

De Friese route naar 0 verkeersdoden in 2040

Djorike Palma, Provincie Fryslân
Melvine Ruigrok, BVA Verkeersadviezen

0 verkeersdoden in 2040. Een ethische doelstelling waar de provincie Fryslân zich aan heeft geconformeerd voor haar nieuwe Friese Integrale Visie Verkeersveiligheid 2026-2040. Ondanks dat de visie nog niet is vastgesteld is er één ding duidelijk: de weg er naar toe vraagt in om een integrale aanpak, samenwerking en het maken van keuzes.

Inleiding

De huidige Friese Strategie Verkeersveiligheid loopt tot en met 2025. De Friese Provinciale Staten hebben de ambitie van 0 verkeersdoden in 2040 (RMP, 2022) en het streven van een zo laag mogelijk aantal fietsslachtoffers uitgesproken.¹ De eerste vragen die uit dergelijke doelstellingen voortvloeien zijn: “Is dat wel realistisch?”, “Hoe dan?” en “Waar te beginnen?” Met de nog vast te stellen Friese Integrale Visie Verkeersveiligheid 2026-2040 wil de provincie Fryslân hier antwoorden op geven.

Aanleiding

De huidige Friese Strategie Verkeersveiligheid loopt eind 2025 af. In het Regionaal Mobiliteitsprogramma Fryslân 1.0 “Underweis nei Moarn”² (RMP) is onder andere de maatregel opgenomen dat we een nieuwe strategie verkeersveiligheid uitwerken (maatregel 4.2) en dat verkeerseducatie gericht op verkeersveilig gedrag op de Friese vaarwegen hierin wordt meegenomen (maatregel 4.4). Daarnaast is in het Bestjoersakkoart 2023-2027 “Oparbeidzje foar Fryslân”³ opgenomen dat Gedeputeerde Staten medio 2024 een Integrale Visie Verkeersveiligheid leveren waarbij ook gemeenten, Rijkswaterstaat en Prorail worden betrokken. De behoefte voor een nieuw visiedocument over verkeersveiligheid voor de provincie Fryslân is uitgesproken en geborgd.

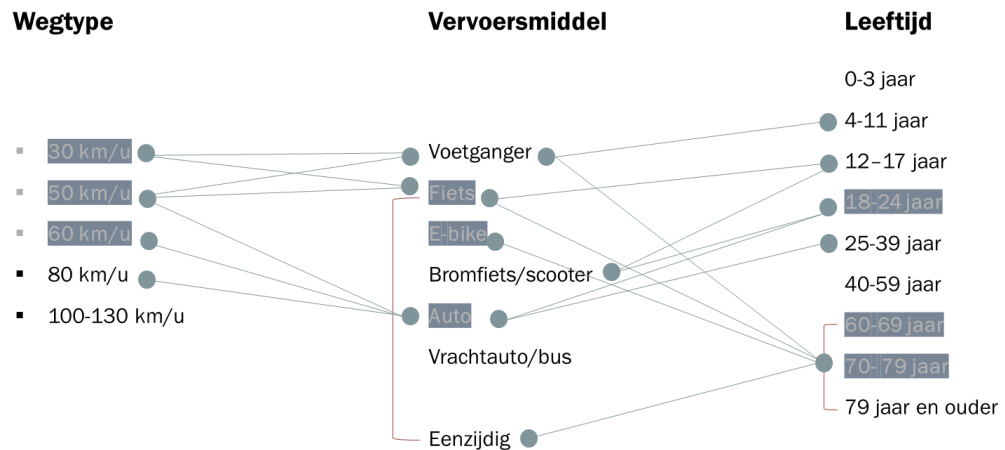
Risicoanalyse

In het voorjaar van 2023 is door de ambtelijke dienst gestart met het maken van een risicoanalyse. Om zeker te zijn van een juiste analyse en dat er niets over het hoofd is gezien, is RoyalHaskoningDHV gevraagd voor het uitvoeren van een onafhankelijke second opinion. Hiermee is duidelijk geworden op welke wegentypen, bij welke vervoersmiddelen en leeftijds categorieën momenteel de knelpunten zitten (zie figuur 1). Dit heeft geleid tot een voorlopige top 3 van risicodoelgroepen: (seniore) (e-)fietsers, jonge bestuurders van bromfietsen/scooters en jonge automobilisten.

