

Tien jaar Duurzaam Veilig

De balans opgemaakt

Auteur

Wendy Weijermars

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek
Verkeersveiligheid SWOV

Keywords

Duurzaam Veilig
Startprogramma
Evaluatie
Effecten verkeersveiligheidsbeleid

Doel onderzoek

In 1998 ging het Startprogramma Duurzaam Veilig van start. Tien jaar na aanvang van dit Startprogramma heeft de SWOV de balans opgemaakt.

We hebben onderzocht hoe het staat met de implementatie van maatregelen die voortvloeien uit of passen binnen de Duurzaam Veilig-visie en wat de veiligheidseffecten daar van zijn geweest.

Meer informatie

De balans opgemaakt is de tweede verkeersveiligheidsbalans die het Planbureau van de SWOV uitbrengt. De eerste balans, De top bedwongen, beschreef de ontwikkeling in verkeersveiligheid op de langere termijn. Het Planbureau van de SWOV is in 2004 van start gegaan en richt zich op het beschrijven, verklaren en voorspellen van de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers.

Duurzaam Veilig

Duurzaam Veilig visie

- Duurzaam veilig wil (ernstige) ongevallen voorkomen en daar waar dat niet kan de kans op ernstig letsel nagenoeg uitsluiten
- Integrale benadering van het verkeerssysteem: mens, voertuig en weg
- 5 principes: functionaliteit, homogeniteit, herkenbaarheid, vergevingsgezindheid en statusonderkenning

Startprogramma Duurzaam Veilig (1998-2002)

- Convenant met 24 afspraken die het verkeer structureel veiliger moeten maken
- 15 december 1997 ondertekend door VNG, IPO, UvW en Ministerie V&W

Maatregelen

Infrastructuur

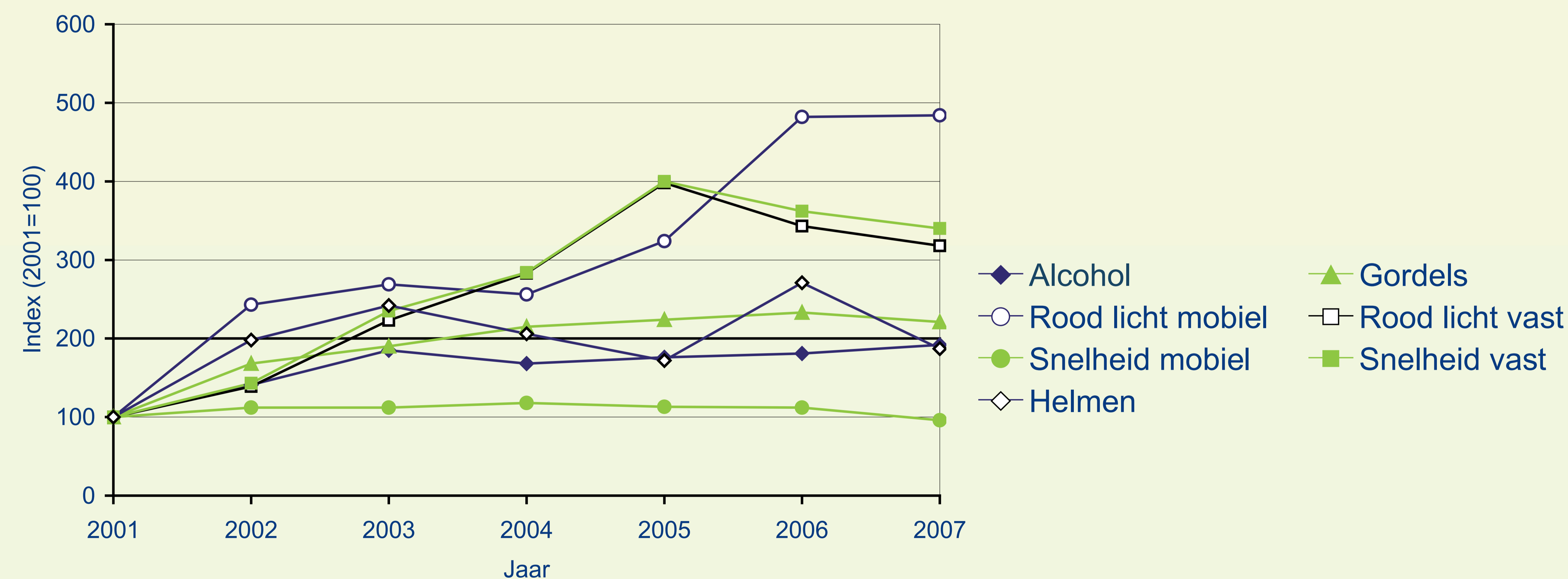
- Categorisering wegen
- Ombouw 50km/uur -> 30km/uur (41.000km) en 80km/uur -> 60km/uur (33.000km)
- Veilige inrichting wegen
- Bromfiets op de Rijbaan
- Rotondes (ruim 2300)
- EHK (76% ETW bubeko, 40% GOW bubeko)

