyIndex en gedrags SPIs). De laatste voorbeelden betroffen die van het Rijk (VIND) en het Ministerie van IenM (verkenning risicogestuurde aanpak).

Bij het voorbeeld van het alcoholmeetnet werd uit de zaal de vraag gesteld wat er nu precies gemeten wordt. Het antwoord was dat door het regionale meetnet inzicht kan worden verkregen in hoe vaak alcoholgebruik onder bestuurders voorkomt, de mate waarin en waar en wat precies de problemen en probleemgroepen vormen. Hier kan weer een gerichte aanpak op worden gebaseerd.

Na deze voorbeelden nam Hans Drolenga het woord over. Zijn presentatie ging verder in op het voorbeeld van, VIND. VIND wordt onderzocht en uitgevoerd door Hans Drolenga (SWECO), Yvonne Janssen (Rijkswaterstaat) en Jurgen Koppen (I&M). VIND is een signaleringsinstrument gebaseerd op een risicogestuurde aanpak opgesteld door Rijkswaterstaat. Het principe van Rijkswaterstaat is dat er onderscheid gemaakt wordt in factoren waar ze invloed op hebben en factoren waar ze geen invloed op hebben. De focus van VIND ligt in de factoren waar Rijkswaterstaat invloed op heeft. Door het maken van een kosten-baten analyse kan de prioritering van problemen worden vastgesteld. Voorbeelden van factoren waar door middel van VIND naar wordt gekeken zijn horizontaal alignement, verharding, dwarsprofiel en snelheid.

Ook lichtte Hans een paar concrete praktijkvoorbeelden toe. Bijvoorbeeld risicofactor stroefheid afgezet tegen het ongevalsrisico per stukje weg. Een ander voorbeeld was risicofactor boogstraal afgezet tegen ongevalsrisico. De afsluiting was dat VIND nog moet worden doorontwikkeld. Bijvoorbeeld door nieuwe variabelen toe te voegen. Een andere aanbeveling is het implementeren van VIND bij de ontwerpfase.

Uit de zaal werd de vraag gesteld wat het belangrijkste verschil is van VIND met de andere instrumenten. Het belangrijkste verschil is dat VIND is gebaseerd op de weg- en verkeerssituatie bij Rijkswaterstaat.

Na de toelichting was er ruimte voor discussie. Uit de zaal kwamen er nog een aantal zaken naar voren waar men eventuele problemen in zag. Uit de zaal kwam de stelling dat er nog onvoldoende kennis was van verkeersveiligheid. Dit werd beaamt door de sprekers met de toevoeging dat het juist van belang is om deze methoden door te ontwikkelen. Een andere opmerking uit de zaal was dat de gevolgen van SPI's nog niet altijd goed in te schatten waren, dit hoort ook nog bij het proces van de doorontwikkeling van kennis op dit nieuwe gebied.

Tot slot werden er nog een paar praktische aanbevelingen gegeven. De aanbevelingen zijn opgesomd in een vijftal stappen.

1. Creëer bewustzijn.
2. Zoek samenwerking.
3. Breng probleem in kaart.
4. Stel maatregelen op door middel van proactief beleid.
5. Meet voortgang risico's.