¹ Amendemint 3 (GrienLinks, D66, SP, PvdD, PvdA, PVV en VVD): Streven “De verkeersveiligheid van fietsers is in 2030 verbeterd, waarbij het aantal ziekenhuisgewonden en doden onder fietsers in Fryslân zoveel mogelijk daalt.

² “Underweis nei Moarn” vertaalt zich het beste naar “Onderweg naar morgen”.

³ “Oparbeidzje foar Fryslân” vertaalt zich het beste naar “Samenwerken voor Fryslân”



Figuur 1 Relaties tussen wegtype, vervoersmiddel en leeftijd bij ongevallen met verkeersgewonden in de provincie Fryslân (Bron: RHDHV, 2023)

Procesbegeleiding

Vanuit de provincie, maar zeker ook vanuit onze huidige samenwerkingspartners, was er een grote wens om vanuit een brede vertegenwoordiging input te leveren voor de nieuwe visie. Want, een visie moet uiteindelijk ook worden vertaald naar de uitvoering. En om die stap te kunnen maken is draagvlak essentieel.

Na een zorgvuldig offertetraject is ervoor gekozen om voor de procesbegeleiding met meerdere partijen samen te werken: Brain Fuel voor het begeleiden van de expertsessies, Noordtij voor de begeleiding van de stakeholderbijeenkomsten en BVA Verkeersadviezen voor het opstellen van de visie. Brain Fuel is een facilitatorbureau die sterk is in het toepassen van creatieve brainstorm methoden, Noordtij heeft zeer veel ervaring in het bij elkaar brengen van partijen met verschillende belangen en BVA Verkeersadviezen is sterk in het opstellen van strategische nota's. De samenwerking met deze drie partijen bleek zeer goed uit te pakken. Vanuit het gezamenlijk doel ontstond er synergie en wisten we elkaar perfect aan te vullen en scherp te houden.

Expertsessies en stakeholderbijeenkomsten

Rond de zomer van 2023 zijn drie expertsessies (Brain Fuel, 2023) en drie stakeholderbijeenkomsten georganiseerd (Noordtij, 2023). De stakeholderbijeenkomsten werden altijd vooraf gegaan door een expertsessie, opdat de opbrengst van de expertsessie getoetst kon worden bij de stakeholders. De deelnemers aan de bijeenkomsten wisselden in samenstelling, afhankelijk van de uitkomsten van de voorgaande bijeenkomst omdat hier dan een nieuw thema of invalshoek op tafel werd gebracht. In de bijeenkomsten waren de volgende partijen vertegenwoordigd: ANWB, CROW, Fietsersbond, Friese gemeenten, Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging, NHL Stenden Hogeschool, Politie Noord Nederland, Responsible Young Drivers, Rijksuniversiteit Groningen, Stichting Bevordering Verkeerseducatie, TeamAlert, VeiligheidNL, Veiligheidsregio Fryslân, Veilig Verkeer Nederland.

Aanvullende inzichten op de risicoanalyse

Uit de bijeenkomsten kwamen de volgende inzichten:

- Werk de visie uit in vijfjarenplannen en evalueer je resultaten en doelstelling regelmatig. Zo behouden we de flexibiliteit om in te kunnen spelen op nieuwe ontwikkelingen. Ook draagt het bij aan de continuïteit van samenwerkingen.
- Zet in op een positieve aanpak en wees bewust van woordkeuzes in de uitwerking van de visie, ambities, uitvoering en de naamgeving van doelgroepen en gedragingen. Spreek bijvoorbeeld over mensen die nuchter en gefocust achter het stuur zitten in plaats van over rijden onder invloed en afleiding. Frame verkeersgedrag positief en plaats (groepen) mensen niet in negatief geformuleerde hokjes. Wordkeuzes van bestuurders, ambtenaren en

uitvoerende partijen hebben wezenlijk invloed op de sociale norm die je probeert neer te zetten.