Wegtype	Inrichting (stand van zaken begin 2009)
ETW bibeko (30km/uur)	- 41% snelheidsremmende maatregelen op kruispunten en wegvakken - 31% snelheidsremmende maatregelen op kruispunten
GOW bibeko (50km/uur)	- 86% asmarkering of rijrichtingscheiding - 59% vrijliggend fietspad - 51% beperkt aantal of geen erfaansluitingen
ETW bubeko (60km/uur)	- 20% snelheidsremmende maatregelen op kruispunten en wegvakken - 25% snelheidsremmende maatregelen op kruispunten
GOW bubeko (80km/uur)	- 10% dubbelbaans of semi(harde) fysieke scheiding, 22% doorgetrokken streep - bijna driekwart geen of weinig erfaansluitingen - tweederde geen geslotenverklaring - weinig wegen met obstakelvrije zone en/of (semi)verharde bermen

Stand van zaken met betrekking tot de inrichting van verschillende wegtypen. (bron: enquête onder wegbeheerders; Doumen & Weijermars, 2009)

Handhaving

- Instelling Regionale Verkeershandhavingsteams (RVHTs): intensivering handhaving op speerpunten helm, gordel, roodlichtnegatie, alcohol en snelheid (zie grafiek)



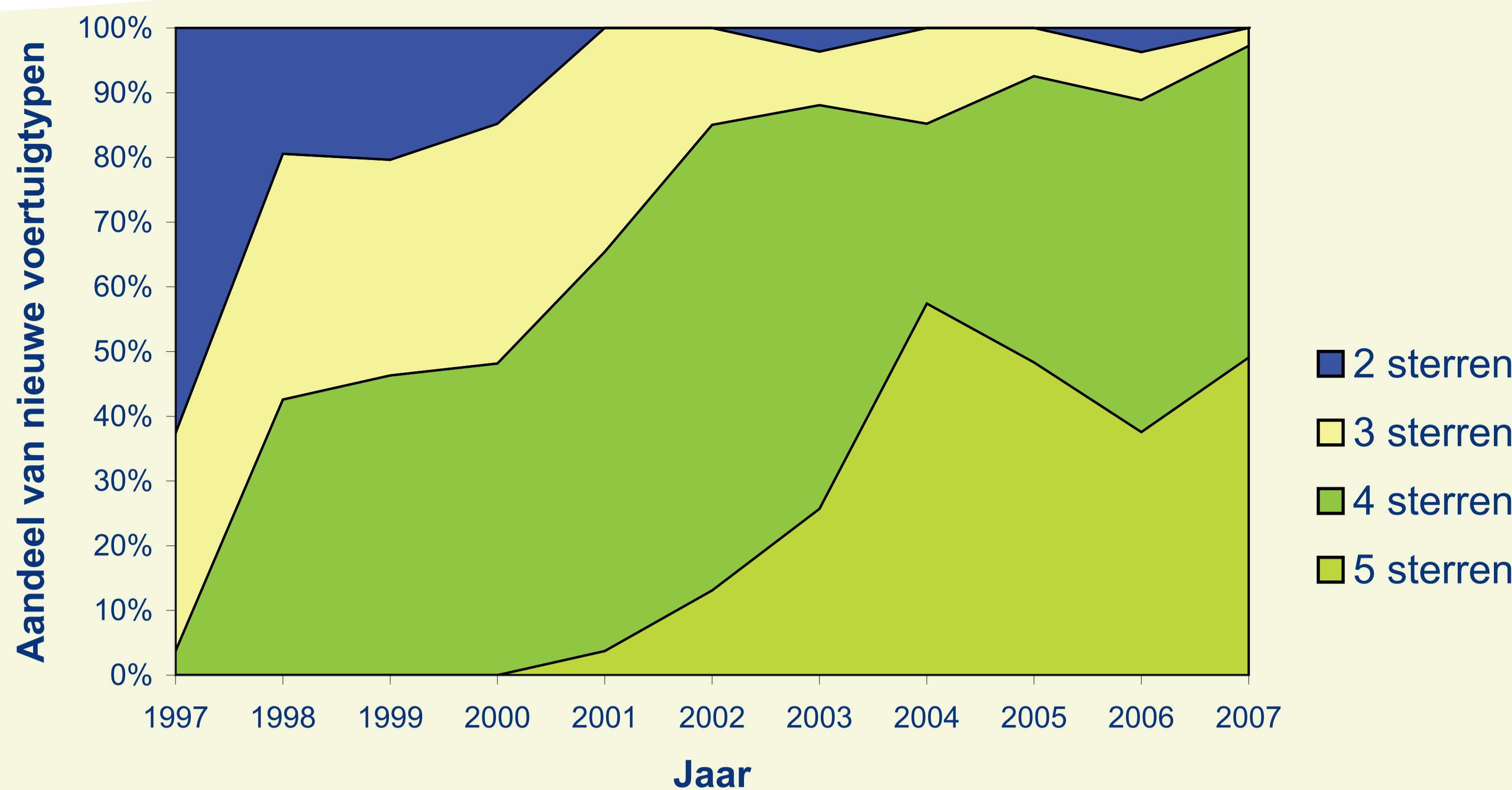
Aantal door RVHT's gecontroleerde weggebruikers, per speerpunt en controletype 2001-2007, geïndexeerd met 2001 = 100 (bron: BVOM)

Educatie en voorlichting

- Permanente Verkeerseducatie (PVE): educatie van de wieg tot het graf
- Meer samenwerking op het gebied van voorlichting: campagnekalender, 'Daar kun je mee thuis komen'
- Voorlichtingscampagnes zoals bijvoorbeeld: BOB, Rij met je hart, Goochem, Val op

Voertuigveiligheid

- Voertuigen zijn veiliger geworden (zie afbeelding), mede dankzij industrie en Europese regelgeving



Aandeel geteste nieuwe voertuigtypen op de Europese markt met twee, drie, vier en vijf EuroNCAP-sterren voor de veiligheid van volwassen inzittenden (ETSC, 2009)

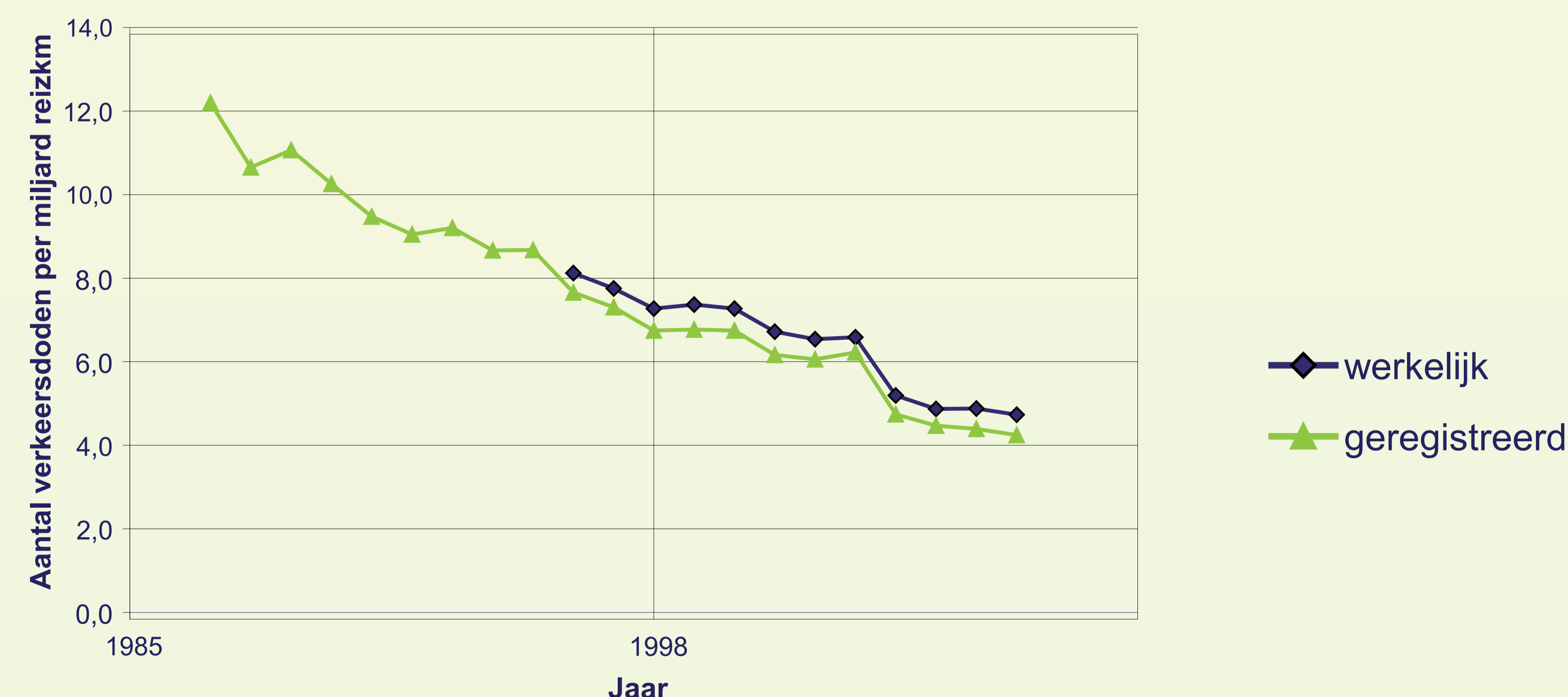
Verkeersveiligheidseffecten

- Individuele maatregelen hebben verkeersdoden bespaard (zie tabel)
- Aantal verkeersdoden is met gemiddeld 5% per jaar gedaald, van 1149 in 1998 tot 791 in 2007
- Het overlijdensrisico is met gemiddeld 5,6% per jaar gedaald (zie afbeelding)
- Dalingen in aantal verkeersdoden en overlijdensrisico zijn sterker dan de periode ervoor
- Alle maatregelen samen hebben 300 tot 400 verkeersdoden bespaard in 2007
- Uit een kosten-batenanalyse blijkt dat de baten hoger zijn dan de kosten, ook bij pessimistische aannamen t.a.v. kosten en effecten; de genomen maatregelen waren dus kosteneffectief

Maatregelen/gedragsverbeteringen	Bespaard aantal doden in 2007
Infrastructurele maatregelen	
Aanleg 30km/uur-wegen*	51-77
Aanleg 60km/uur-wegen*	60
Rotondes**	11
Overige maatregelen	+++
Gedragsverbeteringen (alle wegen)	
Toename gordelgebruik (gordelverkliekers, handhaving, voorlichting)	55
Afname rijden onder invloed (handhaving, voorlichting)	65
Toename gebruik fietsverlichting (voorlichting)	+
Toename gebruik kinderbeveiligingsmiddelen (regelgeving, voorlichting)	+