- Pak als provincie de rol van regisseur; jaag aan, faciliteer en doe onderzoek naar de veroorzakers van verkeersongevallen (i.p.v. de slachtoffers).
- De vraagstukken rondom veilige mobiliteit veranderen continue en worden steeds complexer. Benader veilig verkeersgedrag daarom holistisch. Werk vanuit een integrale aanpak en stimuleer andere daar ook toe. Gezondheid, leefbaarheid en gebiedsgerichte aanpak worden als belangrijkste aanknopingspunten meegegeven.
- Stel vast of de geprioriteerde doelgroepen ook goed vertegenwoordigd zijn bij het ontwikkelen en vaststellen van de acties in het uitvoeringsprogramma. 'Met elkaar praten' in plaats van 'over elkaar praten'.
- Voeg scootmobielgebruikers toe aan het lijstje van risicodoelgroepen. Met de vergrijzing zullen meer mensen hiervan gebruik maken en naar verwachting zal dit geen positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid opleveren.

Dilemma's

Naast aanvullende inzichten zijn tijdens de expertsessie en stakeholderbijeenkomsten ook twee inhoudelijke dilemma's besproken.

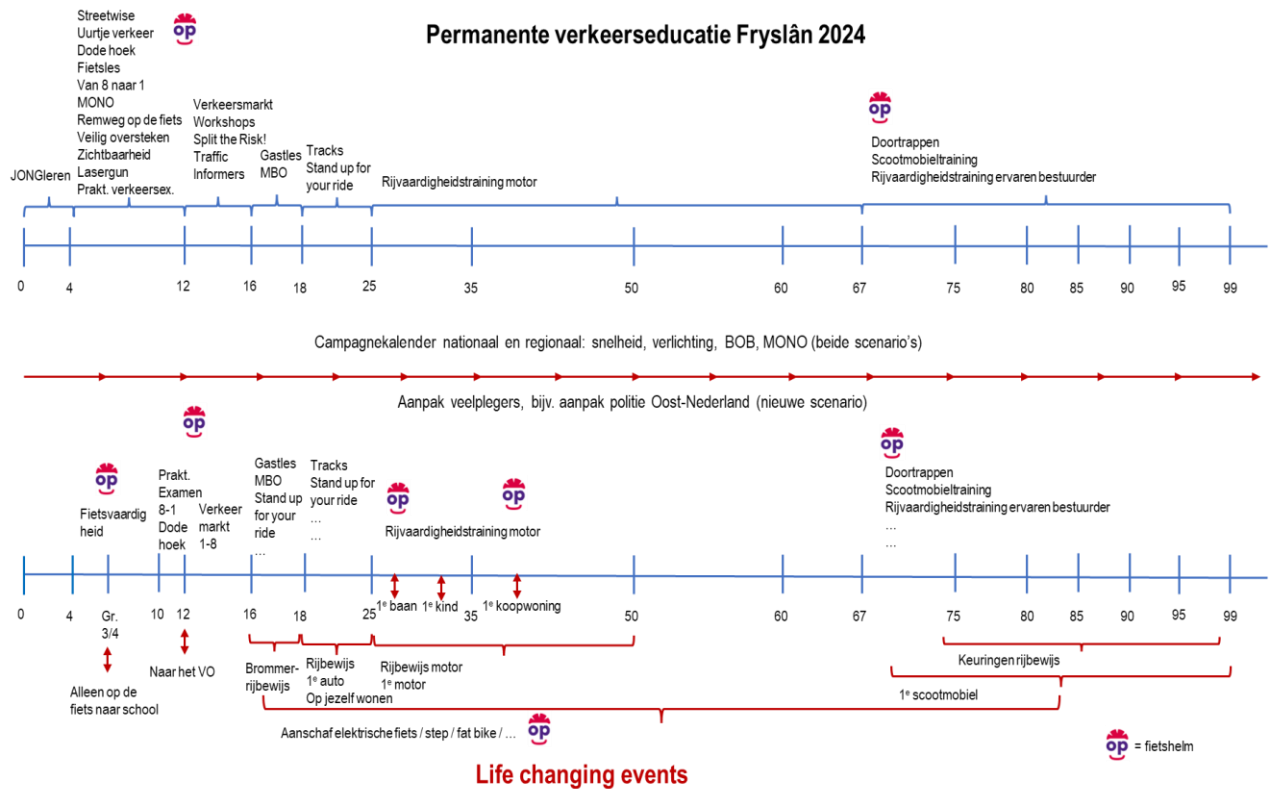
Van een doorgaande leerlijn naar contactmomenten?