Voertuigontwikkelingen (alle wegen)	
ESC	10
Airbags	32
Overige ontwikkelingen	+++

Geschatte besparing van verkeersdoden in 2007 ten opzichte van 1998 voor verschillende maatregelen. * besparing is berekend voor 2008.

** besparing is berekend voor de rotondes die in de periode 1999-2005 zijn aangelegd.



Ontwikkeling in het overlijdensrisico (aantal verkeersdoden per miljard reizigerskm)

Resumerend

- In de periode 1998-2007 zijn veel maatregelen genomen die voortvloeien uit of passen binnen de Duurzaam Veilig visie
- Maatregelen hebben positief effect gehad op de verkeersveiligheid
- De uitvoering van Duurzaam Veilig kan dan ook succesvol genoemd worden

Literatuur

Doumen, M.J.A. & Weijermars, W.A.M. (2009). *Hoe duurzaam veilig zijn de Nederlandse wegen ingericht? Een vragenlijststudie onder wegbeheerders*. D-2009-5. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

ETSC (2009). *Boost the market for safer cars across the EU*. Road Safety Performance Index Flash 13, Draft March 2009. European Transport Safety Council ETSC, Brussels.

SWOV (2009). *De Balans opgemaakt. Duurzaam Veilig 1998-2007*. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Weijermars, W.A.M. & Schagen, I.N.L.G. van (red.) (2009). *Tien jaar Duurzaam Veilig; Verkeersveiligheidsbalans 1998-2007*. R-2009-14. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Dank

Dit onderzoek was niet mogelijk geweest zonder de medewerking van alle wegbeheerders die de enquête hebben ingevuld. De expertgroep Balansen & Verkenningen heeft het onderzoek begeleid en levert een bijdrage aan de workshop die vandaag georganiseerd wordt naar aanleiding van dit onderzoek.

Deze poster is vormgegeven door Tim van den Berg.