Momenteel krijgen alle deelnemende scholen in Fryslân ieder leerjaar praktische verkeerseducatie aangeboden. Hiermee beogen we een doorgaande leerlijn aan te bieden. Tijdens één van de expertsessies is naar voren gekomen dat door eenmaal per jaar een praktische verkeersles aan te bieden, je niet kan of mag spreken van een doorgaande leerlijn. Een doorgaande leerlijn vraagt om veel meer, en vooral ook veel meer geld. Op dit moment kan je hooguit spreken van een doorgaande contactlijn.

Vanuit de gedragspsychologie weten we dat het aanleren van nieuw gedrag minder moeite kost dan het afleren van ongewenst gewoontegedrag (en waarna je ook nog het gewenste gedrag moet aanleren). Vanuit deze gedachtegang is het vele malen effectiever om de (beperkte) middelen op die momenten in te zetten wanneer je leven er al zo anders uit gaat zien dat je al anders moet gedragen: de life changing moments. Denk bijvoorbeeld voor het eerst naar de middelbare school fietsen, het halen van je rijbewijs, je eerste koopwoning, het krijgen van een kind, de aanschaf van een e-bike, pensionering, minder mobiel worden, et cetera.

Een stevige basis en of risicogestuurd?

Bij de uitvoering van de huidige strategie wordt een fors deel van de beschikbare middelen besteed aan het leggen van een stevige basis door het aanbieden van praktische verkeerslessen in het basis en voortgezet onderwijs. De huidige verdeling van middelen komt daarmee niet overeen met de uitkomsten van de risicoanalyse. Zouden de beschikbare middelen niet beter verdeeld moeten worden op daar waar de risico's en slachtoffers echt zijn? Gevolg is dan wel dat we het principe van jong geleerde is oud gedaan los moeten laten. En gooi je dan niet juist het kind met het badwater weg? Figuur 2 geeft inzicht in een mogelijke verschuiving van activiteiten.



Figuur 2 Mogelijke verschuiving bij overstap van permanente verkeerseducatie naar life changing events

Vervolg

Naar verwachting wordt de Friese Integrale Visie Verkeersveiligheid rond de zomer van 2024 vastgesteld door de Gedeputeerde Staten van de provincie Fryslân (GS). Het is aan GS om keuzes te maken over de bovengenoemde dilemma's. Daarna stappen we wederom met onze partners op de tandem, ditmaal voor het opstellen van het eerste meerjaren uitvoeringsprogramma 2025 – 2030 (MUP). Met het MUP maken we concreet wat we de eerste vijf jaar onderweg naar nul verkeersdoden gaan doen.

Conclusie

De route naar nul verkeersdoden en zo weinig mogelijk fietsslachtoffers zal niet eenvoudig zijn. Tijdens de diverse bijeenkomsten met experts en stakeholders kwam dit ook duidelijk aan het licht.

Literatuur / bronnen

Brain Fuel (2023). *Verslag expertbijeenkomsten voor de Friese Strategie Verkeersveiligheid 2026-2040*. Leeuwarden, Brain Fuel.

Noordtj (2023). *Stakeholderbijeenkomsten Friese strategie verkeersveiligheid 2026-2040*. Leeuwarden, Noordtj.

Provincie Fryslân (2022). *Regionaal Mobiliteitsprogramma Fryslân 1.0. Underweis nei moarn*. Leeuwarden, provincie Fryslân.

Provincie Fryslân (2023). *Oparbeidzje foar Fryslân. Besjoersakkoart 2023-2027*. Leeuwarden, provincie Fryslân.

Royal HaskoningDHV (2023). *Fryske Strategie Verkeersveiligheid 2026-2040. Second opinion data-analyse verkeersveiligheid*. Amersfoort, Royal HaskoningDHV.